Farvel til egnens banegårde

Af Lars Christoffersen

Forhistorien

Året er 1868. Rigsdagen skulle træffe en vigtig beslutning, som blev bestemmende for, at der i dag er noget, der overhovedet hedder Bramming.

4 år forinden havde Danmark som bekendt lidt et af de største nederlag i landets historie ved kampene ved Dybbøl og på Als. Dette betød at Nationalstaten efter fredsforhandlingerne blev beskåret med ca 2/5 af landets areal og samtidig mistede den største udskibningshavn, nemlig Altona ved Elbens udmunding. Allerede i 1844 havde man anlagt den første jernbane i Nationalstaten, gående fra Kiel til Altona, og i 1866 to år efter krigen blev jernbanen fra den daværende grænseby, Vamdrup ført videre til Hamburg.

Danmark havde i de år en betydelig eksport af smør og bacon til England, og havde derfor brug for en isfri havn på Jyllands vestkyst. I april 1868 vedtog Rigsdagen derfor at anlægge en havn ved Strandby. I de følgende år voksede Esbjerg eksplosivt og man indså, at det var nødvendigt med en jernbane fra Lunderskov til Esbjerg. Samtidig blev planlagt en række stationer på strækningen. Den 2. oktober 1874 blev strækningen Lunderskov – Esbjerg derfor indviet, og samtidig var der indvielse af Bramming Banegård. Oprindelig havde man ønsket en placering længere mod øst, men Gørding bønderne nedlagde protest, idet man var bange for at jernbanen ville skræmme kreaturerne!

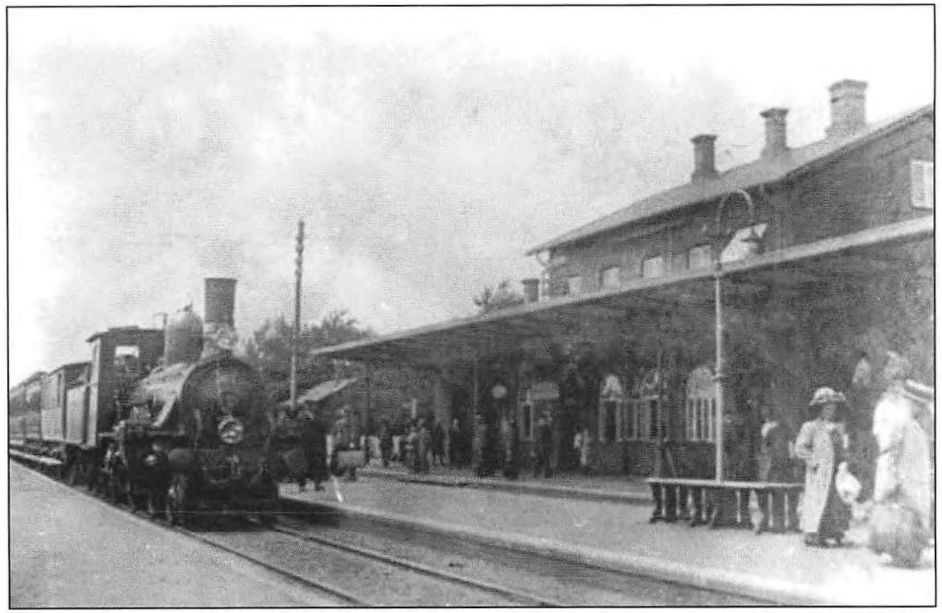
Den første station har vi meget lille kendskab til. Allerede efter et par år blev den for lille, og man byggede en ny og større banegård rundt om den gamle. Den eneste reminiscens er en bjælke, der erstattede en bærende væg. Denne kan stadig ses i det tidligere stationskontor. I forbindelse med stationsbygningen var fra starten postekspedition, men også det blev for trangt, og man rykkede over gaden til nr. 30, hvor man var indtil postkontoret blev bygget i 1917.



