Vogterhuse i Bramming kommune

Af Jefrey Andersen

Vestjyske jernbaner

Loven om vestjyske jernbaner blev vedtaget i folketinget samme dag som loven om Esbjerg Havn og stadfæstet af kongen den. 24. april 1868.

Lunderskov-Gørding-Esbjerg banens anlæg blev vedtaget og stadfæstet som lov den 14. maj 1870, det ville koste 2.382.000 kr.

Der var prøvekørsel i september med 3 måneders forsinkelse, hvilket skyldtes uheldige arbejds-og vejrforhold. Banen åbnedes for offentlig trafik den 3. oktober 1874, med tre blandede tog daglig i hver retning standsende ved alle mellemstationer. I dag er trafikken 320 tog pr. uge, fordelt på 6 godstog og 46 daglige.

Banestrækningen Bramming-Ribe blev indviet den 1. maj 1875 med tre tog i hver retning daglig. Det blev den 27. juni udvidet til fire tog. I dag 260 tog pr. uge, 37 daglig. Der er ingen godstrafik på banen mere, denne blev nedlagt i 1997.

På opfordring af beboerne i Sejstrup og Farup åbnedes den 29. maj 1875 billetsalgssteder ovenstående steder. Det startede i Sejstrup med en lille jordperron (der blev i 1892 bevilget 3.000 kr. til en perron) og et lille venteskur, som blev nedrevet i 1916. I 1920 fik man en endelig stationsbygning, indtil da blev billetter solgt fra vogterhuset, der lå på den nuværende parkeringsplads over for forsamlingshuset.

Både stationsbygningen og vogterhuset blev nedrevet i 1971.

Strækningen Bramming-Funder, også kaldet »Præriebanen« blev indviet i tre tempi. Bramming-Grindsted den 1. december 1916. Grindsted-Brande 1. december 1917 og hele banen til Funder 1. oktober 1920.

Ved anlægget anvendtes en arbejdsstyrke på ca. 300 mand, flest jyder og bornholmere. Københavnske jernbanearbejdere kunne ikke finde sig tilrette i de øde egne, hvor der måtte opføres træbarakker. Københavnerne forsvandt, uden opsigelse, i løbet af kort tid.

Byerne omkring banen

Banen fik stor betydning for de omkringliggende byer. Under Anden Verdenskrig blev der bl. a. transporteret store mængder dansk brændsel som tørv

og brunkul. Vestkraft fik brunkul leveret langt op i tresserne. Persontrafikken blev indstillet 22. maj 1971, og banen nedlagt og fjernet fra Grindsted til Funder. I dag kommer der kun et godstog om ugen med kemikalieaffald fra Grindstedværket til Kommunekemi i Nyborg. Det er kun et spørgsmål om tid, før banen helt nedlægges.

Veteranklubben har i de senere år benyttet banen til kørsel med veterantog, således har der i sommer været udflugter hver tirsdag.

Forud for åbningen af ovennævnte tre banestrækninger var der gået et stort arbejde med linieføring og ekspropriering af jord. Dette var ikke altid lige populært, da det delte mange landbrug, som nu fik jord på begge sider af jernbanen. Alle landeveje og biveje blev gennemskåret af jernbanen, så man blev nødt til at lave overkørsler, samfærdselen skulle jo stadig foregå. En del blev lukket, eller der blev etableret en overgang med et led, som brugeren selv skulle sørge for at åbne og lukke. Lodsejerne fik udleveret en køreplan, men i 1897 blev det vedtaget, at de selv skulle bekoste køreplanen. Brugeren kunne aflåse overgangen om natten i vinterhalvåret, dog kun efter aftale med DSB.

Et enkelt sted i kommunen blev der bygget en bro, det var i Vejrup, hvor Hovedvej 1 blev lagt udenom stationen og en bro bygget lidt syd for byen. Ved alle de andre større og mindre veje blev der overkørsler, hvor en mand/kvinde så blev ansat til at passe bomme eller led. Da trafikken blev mere omfattende og også foregik om natten, var det nødvendigt, at ledvogteren, der var tjenestemandsansat, var i nærheden hele tiden. (Der var i reglementet for jernbanepersonellet en forskrift om forsyning med ure, hvor man i tjenesten altid skulle bære et korrekt gående ur.) Ledvogteren skulle også holde overkørslen ren, det blev præciseret ved et opslag d. 5/12 1900, efter et maskinuheld.

