Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

Ole Edvard Mogensen

Sporene i Ulfborg-Vemb



Egnshistorisk Studiecenter Ulfborg-Vemb

Sporene i Ulfborg-Vemb

af

Ole Edvard Mogensen

Udgivet af Egnshistorisk Studiecenter Ulfborg-Vemb

Udgiver:
Egnshistorisk Studiecenter
Ulfborg Kirkebyvej 8
6990 Ulfborg
Tlf: 97 49 14 07
egns-ulfborg@mail.dk

Bestyrelsen 2009/2010:
Birgith Sørensen, formand
Jens Ebbensgaard, næstformand
Hugo Birch, kasserer
Ole Olesen, sekretær
Johanne Marie Stender, redaktør

Udpeget af Holstebro byråd:
Erling Mose Pedersen, V
Jesper Nielsen, S

Redaktion:
Johanne Marie Stender
Birgith Sørensen

Enhver gengivelse er forbudt
i henhold til lov om ophavsret

ISBN: 978-87-986724-1-8

Grafisk produktion:
Vinderup Bogtrykkeri

Oplag: 1000

Tak til følgende for
økonomisk støtte til trykning:
Colstrup Fonden
Nordea
Dansk Lokalhistorisk Forening
Landbobanken
Holstebro Kommune

Omslag:

Forside: Lyntoget Kongeåen, tog 188, har den 23. juli 1982 netop forladt Vemb station og er her på vej over broen over Storåen. I 1959 blev den nuværende bro taget i brug. Det var nødvendigt med en forstærket bro af hensyn til de nye tungere lokomotiver og for at kunne tillade det nu ønskede akseltryk for godsvognene. Den nye bro består af en jernbetonkonstruktion. En konstruktion, som øgede vægten af broen med tilhørende spor fra 40 tons til 300 tons. En forudgående grundundersøgelse viste, at på grund af bundforholdene kunne belastningen på den sydligste bropille ikke øges. Det var nødvendigt at placere en strompille midt i åen, og broen fik dermed det udseende, som den har i dag. Foto: Tommy O. Jensen.

Bagside:

Øverst: Banekolonnen i arbejde på Ulfborg station. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.
Midten: Rangerhesten Klaus i arbejde på Vemb station. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.
Nederst: Elektrisk tog ved Skærum Teglværk i 1909. Foto: Skærum Teglværksmuseum.

Indholdsfortegnelse

Forord 5
Jyske Vestbane 7
Lemvigbanen 43
En sidebane fra Ulfborg 49
Ulfborg station 55
Vemb statsbanestation 67
Vemb privatbanestation 89
Bur station 93
Banekolonnen 97
Ledvogterhuset 101
Mergelspor og smalspor 107
Damhuså Mergelleje 107
De smalsporede mergelbaner 109
Sønder Nissum Mergelselskab 109
Nees og Omegns Mergelselskab 110
Bur Mergelleje 112
Teglværksbanen i Skærum 115
Hestebanen Bur-Linde 116
Tørvespor 117
Vandbygningsbaner 118
Lokomotivfabrikken i Vemb 119
Epilog 120
Tak 121
Sporplaner 122
Køreplaner 125

FORORD

Denne bog fortæller om sporene i Ulfborg-Vemb. Med Ulfborg-Vemb menes her Ulfborg-Vemb Kommune og det geografiske område som kommunen dækkede i årene 1970-2006. Når dette område er valgt, er det fordi, det er arbejdsområdet for Egnshistorisk Studiecenter Ulfborg-Vemb. Dette område giver også, set i historisk perspektiv, bogen en naturlig afrunding. Det var jernbanen, og placeringen af landstationerne i Ulfborg og Vemb, som var medvirkende til de to stationsbyers opståen og udvikling. Stationsbyerne voksede sig større og i forbindelse med kommunalreformen i 1970 blev sognerådene enige om at danne kommune sammen. Ulfborg-Vemb Kommune er således en udløber af jernbanen. Derfor er det naturligt at kigge tilbage på, hvad det var for en jernbane, som startede det hele, og hvilke spor den satte sig i landskabet.

Da Jyske Vestbane blev anlagt, var der hede, sand og indlandsklitter. Nogle få gårde og huse og ikke meget andet. Jernbanen satte en udvikling i gang. Hele æren kan ikke tillægges jernbanen. Landbrugets produktionsomlægning og bortfald af købstædernes privilegier indenfor handel og håndværk var også faktorer, som spillede en afgørende rolle. Hedernes opdyrkning, plantningssagen og andelsbevægelsen kan også nævnes. Men uanset disse andre faktorers betydning, som naturligvis ikke skal underkendes, er der dog grund til at understrege den revolution på landtransportområdet, som jernbanerne kom til at betyde. Uden de transportmuligheder, som jernbanerne stillede til rådighed, havde den udvikling, som fandt sted, ikke været mulig.

Jernbanen satte sig spor. Statsbaner, privatbaner og smalspor i mange varianter. Alle tjente samfundets og erhvervslivets interesser. Spor, som kom til at betyde en enestående udvikling for hele området.

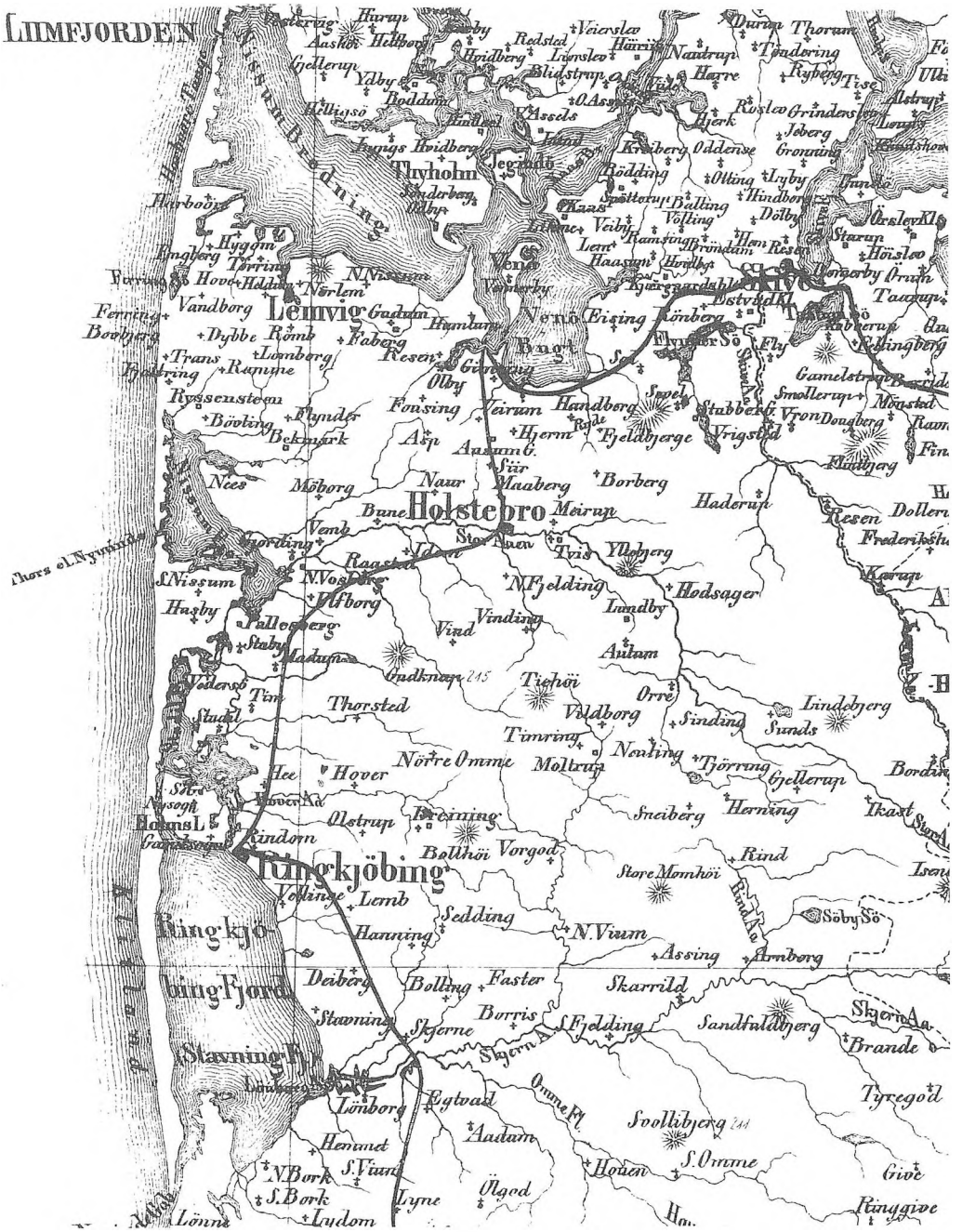
Denne bog fortæller om de mange spor, som var engang. Om banerne, om stationerne og om de mange arbejdspladser, der var ved banen engang.

Ole Edvard Mogensen

Da Ole Edvard Mogensen gik i gang med at samle stof til en artikel i årsskriftet 2010 om jernbanen og stationerne i Ulfborg-Vemb området, viste det sig ret hurtigt, at der, sammen med hans store viden om jernbanehistorie, var et overvældende stort materiale, ikke mindst på billedsiden. Da det ville være synd at reducere dette til en mindre artikel, besluttede vi derfor at udgive et temanummer i stedet for det sædvanlige årsskrift. Årsskriftet udkommer på vanlig vis i 2011.

Ole Edvard Mogensen er født i 1952 i Vraa i Vendsyssel. Han tog realeksamen og blev derefter ansat ved DSB. Har været stationeret på flere stationer landet over, og har afløst på adskillige stationer, herunder også Vemb og Ulfborg. Blev siden stationsleder i Struer og trafikregionschef i Århus. Nu selvstændig som konsulent indenfor jernbanebranchen. Han skrev sin første jernbanehistoriske artikel i 1976 og har siden skrevet bøgerne »Sporene på heden« og »Den forsvundne landstation« samt adskillige artikler til tidsskrifter og årbøger om jernbanehistorie.

Egnshistorisk Studiecenter



Baneplaner var der mange af. Her ses på et kort fra 1865 en skitseret linjeføring for en bane fra Struer over Holstebro til Ringkøbing og videre mod Esbjerg. Banen fra Struer til Holstebro blev åbnet i 1866 og fik et noget østligere forløb ved Hjerm end her skitseret. Strækningen fra Holstebro til Ringkøbing blev taget i brug i 1875 og kom til at gå over Vemb.