Stationen, som den så ud før årsskiftet 1900, med Jernbanegade som beskeden grusvej. *(Foto i privateje)*

Vokseværk

Allerede året efter Lunderskov-Esbjerg strækningen åbnede, kunne man indvie første del af strækningen Bramming-Ribe med endestation ved grænsen i Hviding, hvor den blev koblet sammen med den allerede eksisterende bane fra grænsen over Tønder til Husum. I 1916 kom så "Den skæve bane" fra Bramming til Grindsted til. Året efter blev den forlænget til Brande og i 1920 gik den hele vejen til Langå. "Langå – alle skifter", som det hed.
Med en stadig stigende trafiktæthed på hovedbanen samt de to sidebaner, bevirkede at man i 1925 lavede dobbeltspor mellem Bramming og Esbjerg. Man påtænkte senere, at også strækningen til Lunderskov skulle være dobbeltsporet, men det blev dog først en realitet i 1989!

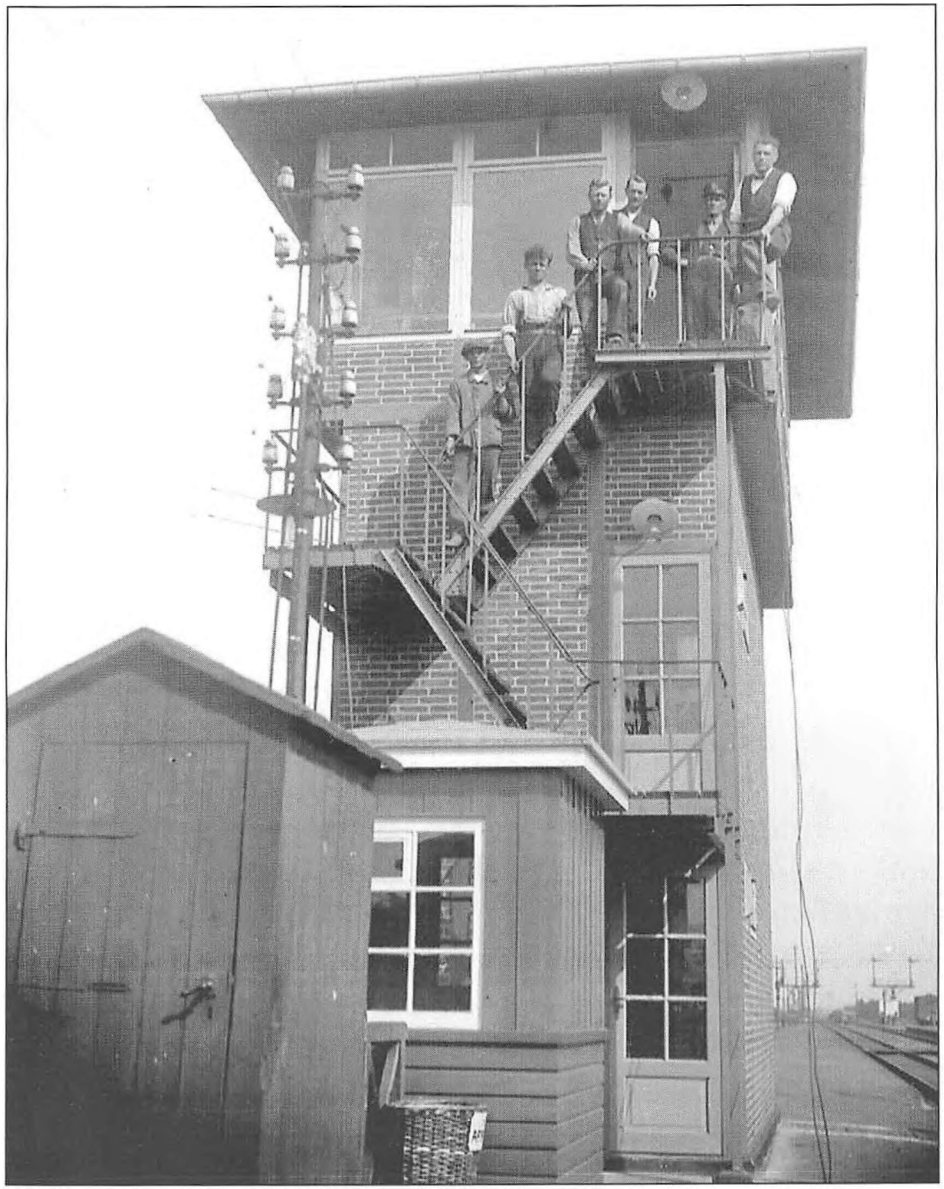


Fra banesiden omkring 1900. *(Foto i privateje)*

Også den anden stationsbygning blev hurtigt for lille, og allerede 1884 blev bygningen udvidet med de to lave sidebygninger samt halvtaget ud mod banen. Samtidig blev opført et vandtårn syd for banelegemet. I 1920 blev de to tværfløje og et nyt indgangsparti med terrasse ovenpå tilføjet.
Remisen, der stadig eksisterer, var kommet til allerede i 1881.