I 1908 blev ejeren af overkørsel no. 58 i Lourup (Mølgaard) indberettet af togføreren for ikke at have lukket leddet og idømt en bøde på 2 kr. Han ansøgte derefter om lov til at nedlægge overgangen, men da DSB forlangte det tinglyst (bekostet af DSB), ville han ikke. Der var flere lignende tilfælde af indberetninger med efterfølgende bøde.

I 1901 blev der opsat klokker ved overkørslerne i Gørding og Bramming. I 1922 var der planer om lukning af overgangen i Gørding i forbindelse med anlæggelse af dobbeltspor mellem Brørup og Bramming. Planerne har været oppe flere gange siden, senest da sporene endelig var en realitet i 1989.

Vogterhusene

Opførelsen af vogterhuse skete normalt af velanskrevne og dygtige lokale håndværkere under DSBs op- og tilsyn på stedet. En del blev opført ved banens bygning i 1874, nogle senere, når vejene blev omlagt.

Overgangene i Brørup, Holsted, Gørding og Bramming blev passet af personale fra stationerne, men som trafikken udviklede sig, blev der brug for fast personale ved overkørslerne. I 1900 blev arbejdet udbudt i licitation. Murer Henrik Schlosser fra Gørding fik til opgave at bygge vogterhuset i Holsted (13a), prisen var 2.880 kr., det skulle stå færdig 27. november 1900. Husene i Gørding (16a) og Bramming (20a) blev bygget af murermester N. P. Hansen, tømrermester K. Hansen, smedemester L. F. Jensen, alle af Gørding, for henholdsvis 2.780 kr. og 2.845 kr. Forskellen i pris skyldtes sætning af brønde til vand.



Vogterhus nr. 18 i Ilsted (Nr. Høevej 1) ca. 1912. Ledvogter Erland Chr. Erlandsen i Ilsted fra 1901 til 1928. Maskinen er en K-maskine. (privateje).

Der blev afgivet mange tilbud på de fire huse, samlet fra 12.000 kr. til 15.000 kr. der var også bøder for forsinket levering. Bogstavet efter nummeret viser, at de er bygget efter vogterhusene ved de andre overskæringer. Tegninger af husene fra 1874 viser, at de er bygget ved banens oprettelse.

Sådanne DSB-ejede boliger deles i tjenesteboliger og lejeboliger eller logier. Tjenesteboliger var sammenhørende med en bestemt tjenestestilling på stedet, og blev tildelt den, der fik stillingen.

Lejeboliger var DSB-ejede boliger, som blev udlejet til interesserede tjenestemænd, aspiranter evt. mere løst ansatte. Her var ingen tjenestestilling for-

bundet med boligen. Størrelsen af huslejen fastsattes af den økonomiske minister i samarbejde med ledelse og personale.

Huslejen dækkede ikke de reelle kapitalomkostninger, men samfundet var interesseret i at transportsystemet fungerede under alle forhold, og at det nødvendige personale var tilstede på pladsen til opgavernes løsning.

Generelt kan man sige, at huslejen, alt andet lige, var lavere for tjenesteboliger end lejeboliger. Det skyldtes, at tjenestemanden havde pligt til at bo i den med stillingen forbundne bolig. Dette blev håndhævet ret strengt. Politisk har det nok også spillet ind, at medarbejderne i »lavtlønsområdet«, ledvogtere, banearbejdere, portører og lignende, gennem en relativ lav, offentlig styret, husleje kunne forventes at leve med en tilsvarende lavere årsløn.

Gennem tiderne har alle i Rigsdagen og senere i Folketinget koncentreret interessen om økonomien. Ved at lade staten opføre boliger, har hensigten været, at man herved kunne spare »huslejetilskud« til tjenestemænd i tider, hvor boligmangel og dyrt privat byggeri stillede krav om kompensation i relation til den stive tjenestemandsløn.