Jyske Vestbane

Anlæg af en jernbane på langs af Jylland og med en vestlig placering var tidligt på tale. Der var interesse for en mulighed for transport af kvæg fra Nørrejylland til markederne og udskibningshavnene længere sydpå. Studene blev drevet ned gennem Jylland, opfedet i marsken, solgt på markederne i Hamburg eller udskibet i Husum og Tønning til England. Studedriften medførte et vægt- og værditab, som det ville være ønskeligt at undgå. For at forkorte længden af studedriften blev udskibning fra Hjerting forsøgt. Men der manglede en egentlig udskibningshavn og der manglede en effektiv transportmulighed fra nord til syd. Der blev snakket frem og tilbage om forskellige muligheder. Godsejer Tang på Nørre Vosborg, der også var medlem af Landstinget, var en varm fortaler for en vestjysk jernbane. Et hestebaneprojekt for en bane fra Struer til Varde blev overvejet. Tanken var, at der skulle anlægges et let spor langs hovedlandevejen, og trækkraften skulle være heste. Projektet blev dog ikke til noget. Efter afståelsen af hertugdømmerne i 1864 og dermed udskibningshavnene i Husum og Tønning blev ønsket om en dansk udskibningshavn til England forstærket. Skulle eksporten gå gennem Tyskland, skulle der betales told. I 1865 fremkom der forslag om en havn ved Esbjerg og en bane mellem Esbjerg og Vamdrup. I Vamdrup ville der blive forbindelse ad jernbanerne til Fredericia, Århus, Randers og Viborg samt med dampskib via Lillebælt også til jernbanen over Fyn. Alt i alt et godt forslag med gode udviklingsperspektiver. Men der manglede noget. Nemlig en forbindelse fra Esbjerg og nordpå. Holstebro var godt på vej til at få baneforbindelse via Struer, Skive til Viborg og Århus. Så det syntes indlysende, at der også skulle være baneforbindelse mellem Esbjerg og Holstebro. Det mente man i alt fald i Vestjylland. En sådan bane ville få stor betydning for eksporten af både korn og kvæg og kunne være en god støtte for egnsudviklingen. Alle gode argumenter blev fundet frem. Anlægsomkostningerne, blev der argumenteret, kunne forventes at ville blive begrænsede takket være det flade landskab. På tinge blev forskellige muligheder ivrigt debatteret. I 1868 blev der opnået enighed. Anlæg af en havn ved Esbjerg blev vedtaget ved lov. Samtidig, den 24. april 1868, blev »Lov om Udvidelse af det jydske Banenet« vedtaget. Under punkt c var medtaget en jernbane fra Holstebro forbi Ringkøbing og Varde til havnen ved Esbjerg. Regeringen blev bemyndiget til at bruge 4.400.000 kr. for strækningen Holstebro-Varde. Beløbet omfattede ikke ekspropriationsomkostninger og omkostninger ved anskaffelse af rullende materiel. Men selv om banen var vedtaget ved lov, skulle der gå fem år inden anlægsarbejdet kom i gang. Et stort spørgsmål var, hvordan banens linjeføring skulle være. Det var der mange meninger om. At banen skulle have stationer i købstæderne Ringkøbing og Holstebro var vedtaget ved lov. Det var i øvrigt også meget naturligt,



Et af de steder, hvor bundforholdene voldte vanskeligheder ved banens anlæg, var ved Storåen. Bundens bæreevne var ikke så god, som man kunne ønske sig. Problemerne blev dog løst, og der blev bygget en buebro med to fag. Postkort: Arkiv Kurt Jensen.

idet disse to byer med deres erhvervsliv var et godt grundlag for, at banen også kunne få noget at køre med. I Vemb området var der nogen diskussion om, hvor banen skulle gå og stationen skulle placeres. I Lemvig havde man tidligere været ude med forslag om, at den jyske vestbane skulle gå over Lemvig til Struer, men med vedtagelsen af anlægsloven var den mulighed ude af billedet. Det næstbedste måtte så være at få en station med en placering ved landevejen til Lemvig. En placering ved Damhuså var på tale, men det viste sig at blive for dyrt. Efterhånden blev linjeføringen afklaret, og banens skulle besigtiges. Besigtigelseskommissionens formand var kongelig kommissarius for de Jysk-Fynske Jernbaner, M. H. Rosenørn. Desuden var udpeget to medlemmer af indenrigsministeriet og to af amtet. Dertil kom to repræsentanter fra den pågældende kommune. I januar 1872 var der besigtigelse mellem Ringkøbing og Holstebro. Kommissionen vedtog at anbefale anlæg af en station i Ulfborg og i Vemb. I Ulfborg skulle stationen placeres ved Ulfkjær kro, hvor der var vejforbindelse vestpå. I Vemb skulle stationen placeres ved landevejen til Lemvig. Forslag om anlæg af standsningssteder i Bur og Naur kunne kommissionen ikke gå ind for. Resultatet af besigtigelsen blev forelagt indenrigsministeriet og godkendt i marts 1872. Efterfølgende blev der gennemført ekspropriationsforretninger. I sognene mellem Vemb og Holstebro var man imidlertid ikke tilfreds, så derfra blev indsendt andragender om standsningssteder i både Bur og Naur. Det fik man ikke. Men en forsøgsordning, hvor nogle af togene på torve- og markedsdage kunne standse ved et par af vogterhusene, blev dog stillet i udsigt.

Den 7. oktober 1872 blev kontrakten med anlægsentreprenøren underskrevet. På strækningen mellem Ringkøbing og Holstebro skulle der være stationer i Tim, Ulfborg og Vemb. Entreprisesummen var på 3.010.000 kr., heraf 1.050.000 kr. for delstrækningen Holstebro-Ringkøbing.

Baron G. A. Gedalia, Danmarks jernbanebaron

Det var baron G. A Gedalia, der i et konsortium sammen med ingeniør David og Lauritz Petersen, fik entreprisen på anlægget af banen fra Esbjerg til Holstebro. Gedalia var dengang Danmarks største jernbaneentreprenør. Han havde budt på og vundet anlægget af Vendsysselbanen i hård konkurrence med et engelsk firma. Tidligere havde engelske entreprenører været enerådende ved anlæg af nye jernbaner i Danmark. Gedalia bød ind med et væsentlig billigere tilbud på Vendsysselbanen, hvilket staten selvsagt var vældig tilfreds med. Det var det første baneanlæg, dansk kapital og dansk arbejde havde gennemført. Da han havde gennemført anlægget af Vendsysselbanen, var han en stor mand og opnåede stor prestige. Gedalia blev benådet med ridderkorset for sin indsats for fædrelandet. Barontitlen havde han dog købt sig til i San Marino. Gedalia havde tjent gode penge på Vendsysselbanen og havde fået blod på tanden. Han fik også entreprisen på Nordvestbanen på Sjælland, banen fra Lunderskov til Esbjerg, banen fra Randers til Grenaa, og altså Jyske Vestbane. Desværre gik det ikke så godt med Nordvestbanen. Bedre blev det ikke med Jyske Vestbane. Banen skulle være færdig til juli 1874. Det blev den ikke. Der var flere vanskeligheder. Store prisstigninger på såvel materialer som løn, vejret og mangel på kvalificeret arbejdskraft voldte kvaler. Uheld forekom også. Terrænet viste sig også at give problemer. Nok var det som udgangspunkt ulige lettere at bygge bane i det flade og sandede Vestjylland end i de mere kuperede dele af landet. Men det viste sig flere steder, at bundforholdende var vanskelige. Bedre blev det heller ikke af, at Gedalia havde ondt i økonomien. Han havde brændt fingrene på Nordvestbanen. Her tabte han ikke mindre end ca. 650.000 Rdl. Den 8. maj 1875 blev han erklæret fallit. Gedalia var færdig som jernbanebaron og forlod for en tid landet.



Kongens ankomst til Ulfborg den 3. august 1908. Kong Frederik den ottende, dronning Louise, prins Gustav og prinsesserne Ingeborg og Thyra besøgte den dag Nørre Vosborg. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

Gedalia var oprindelig udlært som sadelmager og arbejdede inden for sit fag i en årrække. Efter i sin fritid at have spekuleret lidt i aktier og obligationer og handlet med disse, søgte og fik han i 1848 tilladelse til at drive virksomhed som vekselerer. Herefter gik Gedalia hver dag på børsen. Han fik efterhånden oparbejdet en god forretning. Han handlede med mønt, metaller, aktier,

obligationer og drev en omfattende veksel- og diskontoforretning. Efterhånden blev han kendt også uden for København. I 1855 finansierede han således et lån til Århus Havneudvalg på 150.000 Rdl. Siden var han den bærende kraft bag stiftelsen af Den danske Landmandsbank.

Gedalia døde i 1892. Ved begravelsen vidnede de 11 ordensdekorationer, der smykkede kisten, sammenholdt med det ringe følge og de få kranse, om de store op- og nedture, han havde oplevet i sit liv. Baronen, hvis navn engang var kendt over det ganske land, døde ensom og forladt.

De første tog

Strækningen fra Holstebro til Ringkøbing blev åbnet for godstrafik den 31. marts 1875 med to tog daglig i hver retning. Den 15. april 1875 kom der også persontrafik på banen. Åbningen af den nye bane blev ikke markeret med nogen form for festivitas. På strækningen Varde-Ringkøbing blev banen indviet den 21. juli 1875 med fuld musik. Det skete i forbindelse med et kongebesøg i Vestjylland. I indvielsen deltog kong Christian IX, kronprinsen, Dalgas, Estrup, amtmanden, Statsbanernes øverste spidser, anlægsentreprenørerne og andre, der havde stået bi ved banens fødsel. Det var dog lidt af en tyvstart. Denne del af banen åbnede først den 8. august 1875.



Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

I juni blev toggangen udvidet til tre tog daglig i hver retning. Nu var der afgang fra Vemb mod Holstebro kl. 7.35, 13.07 og 21.03. De to første tog var blandede tog, det vil sige toget medførte både gods- og personvogne, og standsede også i Bur. Aftentoget var persontog og standsede ikke i Bur. I den modsatte retning var der afgang fra Vemb mod Ringkøbing kl. 7.30, 15.30 og 21.07. Morgentoget var persontog og standsede ikke i Bur. De to øvrige tog var blandede tog og standsede i Bur. Alle tog standsede i Ulfborg. På Vemb station var der krydsning, og altså to tog til stede samtidig kl. 7.30 og kl. 21.05. Det gav travlhed på den lille station, og et leben som aldrig tidligere set på de kanter. Rejsende med samt deres rejsegods skulle stige af og på togene, gods og post skulle læsses ind og ud. Nysgerrige, der måbende skulle iagttage dette menageri, var meget almindelige. Især ved krydsningen om aftenen, hvor folk var færdige med dagens dont, var det en yndet fornøjelse at gå hen til stationen for at se på. Stationsforvalteren styrede myndigt slagets gang, og statsbanepersonale i flotte uniformer hersede og regerede.

Nu var det, sammenlignet med det vante transportmiddel hest og vogn, blevet bekvemt og hurtigt at rejse til købstaden, eller længere ud i den vide verden. Fra Vemb kunne man komme til Ringkøbing på en time, og til Holstebro på en halv. Det var mageløst.

I 1875 åbnede Det forenede Dampskibsselskab ruten Esbjerg-Thameshaven, og dermed begyndte de store kreaturtransporter til England. Det betød, at den nye bane fik noget at køre med. Banen befordrede mange kreaturer i godsvogne til Esbjerg havn, hvor dyrene så blev omladet til dampskibet Riberhus. Det var begyndelsen på en stor landbrugseksport, som kom til at betyde store godsmængder på Jyske Vestbane. Udover levende dyr kom der efterhånden også transporter af bacon, kød og smør.