Sabotage

Under krigen blev signalposten befæstet med flere sveller for at beskytte mod beskydning af signalapparatet og personalet. Alligevel trængte sabotører ind i signalposten i 1943 og lagde sprængstof, hvorpå personalet blev advaret. Sammen med den vagthavende assistent, Helge Neerland, flygtede personalet ned ad Elmegade. Neerland advarede ligeledes de tyske jernbanefolk, så også de nåede i sikkerhed. Da et tysk militærtog kørte ind på stationen blev signalposten sprængt i luften og de mange sveller blev slynget ud over perronen og to tyske vagter, der lige var hoppet af toget, blev dræbt. Gestapo anklagede Neerland for sabotagen, men da de tyske jernbanefolk forklarede, at han havde advaret dem, slap han for yderligere tiltale.
Ligeledes i 1943-44 blev vandtårnet ved banen sprængt af sabotører. Først i 1949 fik man bygget en ny signalpost, dvs man havde mangel på materialer, så en stor del af de gamle mursten blev renset for mørtel og genbrugt i den "nye" signalpost.
I stationens storhedstid var der hele 17 spor ud for bygningen. Mod syd, hvor Storgaard Biler i dag holder til, var der læssespor med større svine- og kreaturfolde. Mellem stationsbygningen og den nuværende perron var der to spor, hvor der i dag er bus- og bilholdeplads. Hvor der i dag er parkeringplads, var der ind mod godsbygningen desuden et blindspor (spor 0), som kunne betjenes fra



Den gamle signalpost. *(Foto i privateje)*

Jernbanegade. Her blev bl.a. møbler fra de mange møbelfabrikker læsset på godsvogne.

På øde mark

Selve stationsbygningen har ført en omtumlet tilværelse. Da den første bygning stod færdig, var der kun begrænset antal huse omkring den. Nærmest lå Kikkenborg krogård samt et par andre huse. Det var, hvad Bramming bestod af i 1874. Nord for stationen var marker og mod syd var der lynghede, så langt øjet rækkede. Den enlige stationsbygning stod alene som en statelig hovedbygning med en toetagers midterbygning med 2 lave sidebygninger i 3 fag. Stueetagen rummede kontor, gods- og billetekspedition, postkontor samt to ventesale. Desuden var der plads til restaurant. På 1. salen havde stationsforstanderen bolig. Fra hans vinduer var der vid udsigt til begge sider. Mod syd kunne man se Hunderup kirke og længere væk kunne Jernved kirke skimtes. Mod nord var der kig til Gørding og Bramming (Skt. Knud) kirker. Tæt ved den sidste kunne man ane Bramminge Hovedgård, og i det fjerne kunne V. Nykirke skimtes. Der var som nævnt ikke megen by, da stationen blev opført og først efter en halv snes år skete der en større byudvikling. Første egentlige erhverv var møllen, der blev opført i 1886.