Vogterhusene var ikke store. De ældste, der ligger ved Lunderskov-Esbjerg og Bramming-Ribe banen, har et udvendigt grundareal 23'9" x 19'3" som er 7,13 x 5,75 m. Husene var indrettet med dagligstue, sovekammer, køkken, spisekammer, forstue, trappegang og et retirade med separat indgang fra gavlen. På tegningen til husene er anført »Under 10. januar 1874 approbere således: 1. at Tagrygningen lægges i Cement. 2. at Fetterne gjøres 6/7' istedet for 6/6'. 3. at fremspringende dele af Taget gives Bræddebeklædning. 4. at Tagrenderne placeres noget lavere end vist på Tegningen. 5. at Retiradedøren indrettes til at aabne udad. (i 1910 blev der rettet i tegningerne så der blev adgang indvendig) 6. at Solbænkene formes saaledes at deres Fald begynder ved Vindueskarmen. 7. at Komfuret indrettes som angivet paa den medfølgende Tegning, der tillige er gjældende for Banevogterhuse paa Syd- og Vestbanen. Derimod kan Kakkelovnen bortfalde i Sovekammeret imod, at der fra Komfuret føres et Rør ind i dette Rum og derfra videre til Skorstenen«. Til disse huse blev der bygget et udhus, fortrinsvis af sveller.

I 1910 blev nogle af husene renoveret, og på tegningerne kan det ses, at retiraden fik dør indvendig fra.

Ved Bramming-Funderbanen var husene lidt større 7,21 x 7,21 m og indrettet med »storstue« og en mindre stue, køkken, og et spisekammer. En gang med trappe førte op til soveværelset, hvor der altid var anbragt et vindue, der vendte ud mod banen. En vittig sjæl sagde, at det var for, at baneformanden, hvis manden ikke var hjemme, kunne dirigere banearbejderne herfra.

Der blev også bygget et brændsels-/vaskehus med gruekedel og retirade (af mursten) på 7 x 2,8 m, der også gav plads til en grisesti. Nogle holdt også

høns, så man kunne være selvforsynende med kød og æg. Der var en brønd med en håndpumpe midt i gården. Grunden hvorpå huset blev bygget var stor, omkring 1.400 m², men næsten altid som en kile mellem banen og vejen, og der blev næsten altid plantet en syrenhæk langs med banen.

Disse vogterhuse var i brug til omkring 1926, hvor man gik over til elstyring, lyssignaler, eller der blev bygget broer over eller under banen. I 1935/38 blev bevogtning af overgangene på Bramming-Grindstedbanen nedlagt. De var ubevogtede overgange til omkring 1955, hvor der blev opsat lyssignaler på de fire første overgange. I Gørding blev der automatisk styring i 1963.

Når DSB solgte blev der altid indføjet en servitut om, at ejeren skulle tåle jernbanetrafikken, og der var ingen erstatning af skader forårsaget af DSB.

Bramming-Ribebanen

Strækningen omfatter sognene Gørding-Hunderup og Bramming. Strækningen er ca. 5 km. lang.

Der er ingen sikre efterretninger om vogterhus ved viadukten Hedemarksvej. Der blev i 1891 ansøgt om et ledvogterhus ved overgangen, den blev passet som en dobbeltpost eller med ekstraledvogter, men huset blev aldrig bygget. Ledvogteren i nr. 20 på hovedbanen har muligvis haft Ribebanen at passe samtidig.

Den næste på strækningen er *nr. 1,* som i dag er Ribevej no. 57, på grænsen mellem Ilsted og Hunderup og har været overgangssted på en vej, der gik fra Ilsted til Hunderup, nu er den på kortet markeret som en markovergang med drejekors. Hvornår vejen er lukket vides ikke bestemt. I 1953 solgte DSB til Rimi Mortensen, som renoverede og udbyggede huset, det blev afhændet efter 40 år i 1992 til Søren Jepsen og Luise Falk, som bor der nu.

Det næste, *nr. 2,* lå hvor hovedvejen passerede banen, det blev nedrevet, efter broen var bygget i 1942-43.

Nr. 3 er det føromtalte vogterhus ved holdepladsen, nedrevet i 1971. Sidste ledvogter var Johanne og Jens Jørgen Thomsen.

Der er ikke flere vogterhuse i Hunderup sogn, men der har været 13 overgange på strækningen Bramming-Sejstrup, hvor brugerne selv skulle sørge for at åbne og lukke leddet. De er nu sløjfede, hvilket har været årsag til en del utilfredshed fra beboerne, der benyttede dem.

Den sidste overgang betegnes som mosevej mellem Kjærgård og Sejstrup.

Bramming-Grindstedbanen

En strækning på ca. 11,5 km. i Bramming, Gørding og Vejrup sogne.