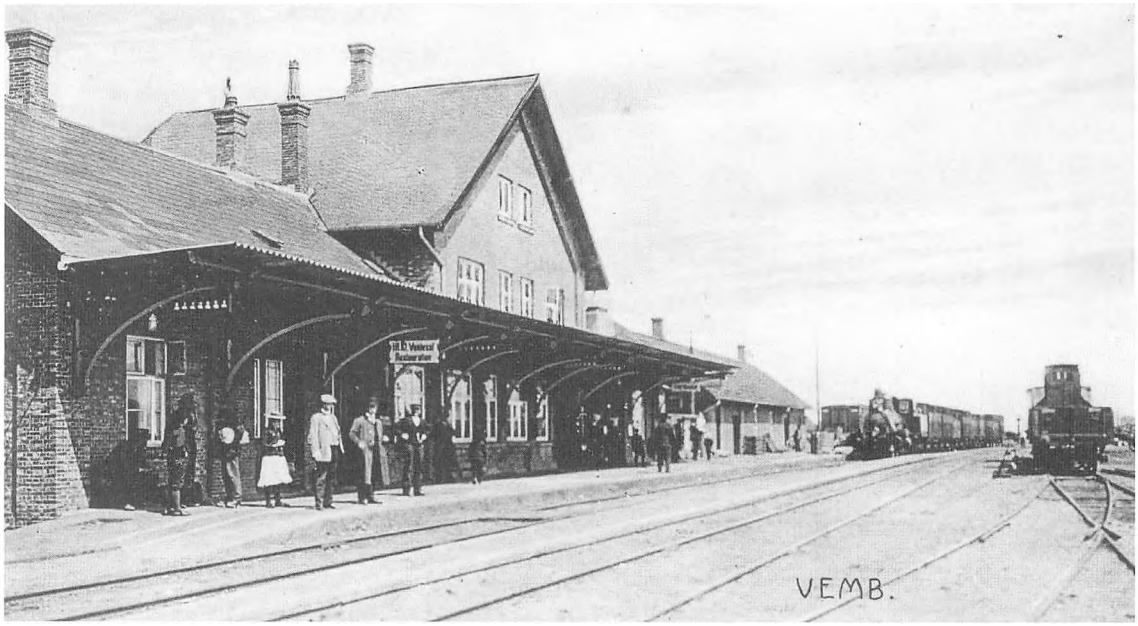
Banens opland var tyndt befolket, og der var kun spredte bebyggelser, så i den første tid var persontrafikken ikke særlig stor. Men det ændrede sig i løbet af de sidste par årtier i det nittende århundrede. Både Vemb og Ulfborg udviklede sig til stationsbyer.

I år 1900 var der fire tog i hver retning, tre blandede tog og et persontog. Det var i de første mange årtier karakteristisk for denne banestrækning, at der ikke kørte så mange persontog, derimod var der en overvægt af blandede tog, godstog og særtog med gods. Det var typisk landbrugsprodukter, der blev afsendt fra landstationerne. Fisk blev også afsendt i større mængder. Der var betydelige fisketransporter fra Lemvigbanen. Nørre Vosborg teglværk på Skærum Mølle læssede mange godsvogne på Vemb station med sten og tegl. Ankomne forsendelser var typisk gødning, foderstoffer og kul.

Jyske Vestbane havde i mange år stor betydning for den gennemgående trafik mellem øerne, hovedstaden, samt det sydlige udland og Thy og det nordvestjyske område. Den direkte baneforbindelse, Vejle-Holstebro banen, blev først åbnet i 1914.

Første Verdenskrig

Tiden under første verdenskrig var en vanskelig tid for banerne. En del af de ansat-



Vemb station efter udvidelsen med den tværstillede 1. sal. Postkort: Arkiv Kurt Jensen.

te blev indkaldt til sikringsstyrken, nogle i flere år. Der kom ikke nogen erstatning. Det kunne der ellers godt have været brug for. Mængderne af gods øgedes ganske betydeligt. Næsten alt skulle transporteres med banerne. Manglen på kul betød, at man måtte klare sig med indenlandsk brændsel. Meget store mængder tørv og brunkul blev transporteret pr. bane. Der var en stor eksport til Tyskland i krigsårene. Gullaschbaroner solgte med stor fortjeneste levnedsmidler af alle slags. Heste blev der også solgt mange af til Tyskland. Det meste gik med banen. For banens personale var en lang arbejdsdag almindelig. 15-16 timer forekom ofte. Overarbejdsbetaling fandtes ikke. Den ugentlige fridag var kun en hensigtserklæring, ikke et lovfæstet eller overenskomstmæssigt krav.

De kul, der var at få, var ofte af en ringe kvalitet. »Kineserkul« blev de kaldt. Nogle gange virkede det som om, det var sand og skidt det hele. Kul var der meget lidt af. Resultatet blev derefter. Det var ikke altid, at et tog fra Struer til Esbjerg nåede helt til vejs ende i første forsøg. Det hændte, at når man var nået omkring godt halvvejs, f.eks. på Ølgod station, så var det nødvendigt simpelthen at smide det meste af fyret ud. »Kineserkullene« var brændt fuldstændig sammen på risten i fyret, og skidtet var overhovedet ikke til at have med at gøre. Der var ikke andet at gøre, end at lempe hele møget ud, begynde forfra, og forsøge at lægge et ordentligt fyr. Så godt som det nu var muligt med de til rådighed værende kul. Et sådant utilsigtet ophold kunne nemt koste en klækkelig forsinkelse. Det behagede ikke lokomotivføreren, som satte en personlig ære i, at netop hans tog kørte til tiden. På stationen trippede stationsbestyreren nervøst omkring, og spurgte ofte flere gange, om man da ikke snart var klar til at

køre videre. Trafikkredsen holdt et vågent øje med toggangen, og forsinkelser vakte heller ikke der behag. Endelig var der de rejsende, som også ret hurtig blev utålmodige efter at kommer videre. Så der var nok til at give udtryk for mishag. Alt imens knoklede fyrbøderen med det genstridige fyr.

Olie til belysning var der også stor mangel på. For at spare på den smule lampeolie, der var at få, blev brugen reduceret mest muligt. På stationerne blev belysningen reduceret både ude og inde. På mange stationer på Jyske Vestbane, hvor indkørselssignalerne var indrettet til at kunne vise signal »Kør igennem«, blev gennemkørselsarmen afmonteret. Så sparede man den ene olielampe i indkørselssignalet. Til gengæld fik man så på stationen et værre bøvl, når der kom gennemkørende tog. Så skulle indkørselssignalet stilles på »Kør frem«, og en portør skulle sendes ud til indgangssporskiftet, og derfra vise et grønt flag om dagen eller om natten et grønt lys med en håndsignallygte mod det kommende tog.

Togene førte normalt to slutsignaler, et i hver side på bagerste vogn. For at spare på olien blev den ene lygte sparet. Hvilket gjorde det mere besværligt på stationerne »at se slut«, det vil sige at sikre sig, at hele toget var med. Især når slutsignalet sad i den modsatte side, af den side, hvor perronen var, og hvor stationsbestyreren befandt sig.

Allerede i august 1914 blev togkørslen reduceret for at spare på kullene. I marts 1917 blev køreplanskørslen igen reduceret med omkring 30% og i maj med yderligere ca. 10%. Der var pladsmangel i togene, og det hændte, at de rejsende ikke kom med det ønskede tog. Der var simpelthen ikke plads. Værst var det omkring højtiderne.

Verdenskrigen fik dog omsider en ende, og forsyningssituationen begyndte så småt at blive normal igen. Men det tog sin tid at få alting normaliseret igen. Før krigen kunne kul købes for 18 kr. pr. ton. I 1918 var prisen 118 kr. pr. ton. Det var først i 1923, at antallet af tog i DSB's køreplan nåede op på det niveau, som havde været gældende før krigen.

Statsbanetjenestemændene, der under krigens store trafik havde knoklet, fik nok dyrtidstillæg, men de stod slet ikke mål med den kraftige inflation og de voldsomme prisstigninger.

Tiden efter første verdenskrig

Først med den nye lønningslov fra oktober 1919 fik tjenestemændene rimelige vilkår. Men for mange gik der år, inden privatøkonomien igen var bragt på ret køl. Men de nye arbejdstidsregler betød, at personalet nu havde krav på en ugentlig fridag. Samtidig kom der også loft over den daglige arbejdstid. Inflation, pris- og lønstigninger medførte større omkostninger for jernbanen. Det gjorde de nye arbejdstidsregler også. Nu kunne de ansatte ikke mere bydes at skulle arbejde nærmest i døgndrift. Der skulle flere ansatte til. Lønomkostninger var nu blevet en tung post på budgettet. Tidligere havde en af de tungeste poster været brændsel til lokomotiverne. Det blev tvingende nødvendigt for DSB at reducere lønomkostningerne. Konkurrencen fra bilerne begyndte også efterhånden mere og mere at gøre sig gældende. Der var kommet nye tider for banerne.



Damplokomotiver af litra D kørte gennem årtier mange tog af alle slags på Jyske Vestbane. Her er litra D nr. 802, som var hjemmehørende i Maskindepot Struer, klar til afgang med et godstog på Esbjerg station.



Hvide godsvogne sås engang på Jyske Vestbane i stort omfang. De blev anvendt til transport af kød, fisk og æg. Der var mange forskellige typer. De ældste vogne var malet hvide, så de reflekterede solens stråler. Af de nyere vogne var nogle isoleret for at minimere temperatursvingninger, mens andre havde kasser til is for nedkøling af indholdet. Kødvognen her havde hærestænger med kroge til ophængning af kødkroppe, tagventilatorer og iskasser.



Mange vogne, ejet af bryggeriet Carlsberg, gjorde turen fra København til bl.a. Ulfborg station med øl og vand. På tilbageturen befordrede de tom brugt emballage. Alle fotos på denne side: J. Guldbæk Christensen/ Arkiv JMJK.



Personalet på Vemb station omkring 1920. Fra venstre ses overportør Nielsen, vognsmører Frederiksen, portør Hansen, ekstraarbejder Hansen, portør Peder Iversen, portør Petrus Krabbe, portør Nejrup, portør Johansen, portør Stålsig ukendt, Mads Kusk og hesten Klaus. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

Motortog og spisevogn

1920'erne var en turbulent tid for DSB. Antallet af rejsende faldt ved årtiets begyndelse to år i træk. Regnskabsåret 1920/21 blev afsluttet med et underskud på 53 mio. kr., året efter var underskuddet på 62 mio. kr. Det var det største underskud for DSB nogensinde, og 62 mio. kr. var dengang rasende mange penge. Kritikken haglede ned over DSB. Mange mente, at foretagendet var bureaukratisk og ineffektivt. DSB havde i 1920'erne mindre held med sig ved bygning af flere jernbanebroer, de duede ikke og måtte bygges om. Det kostede alt sammen og var ikke ligefrem noget, som styrkede Statsbanernes renommé. Den ene sparekommission afløste den anden. Afskedigelser kom det også til, noget dengang usædvanligt ved Statsbanerne.

Årtiet bød også på flere nyskabelser. Tvunget af økonomien forsøgte DSB at reducere omkostningerne. Blandt andet ved indsættelse af motortog, der var billigere i drift. Til forskel fra damplokomotiverne, som krævede både lokomotivfører og fyrbøder, var det nok med en mand til at køre motorvognen. Der skulle dog fortsat en togfører med, som tog sig af billettering, lukning af døre og uveksling af rejsegods mv. Små toakslede benzinmotorvogne dukkede op på Jyske Vestbane. De var ikke store, men i de mindre lokaltog gjorde

de udmærket fyldest. Lemvigbanen, som tidligt anskaffede motorvogne, kørte også fra sommerkøreplanen i 1925 et tog videre til Holstebro og et til Ringkøbing. Så var de rejsende fri for at skifte i Vemb. Lemvigbanens tog til og fra Holstebro havde god søgning og fortsatte i flere år. Togene til Ringkøbing var derimod ingen succes og blev indstillet i oktober 1925. Toget var også kun for de absolut morgenfriske. Det kørte fra Vemb kl. 5.35, standsede i Ulfborg, Tim og Hee og ankom til Ringkøbing kl. 6.15. Toget kørte fra Ringkøbing igen kl. 6.25 og uden standsning til Vemb med ankomst kl. 7.01.