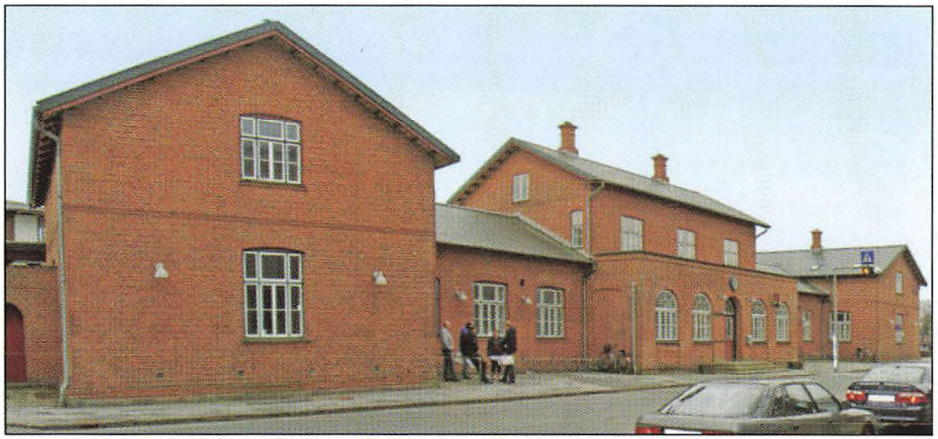
I 1920 blev bygningen udvidet med de to sidebygninger i 2 etager. I den vestre bygning fik restauranten større lokaler og ovenover blev indrettet et par værelser, hvor togfører og togbetjentene kunne overnatte. Lokomotivføreren med personale kunne overnatte i værelser ved remisen. Den østre fløj blev indrettet til udvidet godsekspedition. Ud mod Jernbanegade blev tilføjet et nyt indgangsparti med en balkon ovenpå, til glæde for stationsforstanderen, der nu kunne sidde og kigge ud over den voksende by.

Ledvogterhuset

Vest for stationen blev etableret en overkørsel til den nord/syd gående trafik. I den forbindelse blev bygget et ledvogterhus i 1900. Ledvogterhuset havde nr. 20A, og lå hvor parkeringspladsen overfor Kikkenborg ligger i dag. 5 år efter blev der lavet bomme ved overskæringen, som var i funktion indtil viadukten blev anlagt i 1918. Ledvogterhuset blev nedrevet i 1979.

Jernbanerestauranten

Allerede i den første større bygning var der plads til en jernbanerestaurant. Den første på stedet var fru restauratrice Ida Rosendahl. Trafikinspektør Hansen skaffede hende restauranten efter hendes mands død, og hun passede restauranten frem til midten af 1890'erne. Samtidig med restauranten skulle fru Rosendahl som enlig mor passe 3 børn. I 1896 blev restauranten overtaget af Else Marie Hansen, der blev verdensberømt i Danmark for sit smørrebrød. Folk kom langvejs fra for at spise på restauranten. Else Marie passede restauranten frem til sin død i 1932. Senere blev restauranten kendt for at sælge byens billigste pilsnere. Restauranten lukkede endegyldigt i 1974.



Som banegården ser ud i dag, 2015. *(Foto i privateje)*

Nedgangstider

Samtidig med indvielsen af diagonalbanen til Grindsted, blev der anlagt perrontunnel, for at undgå den stadig stigende trafik over sporene. I 1954 var der kun 8 spor + et par blindspor tilbage på Bramming Banegård. I 1971 blev persontrafik indstillet på Grindstedbanen, medens godstransporten fortsatte et par år mere. Samtidig blev spor 1 og 2 fjernet og der blev anlagt bus og taxiholdeplads.

Stationsbygningen fortsatte med billetsalg, kiosk og ventesal, men også dette var en stakket frist. I de seneste år er også disse funktioner ophørt, og nye tider venter for den smukke bygning.

Til alt held ser det ud til at bygningen for lov til at stå til glæde for kommende generationer. Esbjerg kommune, Bramming lokalråd og private investorer har gået ind i bevarelsen af Bramming Banegård – nu med andre funktioner. Det er med glæde, at bygningen ikke som mange andre smukke banebygninger lider den tort at blive revet ned. "Held og lykke, gamle dreng", som det hedder i den nye hyldestsang til banegården, skrevet af de to lokale: Jørn, Jørgen Jyde.

Gørding Station

Samtidig med åbning af banen fra Lunderskov blev også Gørding station bygget. På den tid var der blot en krydsende hedevej på stedet. Den første bebyggelse lod dog ikke vente længe på sig. Den daværende Gørding by var centreret omkring kirken og bykroen

nord for banen. Den nye bebyggelse fik derfor navnet Gørding Stationsby. Bygningen blev nedrevet i 2013 efter en række forsøg på anden anvendelse.