Der er, eller har været 13 større og mindre overgange på strækningen, heraf

7 vogterhuse. 6 er i privat eje. 1 er brændt, og ikke genopført. DSB udlejede dem i mange år.

Nr. 1, som ligger på Høevej no. 4, ejes i dag af Anders Krogh, der er plantør ved DSB, han købte det i 1975 af DSB.

Nr. 2, Nr. Høevej 7, blev solgt i 1952 til Gørding kommune og i 1962 købt af Jefrey Andersen, som ejer det endnu.

Nr. 3, Brammingborgvej no. 22, blev købt af Chr. Oksenvad i 1942, solgt igen i 1944 til Georg Jacobsen, som videresolgte 7 mdr. senere til Martin Langvad. I 1946 tilbagekøbte Oxenvad huset, 1950 blev det overtaget af Peder Korsager, som solgte det til August Korsager i 1953, som ejer det endnu. Chr. Oxenvad havde huset udlejet.

Nr. 4, Terpvej no. 10, DSB solgte det i 1952 til Hans Hansen for 8.000 kr. en stor pris i forhold til de andre, som blev solgt for omkring 3,700. kr. I 1972 blev det afhændet til Conny Grønning. I 1973 overtog Victor Grønning det ved bodeling i 1989 blev det solgt til Kim Jensen og Karen I. Pedersen. 1991 gik handlen tilbage til smedemester Victor Grønning. Det brændte det 8. februar 1983, men blev genopbygget på samme sted.

Nr. 5, Vester Bjerndrupvej no. 2, DSB solgte i 1942 til Ejner Gisseman, i



Vogterhus nr. 2 i Nr. Høe (Nr. Høevej 7) 1997. Huset er fra 1916, tilbygningen fra 1968.

1945 købt af Mads Chr. Madsen. Enken solgte i 1953 til Jens Chr. Nielsen (han blev kaldt Stationsforstanderen), videresolgt i 1970 til Aksel Nielsen. I 1973 til Jørn Klingenberg, i 1974 til Knud Hansen og Ritha Marie Mortensen, 1975 til Freddy Ø. Larsen og Conny Peetz. 1978 til Niels Peder Poulsen. 1990 til Brian Frank Friis, som ejer det endnu. Der var desuden et såkaldt trinbræt, med af og påstigning for personer. Det blev nedlagt som vogterhus omkring 1938. Der har aldrig været lyssignaler ved overskæringen.

Nr. 6 lå ved Bækmarkvej, det blev solgt af DSB i 1954 til Andreas Madsen, som solgte i 1961 til Laurids Pedersen. Det brændte den 15 november 1972. Det er ikke blevet genopbygget, og jorden er solgt til Aage Henriksen i 1976. I 1953 blev grunden opmålt og fik to matr. no. 18 og 19 Sdr. Vejrup by.

Nr. 6a, er en tjenestebolig, med 2 lejligheder, Gl. Hovedvej no. 3-5 i Vejrup, det var beboet af en overportør Christensen og en baneformand Jens Thomsen, som også passede leddet. Der var adgang til vigesporet, det blev brugt af egnens landmænd, når der skulle sendes grise til slagteriet eller afhentes mergel m.m. Det blev solgt af DSB i 1970 til Jens Møller (no. 3), og (no. 5) blev solgt til Svend E. Jessen i 1973. 1993 overtaget af Henrik Hansen. I dag ejes de af Marie Møller og stenhugger Jørgen M. Pedersen.

Broen over hovedvejen blev etableret samtidig med banens anlæg, den gav anledning til en del utilfredshed med det store sving hovedvejen fik det pågældende sted. I 1966 blev hovedvejen ført udenom Vejrup, og en ny bro blev bygget. Umiddelbar nord for, ved Lykkesgård, er der bygget en mindre bro, som gav adgang til hovedvejen. Den bruges i dag som adgang til marker på den anden side af banen. 1997 kom så motorvejen, som igen gav anledning til brobyggeri.

Kilder:
Landsarkivet i Viborg
Jernbanemuseet i Odense
Matrikelkontoret i Ribe
Træk af Gørding sogns historie 1.
Lokalarkiverne i :
Bramming, Gørding, Vejrup og Sejstrup.
Privatpersoner.

Jefrey Andersen, tidl. kontorchef.
Adr.: Nr. Høevej 7, Nr. Høe, 6740 Bramming