Fra 1927 kørte der i toget med afgang fra Vemb kl. 9.19 og fra Ulfborg kl. 9.30 over strækningen Struer-Esbjerg-Fredericia en spisevogn. Det var efter datidens og især efter vestjyske forhold meget eksotisk. Spisevognen løb fra Fredericia videre i et andet tog over Århus til Aalborg. Spisevognen returnerede til Struer i aftentoget, som kom til Ulfborg kl. 19.25 og til Vemb kl. 19.36. Spisevognen kørte frem til 1934 på Jyske Vestbane, men omsætningen på denne strækning var ikke overvældende. Det at spise i en spisevogn var ikke en del af den vestjyske madkultur og blev det heller ikke. Tillige var det noget, som kostede, og vestjyderne har aldrig været kendt for at rutte med pengene.

Køreplanen i 1929

I 1929 var der otte forbindelser i hver retning dagligt mellem Holstebro og Ringkøbing. Dagens hurtigste forbindelse var eksprestoget. Det kørte fra Ringkøbing til Vemb på 27 minutter, og fra Vemb til Holstebro på 18 minutter. To af DSB's togpar blev fremført af motorvogn. Der var enkelte blandede tog, som kun kørte 45 km/t, ellers kørte eksprestog, iltog, persontog og motortog 70-80 km/t. Udover DSB's tog blev to af Lemvigbanens togpar fremført af motorvogn videreført til Holstebro. For beboerne i Vemb, Bur og Naur betød det fire ekstra togafgange om dagen. Godstog var der også. Der løb faste ilgodsvogne til og fra Vemb station. Særtog var der ikke mange af, Damhuså mergelleje lå stille i et par år.



Udflugtstog kørte i årtier på både statsbanen og privatbanen. Her er et udflugtstog bestående af en udflugtsvogn og en almindelig personvogn, begge tilhørende DSB, netop overleveret til Lemvigbanen på Vemb station. Foto fra 1968. Foto: J. Guldbæk Christensen/ Arkiv JMJK.



I udflugtsvognen var der mad og drikke og ofte højt humør. Foto: J. Guldbæk Christensen/ Arkiv JMJK.

1930'erne

Havde de brølende tyvere været en turbulent tid for Statsbanerne, blev det efterfølgende årti det ikke mindre. Der var verdenskrise og stor arbejdsløshed. Især mængderne af transporteret gods med Statsbanerne faldt drastisk. DSB fik ny generaldirektør, og sparekniven blev svunget over alle grene af den store etat. Flere af Statsbanernes sidebaner blev nedlagt. Men der er aldrig noget så galt, uden at det er godt for noget. Skinner fra den nedlagte midtbane på Sjælland, anlagt i 1920'erne, blev genanvendt til sporforstærkning på Jyske Vestbane. Det kom igen til afskedigelser, og driften af nogle af de mindste landstationer blev udliciteret til private. Entreprisestationer blev det kaldt. DSB kunne ikke få disse stationer til at løbe rundt økonomisk, så de var ikke nogen guldgrube for entrepriseindehaveren. Men nøden og arbejdsløsheden var stor i de år, så lidt var bedre end slet intet. Årtiet var også de store broers og lyntogenes årti. Det mærkede man imidlertid ikke så meget til i stationsbyerne Ulfborg og Vemb. Lyntogene holdt sig ovre østpå.

Ud i det blå

Lidt nyt var der dog. DSB kørte på sommersøndage såkaldte »Ud i det blå« udflugtstog. Det var en togtur, hvor de rejsende ikke på forhånd kendte ruten og destinationen. Søndag den 19. august 1934 løb en sådan tur af stabelen. Den havde samlet ganske mange deltagere. Ikke mindre end 500 mennesker deltog. Der var ca. 150 fra Struer, Vinderup og Handbjerg. 300 fra Holstebro, nogle fra Bur og en tredive stykker fra Vemb. Toget afgik fra Struer kl. 7.49 præcis og bestod af 10 store personvogne trukket af to damplokomotiver. På Holstebro Banegård var der ved otte tiden samlet flere hundrede mennesker, heriblandt deltagerne fra Vemb og Bur, som var kommet tilrejsende med et af de ordinære tog. Toget blev hurtigt fyldt, og præcis kl. 8.12 afgik toget – turen ud i det blå var begyndt. Toget kørte mod Herning, og undervejs var der en gættekonkurrence om, hvor turen mon gik hen. I en af de midterste vogne var højttaleranlægget installeret, og herigennem var der tale, underholdning og musik. Stationsforstander Amorsen fra

Struer var rejseleder, godt hjulpet af assistent Laursen fra Århus, der fungerede som speaker. To harmonikaspillere sørgede for musikledsagelse undervejs.

Turen var arrangeret i samarbejde mellem Pressen, turistforeningerne og DSB. Til lejligheden var skrevet en »Ud i det blå – sang«. Fra Herning kørtes mod Silkeborg og herfra videre over Gjern og Laurbjerg til Randers, hvor turens første ophold blev gjort. Toget ankom til Randers klokken halvtolv. I Randers var der mulighed for at kigge på byen, havnen, byens parker og ikke mindst spise en efterhånden tiltrængt frokost. Nogle havde selv mad med, andre spiste frokost på Hornbæk kro, som var fastsat som fælles samlingssted klokken et. Klokken cirka halv to kom toget og gjorde holdt ved overskæringen ud for kroen, og de mange turdeltagere kunne atter stige på toget. Påstigning skete ved overkørslen ved hjælp af vogntrapper. Herefter gik det videre nordpå. Men hvorhen? Mange gættede på turens endelige destination. Men DSB havde ikke gjort det nemmere for deltagerne at orientere sig. I turens anledning var stationsskiltene på mellemstationerne dækket af, så man kunne ikke se, hvilken station man passerede. I Fårup drejede toget fra statsbanen og over på privatbanen mod Mariager. Stedkendte genkendte stationen, selv om stationsskiltene var dækket over. Det rygtedes nu hurtigt gennem toget, at man var på vej ad Mariager til.

Vel ankommet til Mariager blev selskabet budt velkommen af stationsforstander Andersen, der var formand for turistforeningen. Nu var det tid for eftermiddagskaffe med tilhørende bagværk. Deltagerne blev fordelt til byens forskellige hoteller, hvor der var dækket op til det store kaffebord. Efter kaffen var det tid for at kigge på den gamle by, klosterkirken og Hohøj. I Skovpavillonen blev der spillet op til dans. Klokken seks var der middag. Nogle skulle spise i Skovpavillonen, andre på Hotel Postgården. Klokken godt syv satte toget næsen hjemad. Over Fårup gik det ad privatbanen mod Viborg og uden standsning forbi Skive. Til manges forundring. Skive H var på den tid rebrousssementsstation, det vil sige togene kørte ind til perronerne, bakkede ud på linjen igen, for så til sidst at køre fremad mod Struer. Nu kørte toget helt uden om stationen og uden om byen. I Vinderup stod de første deltagere af. I Handbjerg de næste. I Struer forlod mange rejsende toget, tre vogne blev koblet fra, og resten af toget fortsatte til Holstebro. Her blev toget modtaget af mange, der var mødt frem på banegården. En del af toget fortsatte til Vemb, hvorfra der også var adskillige deltagere. Toget ankom til Vemb klokken halv elleve. Børnene var godt trætte, og nogle af de voksne var blevet svimle af turen. Det var en yndet fornøjelse for byens beboere at møde op på Vemb station ved togets ankomst for at se, hvem af bysbørnene, der var blevet mest omtåget undervejs.

Ingen havde gættet, at turen ud i det blå gik til Mariager. Men der blev trukket lod blandt de indkomne besvarelser, så præmierne blev alligevel afsat. Vejret var desværre ikke det bedste. Det regnede på en stor del af turen, men det lod turens deltagere sig ikke gå på af. Der var fest, stemning, glade smil og højt humør hele turen rundt. Turen kostede fra Holstebro 6,50 kr. for voksne og 4 kr. for børn inkl. kaffebordet. Spisebillet til middagen ko-

stede 2 kr., men så var det også inklusiv betjening og drikkepenge. Befordringen Vemb-Holstebro-Vemb kostede i tillæg 95 øre pr. deltager. Men så var det også med særtog helt hjem til Vemb. Turen den 19. august og mange andre blev en stor succes. Der blev råbt hurra for Statsbanerne både tidligt og sent. For de fleste var det dengang en tur helt ud over det sædvanlige. At have bil var dengang de færreste forundt. At komme så meget rundt ligeså. Godt nok kørte der tog over det ganske Jylland, jernbanenettet var fintmasket dengang, men ville man gøre en tilsvarende tur på egen hånd med de ordinære tog, var det til nogle helt andre priser. Det havde de færreste råd til. Man tog heller ikke sådan på tur. Gjorde man en rejse, var det fordi, der var en grund til det. Hvis en karl eller en pige havde fået en ny plads, eller ved større festlige begivenheder i familien.

2. Verdenskrig og besættelsen

2. Verdenskrig og besættelsen var en modsætningsfyldt tid for jernbanerne i Danmark. De fik travlt som aldrig før. Men det var også mørklægning, mangel på olie, benzin og kul, sabotager og luftangreb. På grund af de vanskeligheder, som andre trafikmidler havde bl.a. som følge af mangel på brændstof, blev jernbanerne igen næsten enerådende på landtransportområdet. Enorme mængder tørv og brunkul blev transporteret, persontrafikken blomstrede også op, der var ikke så mange andre muligheder. Al privat personbilkørsel var forbudt under besættelsen. Flere baner oplevede under besættelsen, efter nogle økonomisk nedslående år i 1930'erne, sågar, at der igen var overskud. På både Jyske Vestbane og Lemvigbanen var der store transporter for værnemagten. Både egentlige militærtransporter, de såkaldte værnemagtstog, men også uendelige mængder af byggematerialer til bunkersbyggeriet ved Vestkysten.

Den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940 blev straks mærkbar for personalet. En assistent fra Vemb havde søgt og fået bevilget orlov (ferie) den 9. april og nogle dage frem. Orloven blev straks inddraget, og assistenten blev sendt til Ulfborg på afløsning. På Ulfborg station, hvor der ikke var stationeret så mange trafikuddannede, var det nødvendigt med assistance på grund af de mange militærtog som myldrede ind over den dansk/tyske grænse i både Padborg og Tønder med kurs mod nord. Der blev straks indført mørklægning af både stationer og tog. Lyset i signalerne blev dæmpet, og lanternerne på lokomotiverne blev delvis blændet af. Personvognene blev også mørklagt. Inde i vognen var der færre lamper, de blev afskærmet og lysstyrken var nedsat. Personvognenes ruder blev på ydersiden i begge sider malet over med en stribe grøn maling, der i forbindelse med mørke gardiner hindrede lyset i at



Efter luftangrebet på Ulfborg station den 9. april 1941. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

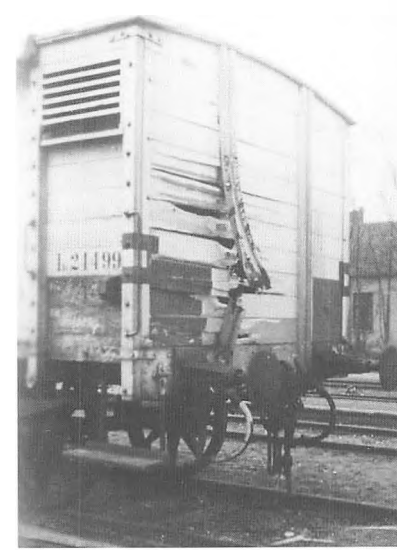
skinne ud. Det var svært for de rejsende at se, hvilken station toget var kommet til, og til hvilken side perronen var. Al kørsel med lyntog blev straks indstillet, og den 27. april 1940 blev al motortogskørsel indstillet. Persontogskørslen blev reduceret med 60%. En togrejse var ikke nogen fornøjelsestur. Togene var meget ofte overfyldte, og på grund af sæberationering blev sæben inddraget på toiletterne i togene. Det samme blev håndklæderne. Under den sidste krigsvinter var der heller ingen varme i togene.