Banestrækningen mod syd

Som nævnt blev banen mod syd åbnet allerede d. 1. maj 1875 - året efter Lunderskov/Esbjerg banen. Banen gik dengang kun til Hviding, den daværende grænse, hvor den blev koblet sammen med den Slesvig/Holstenske bane.
Inden banen forlod Bramming kommune nåedes Sejstrup Trinbrædt. En mindre ventesal med billetsalg samt et vogterhus på den modsatte side af vejen blev opført. Begge bygninger er væk i dag.

"Den skæve bane"

I 1916 blev det besluttet at anlægge en bane mod Grindsted med senere tilslutning mod nord til Funder. Strækningen Bramming-Grindsted åbnede 1. december samme år.
Samtidig med anlæggelsen af banen blev bygget en række stationer, som alle var skåret over samme læst. I vort område var det stationen i Vejrup, som blev opført samme år. Samtidig krævedes et større anlægsarbejde, idet banen krydsede den gamle A1 hovedvej mellem København og Esbjerg. Dette blev løst med den stadigvæk eksisterende "snørklede" bro over banen. Vejrup station havde især stor betydning for DLAM, som på et tidspunkt var en af Danmarks helt store importører af traktorer. Vejrup station er i dag privatbolig.
Inden toget nåede Vejrup, var der brug for et yderligere stop, hvilket gjorde, at man i 1929 anlagde et trinbræt ved Vester Bjerndrup. Trinbrættet blev lukket igen i 1955.
"Den skæve bane" blev i 60'erne mere og mere urentabel, bl.a.



Vejrup Station, som i dag er privatbolig. *(Foto i privateje)*

fordi man i 1969 lukkede postkontoret på stationen og nedlagde Vejrup som selvstændigt postnummer (6751). Den 23. juli 1971 kørte det sidste persontog ind på stationen i Vejrup. Godstrafikken fortsatte nogle år endnu.

Vogterhusene

En anden vigtig funktion på banen var pasning af de mange overgange. Til det opførtes en række vogterhuse ved de vigtigste baneovergange. Alene på Esbjerg-Lunderskov strækningen var der 12 vogterhuse inden for den tidligere Bramming Kommune. Heraf eksisterer kun 4 – alle privatboliger, væsenligt ombyggede. De var nummererede: 14, 14a, 15, 16, 17, 17a, 18, 19, 20, 20a, 21 og 22. Dem med et "a" bagved er ved senere anlagte overgange.

Vest for Bramming Banegård blev etableret en overkørsel til den nord/syd gående trafik. I den forbindelse blev bygget et ledvogterhus i 1900. Ledvogterhuset havde nr. 20A, og lå hvor der i dag er parkeringsplads overfor Kikkenborg. 5 år efter blev der lavet bomme ved overskæringen, som var i funktion indtil viadukten blev anlagt i 1918. Ledvogterhuset blev nedrevet i 1979.
En af de sjove historier, der knytter sig til ledvogteren, var den, at en kone, hvis mand lidt for ofte kom i slyngelstuen på Kikkenborg, havde en aftale med ledvogter Devantier, at han skulle lukke bommene, hvis han så den pågældende mand komme gående. Således kunne konen nå at få fat på manden, medens han ventede på toget skulle komme.



Ledvogterhuset i Bramming lå hvor der i dag er parkeringsplads overfor Kikkenborg

På strækningen øst for Bramming blev i 1926 anlagt en række viadukter, hvilket bevirkede at vogterhusene blev overflødige. Nogle blev nedrevet, men et par stykker er tilbage, og er i dag blev lavet til privatboliger. f.eks. nr 18 på Nr. Høevej 1, som bl.a. har været frisørsalon i en periode.
På de andre strækninger var der ligeledes vogterhuse bl.a. som nævnt ved Sejstrup station.

Farvel

Der er i dag ingen bygninger tilbage med funktion i forbindelse med togafviklingen. De fleste bygninger er nedrevet, og de sidste er overgået til privat brug. Mange af bygningerne var gedigent håndværk og små arkitektoniske perler, og det er med håbet om, at de resterende i det mindste må bestå som private eller offentlige formål.

Om forfatteren:
Lars Christoffersen er født 1946 i København, uddannet grafisk designer, samboende med lektor Hanne Eiby, bosiddende i Størsbøl siden 1974.