Arbejdet med rangering var et barskt job. Udendørs i alt slags vejr, nat og dag. Arbejdet var under normale forhold ikke ufarligt. Nu var der ikke bare mørklægning, der var også meget mere trafik, mange steder også mangel på personale, og som om det ikke var nok, viste vejret under flere af krigsvintrene sig fra sin mest uvenlige side. Rangering på en mørklagt stationsplads krævede sine ofre. Statsbanernes ulykkesstatistikker for såvel dræbte som tilskadekomne afspejlede de barske forhold.

Under mørklægningen var der mange rangeruheld på Vemb station. For rangerlederen var det i mørket ikke let at se, om sporskifterne stod rigtigt, eller der var »en skæver« undervejs. Det hændte også, at et sporskifte blev kørt op, altså befaret i forkert stilling i medgående retning, uden at det blev opdaget i mørket. Hvis sporskiftet så stod på halv, gik det galt næste gang sporskiftet skulle befares modgående. For personalet i signalposterne var det ikke nemt at følge med i, hvad der foregik ude på stationspladsen. På det gamle mekaniske sikringsanlæg var der ikke sikring mod utidig omstilling, sporskifterne kunne godt omstilles selv om der blev kørt i dem. Skete det, gik vogn eller lokomotiv »på gulvet«. Da de sporskifter, som var betjent fra signalposterne, var beliggende i togvejssporene, skete afsporinger ofte så uheldigt, at et eller begge togvejsspor var spærret, indtil køretøjerne igen var sporsat. Det tog sin tid, hjælpevognen skulle først komme fra Struer i særtog, dernæst skulle hjælpevognsmandskabet i gang med sporsætningen. Resultatet var ofte store forsinkelser.

På Vemb station foregik stykgodsomlæsningen ved en åben perron og i mørke uden anden belysning end personalets oliehåndsignallygter. Der blev omlæsset mange vogne, og eftermiddagsomlæsningen varede ofte fra mørkets frembrud og indtil midnat.

Besættelsesmagten fik øje på den tidligere tredje klasses ventesal på Vemb station og ønskede den stillet til rådighed. Stationsfor-



Efter luftangrebet på Ulfborg station den 9. april 1941. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

standeren var ikke meget for at have tyskerne i sit hus, så han forsøgte at undslå sig. Ganske vist blev ventesalen anvendt til arkivrum, men den besked tyskerne fik, var, at den snart igen skulle bruges til sit oprindelige formål. Der var daglig flere hundrede rejsende, som skulle skifte mellem Lemvigbanen og DSB, og med de idelige forsinkelser kunne ventetiden godt blive lang. Den forklaring godtog tyskerne dog ikke, så det endte med, at de fik lokalet.

Da krigen kom til Ulfborg

I løbet af det første år under besættelsen mærkede man ikke meget til krigens gang i Ulfborg. Selvfølgelig var det besværligt med mørklægningen, der var også rationering og mangel på mange ting, men det var gener, som det trods alt var til at leve med. Regeringens samarbejdspolitik var tilsyneladende en pragmatisk løsning på en vanskelig og ubehagelig situationen. Landbrugseksporten til England var stoppet, men til gengæld kunne Tyskland aftage alt, hvad der kunne produceres. Tyskerne købte også et stort antal heste. De tyske soldater opførte sig disciplineret og generede som regel ikke nogen. De råbte godt nok op og kommanderede, men det havde tyskerne jo altid gjort.

Den 9. april 1941, på årsdagen for den tyske besættelse af Danmark, brød helvede løs over Ulfborg. Engelske fly var på togt langs den jydske vestkyst i håb om at kunne angribe tyske transporter til søs. Hensigten var også, gennem disse angreb, som stod på i april og maj 1941, at tiltrække tyske jagerfly, som så ikke kunne indsættes ved fronterne. Englænderne fik ikke angrebet mange tyske skibe, men tyskerne var alvorligt bekymrede over den engelske indsats, og tyske jagerfly blev stationeret i bl.a. Karup (Fliegerhorst Grove). Når de engelske fly ikke havde held til at finde noget at angribe langs kysten, gik de ofte ind over land, for at se om der var noget at jage her. Det kunne være tyske tropper, tyske installationer eller tyske transporter. Jernbanerne udførte meget store transporter for tyskerne, så de var naturligt i søgelyset.

Den 9. april klokken 19.45 angreb engelske fly Ulfborg station. Angrebet blev udført i to omgange, hvor der begge gange blev kastet bomber. Flere bomber faldt på selve stationspladsen. En bombe ramte taget på en godsvogn, gik gennem enden af vognen, fortsatte gennem en tysk lukket godsvogn, videre gennem en anden godsvogn, herpå gennem yderligere en vogn for at standse i en godsvogn, som var læsset med tagrør. Denne vogn kom i brand, og om natten kl. 3 eksploderede yderligere en bombe og ødelagde vognen totalt, ligesom en anden vogn blev så godt som ødelagt dels af ild, dels af eksplosionen. Da bomberne var kastet, vendte et fly tilbage og bestrøg stationspladsen med maskingeværild.

Bomber og maskingeværild, det kunne være gået rivende galt og have kostet menneskeliv. Det gjorde det heldigvis ikke. Kun en enkelt person blev kvæstet. De materielle skader var imidlertid betydelige. Ikke mindre en 24 ejendomme blev beskadiget. Togtrafikken blev også forstyrret ganske kraftigt. Stationsområde blev evakueret, og først da området var undersøgt for ueksploderede bomber, og disse uskadeliggjort, kunne trafikken genoptages. Det skete først dagen efter klokken 16.

Krigen var pludselig kommet uhyggelig tæt på.

I løbet af april og maj måned 1941 var der flere engelske bombeangreb. Det gik også ud over jernbanestationerne i Tim, Hee, Ringkøbing, Velling og Skjern. Viadukterne, hvor vejen krydsede banen, gik heller ikke ram forbi.

De engelske bombetogter mod den jyske vestkyst var en begrænset succes. Det lykkedes ikke englænderne at sænke mange tyske skibe. Indsatsen var dog ikke forgæves. Den bandt adskillige tyske jagerfly samt gav tyskerne mange spekulationer. De var ikke helt på det rene med, hvad hensigten med aktionen var og frygtede at målet var at stoppe de tyske jernbanetransporter til bl.a. fæstningsbyggeriet i Hanstholm. Det medførte, at tyskerne etablerede en del antiluftskytsstillinger (flak) til beskyttelse af blandt andet Ringkøbing station og Oddesundbroen.

Toget er kørt

Nogle af de hændelser, som indtraf under besættelsen, medførte ikke egentlige skader, men kunne være irriterende nok for det implicerede jernbanepersonale. Det måtte man imidlertid, tvunget af omstændighederne, tage som det kom. Heldigvis kunne mange trække på smilebåndet bagefter. Rangering og togklargøring på en mørklagt stationsplads kunne være vanskelig nok. Det vidner følgende hændelser fra om.

Den 27. marts 1941 afgik godstoget, tog 2384, fra Vemb mod Bur uden hele toget var med og uden togpersonalet. Da rangeringen var færdig, gav rangerlederen meldingen herom til stationsbestyreren, der gav afgang til togføreren, som fløjtede afgang til lokomotivføreren, som straks kørte, men kun med en del af toget. Togføreren forsøgte med fløjtesignaler at standse lokomotivet, men lokomotivpersonalet hørte dem ikke. Det var stærk blæst og snestorm. Bur station fik ordre på at standse toget. Det gjorde stationspasseren i Bur. Samtidig tilkaldte han stationsmesteren, så stationen kunne blive betjent som togfølgestation. Stationsmesteren foranledigede vognene afkoblet i Bur og tillyste maskinen som hjælpemaskine Bur-Vemb med afgang fra Bur kl. 23.18. Maskinen og de i Vemb efterladte vogne blev tillyst som hjælpetog Vemb-Bur, Vemb afgang kl. 23.37. Efter at have optaget de i Bur udsatte vogne fortsatte toget som tog 2384 til Struer. Toget blev forsinket 45 minutter. Rangerlederen forklarede, at der var udsat tre vogne fra toget, samt optaget 14 vogne fra to spor. Derefter gik maskinen over i spor 1 for at tage vand. Da maskinen kom tilbage til toget i spor 2, koblede rangerlederen mellem maskinen og toget. En hjælpebremser havde hjulpet med de øvrige sammenkoblinger, men glemt en. Den overså rangerlederen i mørket og snestormen.

Den 10. oktober 1942 kl. 20.30 meldte rangerlederen, at rangeringen med det sydgående godstog, tog 2381, var færdig. Da det krydsende tog, tog 382, var ankommet i spor 2, gav stationsbestyreren afgang til tog 2381 kl. 20.39. Stationsbestyreren gik herefter over til tog 382 ved perron 2. Efter tog 382's afgang mod Holstebro meddelte togføreren for tog 2381, at maskinen og otte vogne var kørt, mens resten af toget på grund af en manglende kobling var blevet efterladt.



Under besættelsen kørte det danske lokomotivpersonale med livet som indsats. Her er det gået ud over et tog på Vejle-Holstebro banen. Foto: Frihedsmuseet.

Stationsbestyreren gav omgående besked til Ulfborg station om ikke at stille gennemkørsel for tog 2381. Herefter ringede han til 8. Trafiksektion og underrettede dem om forholdet. Maskinen af tog 2381 kørte tilbage fra Ulfborg til Vemb og ankom til Vemb kl. 21.15. Maskinen med de tilbageblevne vogne afgik fra Vemb kl. 21.16 som særtog 8381, der fortsatte fra Ulfborg som 2381.

Rangerhjælperen forklarede, at efter endt rangering i overleveringssporet kørtes der frem med toget for udveksling af stykgods ved perronen i spor 1 og rangering i spor 4. Toget skulle optage to vogne og udsætte en. De to vogne, der skulle optages, blev straks slået ned på stammen i spor 1, og rangerhjælperen afbremsede vognene og bragte dem til standsning ved togstammen. Da vognen til Vemb i det samme blev slået ned i spor 4, løb hjælperen over for at afbremse denne vogn. Rangerlederen kørte tilbage til toget, hvor han selv koblede. Hjælperen gav herefter tog 382 vand og havde ikke yderligere kontakt med rangerlederen. Ved eftersyn af toget er det i mørket undgået rangerlederens opmærksomhed, at en sammenkobling manglede.

Den 29. november 1943 var krydsningen mellem togene 2381 og 382 blevet forlagt til Ulfborg, da tog 382 var forsinket. Kl. 21.07 meldte togføreren i tog 2381 færdig, og stationsbestyreren gav afgangstilladelse. Et par minutter senere henvendte pakmesteren sig på kontoret og sagde, at bagtoget ikke var kommet med. Stationsbestyreren gav derefter vogterhus nr. 96 ved Nr. Vosborg ordre til at standse tog 2381 og anmode lokomotivføreren om at returnere til Vemb. Samtidig blev rangerlederen sendt ud for at hente toget. I andet forsøg fik maskinen hele toget med. Heriblandt 4 kvægvogne til Flensburg. Toget blev forsinket 40 minutter.

Andre hændelser var mere alvorlige. Den 14. juni 1944 sprang en tysk soldat af toget før det var helt standset. Det var da tog 9978, Piraten, var på vej ind på stationen i Vemb. Han blev kørt over og døde efterfølgende på Holstebro sygehus.

Ekstraordinære linjesyn

Efterhånden som jernbanesabotagerne tog til, blev der indført ekstraordinære linjesyn. Dette eftersyn skulle om dagen foretages over en strækning på ca. 12 km og om natten over ca. 8 km. Om dagen var der fra midten af august til midten af april i tiden 8-16 kun af en enkelt mand, hvilket også var tilfældet fra midten af april til midten af august i tiden fra kl. 5-21. Om dagen, hvor linjesynet blev udført på skinnecykel, var det muligt at udføre 3-4 dobbeltture pr. vagt. I den øvrige tid udførtes tjenesten af natpatruljer, der bestod

af 2 mand til fods, der kun kunne gennemgå strækningen 2 gange pr. vagt. Alle vigtige broer, også broen over Storåen, blev bevogtet af den tyske værnemagt, der i øvrigt også udsatte vagtposter med nogle få hundrede meters afstand, når strækningen skulle passeres af særlig mange militærtog (Bewegung). Når tyskerne udførte bevogtning, blev Statsbanernes vagter inddraget.

Arbejdertogene

Tyskerne frygtede en allieret invasion, som måske ville finde sted på den jyske vestkyst. Derfor igangsatte tyskerne et gigantisk fæstningsbyggeri. Den såkaldte Atlantvold kom på dansk område til at bestå af i hundredvis af kanonstillinger, fæstningsanlæg og bunkers af alle størrelser og alle slags. Et mægtigt byggeri var i gang. Det gav arbejde til mange hundreder mennesker. Nogle blev indkvarteret på stedet. Typisk de, der kom langvejs fra. Andre gjorde rejsen frem og tilbage til arbejdspladsen hver dag. Der blev indsat særlige arbejdertog fra Struer over Holstebro og Vemb til Ulfborg fra foråret 1943. De kørte ud om morgenen og tilbage ved aftenstide. Senere blev togene forlænget til Tim station. De kørte krigen ud. Arbejdere rejste også i stort omfang med de ordinære tog. Omkring 250 rejsende indgik om morgenen med DSB's tog til Vemb, tog videre med privatbanen og arbejdede om dagen på de tyske arbejdspladser mellem Lemvigbanen og Vesterhavet. Om aftenen gik det hjemad med først privatbanen og siden DSB.

Tyske jernbanefolk på danske stationer

Fra december måned 1943 blev tyske jernbanefolk udstationeret til en lang række jyske jernbanestationer, heriblandt Vemb station. De skulle, hed det sig, »orientere sig« om forholdene. De skulle ikke deltage i de daglige arbejdsopgaver. Populært sagt måtte de: »Nok se, men ikke røre«. Hensigten var givetvis, at de, hvis det kom til en allieret invasion og egentlige kamphandlinger på dansk jord, skulle kunne sikre gennemførelse af tyske militære jernbanetransporter. Hvordan de danske jernbanefolks stilling ville være, hvis det kom til en allieret invasion, optog sindene en hel del. De faglige organisationer rejste spørgsmålet, om de tyske jernbanemænd i tilfælde af invasion skulle overtage jernbanetjenesten og de danske jernbanemænd fritages. Hvordan tyskerne ville have ageret i situationen, fik vi heldigvis aldrig svaret på. Men de havde næppe, hvis der virkelig var »krig på kniven« stiltiende accepteret, at de danske jernbanefolk forlod deres poster. De danske jernbanefolk var ikke begejstret for at have disse »snushaner« rendende. Alt hvad de tyske jernbanefolk iagttog, blev indberettet til den »Befuldmægtigede for Rigsbanerne i Jylland«. Denne tyske funktion, som havde kontor i Århus, var ledet af Reichbahnrat Klein, som takket være de mange indberetninger havde temmelig stor indsigt i alle danske jernbaneforhold. Det betød, at det var vanskeligt for DSB at undslå sig, eller snakke udenom, når tyskerne kom med nye forlangender. I foråret 1944 fik de tyske jernbanefolk på Vemb station stillet et lokale på pakhuset til rådighed. Tilstedeværelsen af de tyske jernbanefolk forløb nogenlunde fredeligt. De havde fået strenge instrukser om at optræde høfligt og korrekt. Hvad de fleste så også gjorde. En enkelt tysker gjorde sig dog flere gange uheldig bemærket i Vemb. Han optrådte meget uforskammet over for hand-

lende og landmænd, som ikke ville sælge ham fødevarer. Uheldigvis tabte en trafikelev sit armbåndsur på Vemb station, og uheldigvis fandt tyskeren det. Det holdt hårdt, at få ham til at aflevere det igen.

Det illegale arbejde

I besættelsens sidste år blev der udført mange sprængninger af jernbanen, og mange tog blev afsporet. Det er ganske bemærkelsesværdigt, at praktisk taget ingen af disse aktioner gik ud over dansk jernbanepersonale eller danske rejsende. Tyskerne gjorde, hvad de kunne for at desorientere sabotørerne, ofte blev togrækkefølgen ændret i sidste øjeblik, og et dansk tog afsendt forud for et værnemagtstog. De udbredte forsinkelser gjorde det også vanskeligt at vide, hvornår et givet tog kunne ventes. Sabotørerne havde gode kontakter til de danske jernbanefolk, så de fik for det meste besked, så de ramte de tyske tog og kun dem. Den vagthavende togleder i trafiksektionen og stationsbestyrerne på stationerne var de første, der fik besked om værnemagtstog. Togene skulle tillyses efter en køreplan, de skulle bekendtgøres af trafiksektionen og stationsbestyreren skulle kvittere for modtagelsen af tillysningen. Det var de samme personer, som skulle disponere, når der var forsinkelser. Det var således en begrænset kreds, som hele tiden havde en opdateret viden om togenes gang. I stort omfang lod trafikpersonalet oplysninger sive til modstandsbevægelsen. Det var ikke uden risiko. Blev det opdaget af tyskerne, kunne det få frygtelige konsekvenser. Nogen nem situation var det ikke. Udover de, der videregav oplysninger til modstandsbevægelsen, var andre jernbanefolk direkte aktive i modstandsbevægelsen. Nogle af de, der reparerede de sprængte sporanlæg om dagen, var de selv samme, der sprængte dem om natten



Piraten afsporet mellem Bur og Holstebro. Foto: Frihedsmuseet.

DSB's persontog

Trafikken med DSB's persontog blev under krigen løbende reduceret. Fra 1. februar 1945 var der kun to tog i hver retning daglig og ingen kørsel på søn- og helligdage. Der var afgang fra Vemb mod syd kl. 8.24 og kl. 17.30. Nordpå kørte togene kl. 12.32 og 20.05. Lemvigbanen kom til Vemb kl. 8.06 og 17.00 og afgik kl. 11.20 og kl. 20.10. Man skulle helst ikke komme for sent til toget, for så var der lang tid til det næste. Sandsynligheden for at komme for sent var nu heller ikke så stor. Der var ofte store forsinkelser.

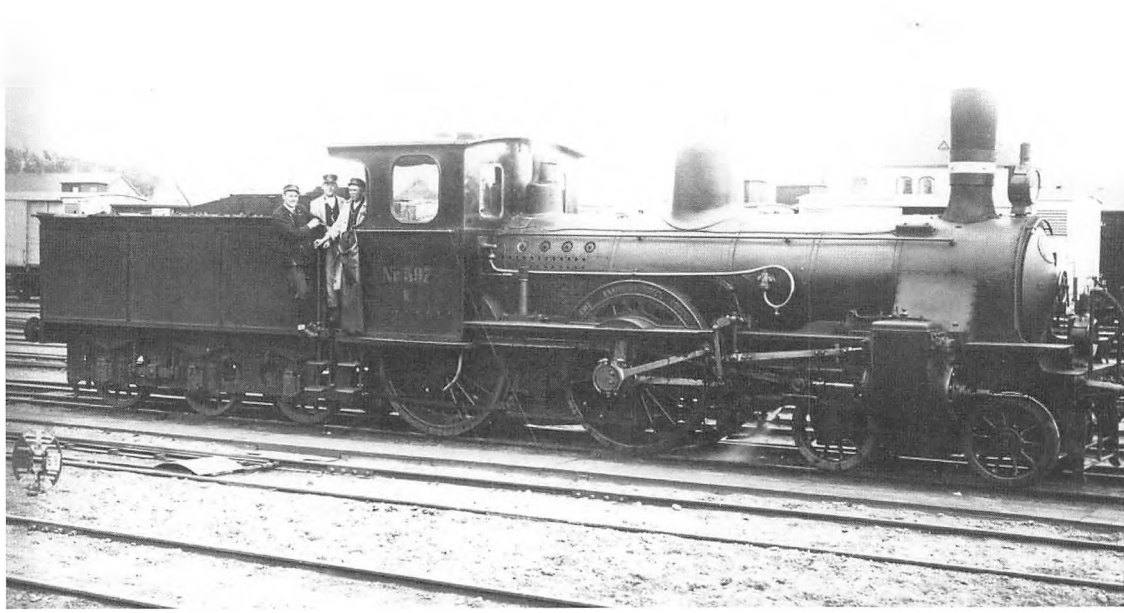
Tilsyneladende kunne det ikke blive meget værre. Men det kunne det. Allerede den 19. februar var det nødvendig at reducere kørslen yderligere. Nu kørte togene kun tirsdage, torsdage og lørdage. Trafiksituationen var nærmest kaotisk. Kun meget få tog kørte, og der var aflysninger og næsten endeløse for-

sinkelser. De mange sabotageaktioner gjorde situationen meget uoverskueligt. Der gik ikke lang tid fra sporet var udbedret et sted, indtil en ny sabotageaktion indtraf et nyt sted. Når det kørende personale mødte på arbejde, var det aldrig til at vide, hvordan turen ville forløbe, hvornår man kom hjem, og om man var heldig at slippe helskindet fra indsatsen. Sådanne arbejdsforhold var en psykisk belastning, ikke bare for personalet, men også resten af familien.

Rejser mellem landsdelene var i bedste fald noget, der tog flere dage, i værste fald var trafikken standset ind til videre, og uden det var muligt at få oplyst, hvornår den kom i gang igen. Den 19. april 1945 indstillede DSB al kørsel med persontog i Jylland og på Fyn. For at sikre levnedsmiddelforsyningen til de større byer og for at sikre transporten af tørv og brunkul blev godstogene opretholdt i størst muligt omfang. Godstogene medførte en personvogn til togpersonalet, som bestod af togfører, en eller flere togbetjente og en pakmester. I det omfang, der var plads, kunne der medtages rejsende. Men det var ikke nogen hurtig befordring. Godstogene kørte langsomt og rangerede på mange stationer. DSB meddelte: »Den rejsende maa – alt efter Rejsens Længde – gøres opmærksom paa Vanskelighederne ved Gennemførelsen af Rejsen, samt at Befordringen sker paa den rejsendes egen Risiko med Hensyn til Muligheden for Rejsens gennemførelse.«

Piraten

For befordring af soldater og telefonpiger m.fl., som skulle hjem til riget på orlov, kørte der såkaldte orlovstog. Den tyske be-



Lokomotiver af litra K kørte gennem årtier mange tog på Jyske Vestbane. Her ses litra K nr. 597 i Struer i 1925. Det var det lokomotiv, som blev udsat for luftangreb ved Vemb den 27. august 1944. Foto: Steen Larsen.

nævnelse for disse tog var »Sonderzüge für Fronturlauber«. I daglig tale blev togene på dansk kaldt Piraten. Togene bestod af tyske personvogne. De blev fremført af dansk lokomotiv og dansk lokomotivpersonale. På Jyske Vestbane blev togene fremført af de store eksprestogslokomotiver litra P. En lokomotivtype som ellers ikke var almindelig på strækningen Struer-Esbjerg. Togene kørte over grænsen ved Tønder. Togene var i tjenestekøreplanen opført som eksprestog og standsende kun ved de større stationer. Det danske lokomotivpersonale var ikke stolte af at køre disse tog. Dels var det i al almindelighed ikke specielt populært at køre for tyskerne. Dels var disse tog flere gange mål for modstandsbevægelsens jernbanesabotager. Den 1. januar 1945 blev toget saboteret mellem Varde og Sig og fem vogne blev afsporet. Den 6. februar 1945 skete der kl. 21.38 mellem Tim og Ulfborg en sprængning under Piraten, tog 9978. En personvogn blev lettere beskadiget, der var ingen personskade og ingen skade på sporet. Trafikken kunne genoptages kl. 1.15. Den 8. april 1945 skete der mellem Bur og Holstebro en sprængning under orlovstoget, tog 9978, som bestod af 5 tyske personvogne. De tre forreste vogne blev afsporet, og de to bagerste væltede. En person blev lettere såret. Det danske lokomotiv slap over sprængningsstedet. Toget skulle efter køreplanen ankomme til Holstebro kl. 19.26. Sprængningen indtraf kl. 21.54, så toget har været godt to timer forsinket. På den tid var næsten alle tog forsinket. Hjælpevognen blev afsendt fra Struer dagen efter kl. 6.00. Sporet var beskadiget eller ødelagt over en strækning på 150 meter. Trafikken kunne først genoptages den 13. april kl.18.00.

Den blodige søndag

Søndag den 27. august 1944 kom til at gå over i historien som en af de blodigste i Vestjylland under besættelsen. Et tog fremført af damplokomotiv litra K nr. 597 var kørt fra Struer tidligere på dagen. Det skulle som særtog bl.a. hente nogle godsvogne i Vemb. Lokomotivet og dets personale var hjemmehørende i maskindepotet i Struer. For at kunne køre retvendt med godstoget mod Holstebro, kørte lokomotivet med tenderen forrest fra Struer. Kørsel på denne måde var ikke optimal. Udsynet, når der kørtes med tenderen forrest, var ikke det bedste, og lokomotivføreren var placeret i venstre side i køreretningen, mens signalerne stod i højre side i køreretningen. Men kørsel på denne måde var almindeligt forekommende, når det ikke var muligt at dreje lokomotivet. For at undgå at få kulstøv fra kullene på tenderen blæst ned i førerhuset havde lokomotivpersonalet rullet bagsejlet ned. På en varm sommerdag, som det var, er det praktisk taget umuligt at undgå, at kul, der ligger på tenderen, støver. Så det var en ganske praktisk foranstaltning at rulle sejlet ned. Det gør forbistret ondt at få kulstøv i øjnene.

Turen fra Struer forløb uden vanskeligheder for lokomotivfører A. L. S. Jensen og ekstrahåndværker Th. Nielsen, der kørte som fyrbøder. På Vemb station skulle de optage 14 godsvogne og en togførervogn. Stationen havde oprangeret toget, så togførervognen gik op til maskinen. Togføreren, Niels Kieler Nielsen fra Struer, forlangte togførervognen omrangeret, så den gik bagerst. Overflyvninger var dagligt forekommende, og i flere tilfælde var togene blevet angrebet af de allierede fly. Oftest var det lokomotiverne, det

gik værst ud over. Det vidste togføreren kun alt for godt. Så han ville have sin togførervogn i den anden ende af toget. Vognen blev efter nogen diskussion med stationspersonalet rangeret om. Da toget var færdigt, afgik det kl. 14.30 mod Holstebro. Mens toget var ved at blive gjort færdig, var der kraftig overflyvning. Allierede bombefly med jagereskorte fløj mange bombetogter mod Tyskland på den tid. Knap havde toget forladt Vemb station, før tre jagerfly angreb toget. Lokomotivet kom under kraftig beskydning, kedlen blev gennemhullet og damprøret blev skudt i stykker og de to mand i førerhuset blev ramt af damp og kogende vand. Da bagsejlet stadig var rullet ned, var lokomotivfolkene nærmest spærret inde sammen med dampen og det kogende vand. De blev frygtelig skoldet, og fyrbøderen blev også såret i hovedet. Det lykkedes lokomotivføreren at standse toget. Han kom af og fik kontakt med togføreren, som var uskadt. Tililende fik sammen med togføreren den svært tilskadekomne fyrbøder reddet ud af lokomotivet. Gennem et nærliggende vogterhus blev en læge tilkaldt.

De to lokomotivfolk var frygtelig tilredte og havde voldsomme smerter. De var næsten blevet kogt levende og havde svære forbrændinger på arme, ben, krop og i ansigtet. Huden hang i laser. De blev begge i ambulance bragt til Holstebro Amtssygehus. Her afgik de begge ved døden samme aften.

Men det var ikke kun i Vemb, de allierede fly var på krigsstien. Ved Hee blev persontoget, tog 339, der skulle ankomme til Ringkøbing kl. 14.43, også angrebet. Her blev otte personer dræbt, heriblandt baneformand Alfred Nielsen Jacobsen fra Bur. Både lokomotivføreren og fyrbøderen blev såret. I alt syv personer blev såret.

Et godstog, der var på vej til Ringkøbing fra syd, blev ved Lem station angrebet af to fly. Lokomotivet blev gennemhullet af projektiler. Fyrbøderen blev skoldet ihjel, og lokomotivføreren blev alvorligt såret. Ved Bramming blev et godstog beskudt fra luften ved tre-tiden. Lokomotivets kedel blev ramt, og lokomotivføreren og fyrbøderen blev begge alvorligt forbrændt. En lokomotivfører, som var blevet alvorlig forbrændt under et flyverangreb på et godstog mellem Bramming og Gørding, døde den følgende dag.

I løbet af kort tid var en dejlig sommersøndag blevet forvandlet til et rent helvede, som kostede 15 mennesker livet. Mange blev såret under luftangrebene. Især for lokomotivpersonalet, som var i forreste skudlinje, var arbejdsdagen efterhånden blevet særdeles farlig. Sabotagerne kunne medføre både afsporinger og væltede lokomotiver. Luftangrebene betød, at projektilerne pludselig kunne hvisle om ørerne på lokomotivfolkene. Et sønderskudt damplokomotiv var livsfarligt at opholde sig på.

Natten mellem den 28.-29. september 1944 beskød et fly Vemb stations rangertraktor, hvorved rangerlederen blev lettere såret.

Jernbanesabotage

Med sine mange transporter af krigsmateriel, forsyninger og byggematerialer til bunkersbyggeriet var Jyske Vestbane et oplagt sabotagemål for modstandsbevægelsen. Efter samarbejdspolitikkens sammenbrud i 1943



Endelig oprandt befrielsen. Bag militærkøretøjet ses post 1 og til højre herfor det midlertidige vandtårn. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

blev modsætningsforholdet til tyskerne stadig mere og mere tydeligt, og egentlige konfrontationer forekom oftere og oftere. Jernbanesabotagen tog til. Modstandsfolkene havde gennem de mange nedkastninger af våben og sprængstoffer fået de nødvendige midler, og efterhånden fik de også stor erfaring i at foretage sprængninger af jernbanen. Især fra efteråret 1944 og frem til befrielsen gik det hedt til. Der var utallige skinnesprængninger og også adskillige afsporinger af tog. For jernbanepersonalet, og især lokomotivpersonalet, var det en belastende tid. Der var mørklægning overalt, og lokomotivets lanterner var delvis afblændede, så det var ikke nemt at se noget under kørslen. Det var heller aldrig til at vide, hvornår en sprængning af sporet indtraf, og om toget blev afsporet. Ej heller værnemagtens reaktion var til at forudse. Den kunne være særdeles aggressiv og vilkårlig.

Natten mellem den 31. januar og 1. februar 1945 blev Vemb stations vandtårn ved en sabotagehandling sprængt i luften – pulveriseret, som stationsforstanderen skrev i sin indberetning til distriktet. Eksplosionen blæste også dør og vinduer ind i post 1. Da damplokomotiverne ikke kunne køre uden vand, blev et midlertidigt vandtårn opstillet til erstatning.

April måned i 1945 var hektisk. Sabotørerne var på banen hver eneste nat. Den vagthavende i 8. Trafiksektion i Struer havde travlt på nattevagten. Omkring en halv snes meldinger om sabotager indløb hver nat. Sprængkommando og Reichsbahn Sabotage Abwehrtrupp (særlig uddannet tysk jernbanepersonale) skulle tilkaldes, tog skulle aflyses eller omdirigeres, og baneformanden skulle tilkaldes, så reparationsarbejderne kunne påbegyndes. Var der sket afsporing, skulle hjælpevognen kaldes ud.

Den 7. april 1945 kl. 22.30 var der en sprængning under værnemagtstog, tog 9901, mellem Holstebro og Bur. Toget befordrede køretøjer og personel fra Brovst til Lemvig. Lokomotivfyrbøderen fik snitsår, men kunne dog fortsætte tjeneste. En godsvogn blev afsporet. Banen blev først farbar dagen efter kl. 10.20.

Nogle sabotager gav lange afbrydelser af trafikken. Den 20. april 1945 var der sabotage mellem Holstebro og Bur. Der blev gennemført 22 sprængninger, og ikke mindre end 49 skinner måtte udskiftes. Banestykket var først farbar igen den 22. april klokken 12.50. Men det var ikke ensbetydende med, at der så kunne køres hele vejen fra Struer til Esbjerg. Næsten hver nat var der sprængninger flere steder på strækningen, så var der ikke noget



Lyntoget Vesterhavet ved broen over Storåen syd for Vemb. I 1910 var den oprindelige bro blevet for spinkel. Lokomotiver og vogne var blevet større og tungere, det samme var de laster, som banen transporterede. En ny stålgitterkonstruktion med et spænd på 23,5 meter blev taget i brug. Over åens nordside er der tre fag på hver syv meter. Postkort: Arkiv Kurt Jensen.

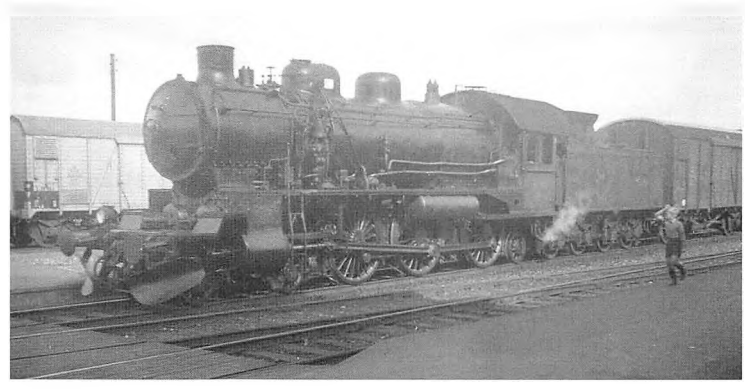
galt det ene sted, så var der et andet sted. Den 25. april blev begge indgangssporskifter til sporene 1 og 2 på Ulfborg station sprængt. Sabotørerne havde omhyggeligt udvalgt hjertestykket i de to sporskifter. Det var effektivt. Ulfborg station var lukket for al trafik, og togene kunne heller ikke krydse i Ulfborg. Trafikken var afbrudt i et døgn. Den 29. og den 30. april var der i alt 11 sprængninger på strækningen Vemb-Ulfborg-Tim, og først den 1. maj om eftermiddagen kunne trafikken genoptages.

De første nætter i maj måned forløb på tilsvarende vis. Pludselig den 4. maj ophørte sabotagerne, og den vagthavende i 8. Trafiksektion kunne afslutte en alenlang oversigt over sabotager med ordet »Finis«. Med to tykke streger under, sådan lige for at understrege, at det var helt slut. Hvad det heldigvis også var. Glæden over befrielsen var stor. Ikke mindst blandt jernbanefolkene, hvis daglige arbejdsdag havde været så stærkt påvirket af krigen og besættelsen.

Efterkrigstiden

Efter befrielsen manglede der stadig kul og olie, så trafikken kom kun langsom i gang. Den 15. maj 1945 påbegyndtes kørsel tirsdag, torsdag og lørdag. Toggangen var utilfredsstillende. Det mente Vemb Handelsstandsforening også, så de skrev et brev til Generaldirektoratet for Statsbanerne og forlangte både lyntog samt forbindelsestog til landsdelstogene ovre østpå. Ønskerne lod sig imidlertid under de givne omstændigheder ikke opfylde. Der kunne ikke køres lyntog, når der ikke kunne skaffes dieselolie. På de enkelte banestrækninger måtte der kun køre to tog dagligt i hver retning. Skulle et af disse tog, et tog i hver retning, have forbindelse med togene mellem landsdelene i Fre-

Damplokomotiver af litra Pr fremførte mange godstog på Jyske Vestbane. Her ses litra Pr nr. 905 på Ringkøbing station på vej mod Holstebro i 1950. Foto: P. E. Clausen/DMJK.



dericia, så skulle toget afgå meget tidligt fra Vemb og ankomme meget sent om aftenen. Derved ville togene ikke have nogen betydning i lokaltrafikken, og trafikken mellem by og opland ville blive helt ødelagt. Fra den 25. juni var der kørsel på alle hverdage, og den 18. juli begyndte de første motortog at køre igen. Først den 12. oktober 1945 kom der atter kørsel på alle ugedage.

Der gik adskillige år for både samfundet som helhed og for banerne med at normalisere og genoprette tingene. Mange år ved banerne gik med genopbygning og med at indhente et stort vedligeholdelsesefterslæb. Stigende konkurrence og øgede omkostninger nødvendiggjorde rationaliseringer ved banerne, som bl.a. gik i gang med en stor omstilling fra damp- til dieseltrækkraft. Damplokomotiverne forsvandt fra strækningen Holstebro-Skjern sidst i 1950'erne. En anden stor omstilling var erstatningen af ledbevogtningen med automatiske overkørselsanlæg. Manuelt betjente bomme og led ved overkørslerne blev erstattet af moderne teknik. Da sommerkøreplanen trådte i kraft i 1946, kom der lyntog til Vemb, direkte fra København over Esbjerg. Lyntogene var ikke ganske nye, de var indført ved DSB i 1935 samtidig med Lillebæltsbroens åbning, men det var nyt, at de nu også kørte videre fra Ringkøbing over Vemb til Holstebro. I starten standsede lyntogene kun i Vemb. Naturligvis til stor fortrydelse for de gode folk i Ulfborg. Mange henvendelser til DSB gennem årene rettede efterhånden op på det forhold. Fra 1974 standsede alle fire lyntog i Ulfborg.

I de første år efter krigen var der stadig adskillige gennemgående godstog mellem Struer og Esbjerg. Nogle af disse rangerede ved alle landstationerne, hvor der også var ind- og udlæsning af stykgods. Disse tog, som rangerede og havde ind- og ulæsning alle steder, var dog en noget langsom affære. Endvidere var de dyre i drift. De var medgivet lokomotivfører, fyrbøder, togfører, pakmester, og ofte flere togbetjente. Forreste togbetjent hjalp med rangeringen, bagerste togbetjent var med ved ind- og udlæsningen af stykgods. Et stort personale og mange timer undervejs, det holdt ikke i længden. Stykgodsbefordringen til landstationerne, herunder bl.a. Ulfborg og Bur, blev omlagt til lastbiler, og godstogene fik kun ophold ved de større stationer. Vemb havde stadig rangerende

godstog. Der blev læsset mange stykgodsvogne her, og der var mange vogne til og fra Lemvigbanen. Ulfborg station derimod blev sammen med stationerne Hee og Tim betjent af rangermaskinen fra Ringkøbing, som på hverdage kørte et lokalgodstog Ringkøbing-Ulfborg. Godstransport med jernbane havde stadig et betydeligt omfang. DSB havde store markedsandele ved befordring af gods over lange afstande. Ved befordring af gods mellem landsdelen havde DSB en markedsandel på omkring 50%. De lokale transporter blev efterhånden overtaget af vognmænd og virksomhedernes egne lastbiler.



I 1951 indsatte DSB såkaldte motorvognsaggregater på Jyske Vestbane. Det var en fast sammenkoblet motorvogn og styrevogn. De fremførte blandt andet iltog og ilgodstog. Her ses et sådant tog på Holstebro station i 1961. Foto: James Steffensen/DMJK.

Jyske Vestbane var tidligere klassificeret som hovedbane. Godt nok kun af klasse 2, men alligevel højt hævet over sidebanerne. Det kunne ses af køreplanen. Der var både lyntog, eksprestog og iltog samt selvfølgelig persontog. Gennemgående godstog og ilgodstog var der også. Ilgodstogene befordrede post, ekspresgods og ilgods. På banen sås stadig mange hvide vogne, som befordrede fisk, kød, smør og æg. Der var hele vognladninger, ofte til eksport fra Esbjerg havn eller til f.eks. Kødbyen i København. Der var også ilgodsvogne, hvor stykgodsforsendelser blev indlæsset undervejs.

1960'erne

I de glade tressere skete der en rivende udvikling i Danmark. Erhvervslivet blomstrede, og der var højkonjunktur. Der skete en eksplosiv vækst i transportarbejdet. En vækst, som banerne ikke fik den store andel i. Nok fik banerne totalt set stigende godsmængder og flere passagerer, men markedsandelen var faldende. Især i landområderne. Nærtransporten af gods blev næsten helt overtaget af lastbiler. Levering af svin til slagteriet og distribution af foderstoffer og gødning til landbruget skete med lastbil. De store transporter af byggematerialer til årtiets omfattende erhvervs- og boligbyggeri skete også oftest pr. lastbil. Godsmængderne til og fra især Bur, men også Ulfborg og Vemb stationer, viste faldende tendens. Transporterne til og fra Lemvigbanen havde stadig et betydeligt omfang.

I 1960'erne medførte velstandsstigningen efterhånden, at biler var tæt på at være hvermandseje, og i mange år var den lokale persontrafik præget af stagnation eller tilbagegang. Driften af persontrafikken på en strækning som Struer-Esbjerg skete uden gennemgribende moderniseringer og uden fornyelse af det rullende materiel. Det gav et dårligt økonomisk resultat, som så medførte indskrænkninger i trafikken, lukning af stationer, færre tog og færre standsninger. Som så igen medførte vigende efterspørgsel. DSB's regionaltrafik var havnet i en ond cir-

Statsbanetog og privatbanetog på Vemb station. Foto: Arkiv Niels Jensen.



kel. I løbet af 1960'erne og første halvdel af 1970'erne blev mange landstationer på Jyske Vestbane enten helt nedlagt eller nedrykket fra station til ubemandet trinbræt. Der var en 6-7 daglige forbindelser i hver retning og så et lyntog i hver retning. Det var det dansk byggede lyntog fra Frichs i Århus. Lyntoget hed i begge retninger »Vesterhavet«.

Det værste for DSB var imidlertid, at indtægtssiden slet ikke holdt trit med udgiftssiden. Underskuddet voksede og voksede. DSB fik på puklen, og bilfolket forsømte ikke nogen lejlighed til at argumentere for, at bilerne, det var fremtiden. Jernbanerne var gammeldags. DSB var sikker på at komme i avisen to gange om året. Når det årlige underskud skulle præsenteres, og når den nye køreplan var udgivet. Køreplanen betød ofte nedskæringer, færre forbindelser og færre standsningssteder. En ringere service sammenholdt med et større underskud, det kunne kun give kritik. I 1968/69 var det regnskabsmæssige underskud, og dermed statens tilskud, på en million kroner – om dagen! Spørgsmålet om det rimelige i at yde så stort et statstilskud til DSB blev rejst fra flere sider. DSB var tvunget til at rationalisere og effektivisere, lønomkostningerne udgjorde en stadig større og større del af de samlede omkostninger. Rationaliseret, mekaniseret og automatiseret blev der da også. I årene fra 1955 til 1970 reducerede Statsbanerne personalestyrken med 18%.

De nye lyntog

Lyspunkter var der dog. Et af dem var de flunkende nye lyntog, som DSB købte i Tyskland og indsatte i årene 1963-66. Togene havde et flot design og et strømlinjet ydre. Den røde farve var også særdeles opsigtsvækkende i forhold til den gamle DSB-brune farve. Togene blev straks populære. De havde en komfort som aldrig tidligere set i tog i Danmark. De var hurtige, og det var



Lyntoget Kongeåen på Vemb station i 1970. Foto: Bent Jacobsen.

muligt at rejse til øerne og hovedstaden uden togskifte. Da togene i 1966 blev indsat på Jyske Vestbane havde banen stadig status som hovedbane. Derfor blev de nye lyntog indsat på blandt andet denne strækning. Strækningen Vejle-Brande-Herning-Holstebro måtte nøjes med de såkaldte »sorte lyntog«, et tog bestående af nyere personvogne forspændt et lokomotiv.

Baneplanudvalget

I 1961 nedsatte regeringen et Landsplanudvalg, som skulle kigge på den fremtidige fysiske planlægning på landsplan. Under Landsplanudvalget blev nedsat en arbejdsgruppe, Baneplanudvalget, der skulle vurdere banernes fremtidige stilling i transportsektoren. Udvalget begyndte sit arbejde i 1963. Da Baneplanudvalget i 1967 afgav sin betænkning, var banerne opdelt i såkaldte sikre baner, foreløbigt sikre baner, baner der skulle undersøges nærmere, og baner der skulle nedlægges. Både strækningen Skjern-Vemb-Holstebro og Lemvigbanen blev begge henført til gruppen af baner, der skulle undersøges nærmere. De baner, som var foreslået nedlagt, mistede ret hurtigt livet. Hensigten var, at der skulle udarbejde en betænkning II, der skulle indeholde en vurdering af de baner, der skulle undersøges nærmere. Betænkning II kom imidlertid aldrig. For Jyske Vestbanes vedkommende skete der ikke nogen afklaring. Banens skæbne var uvis.

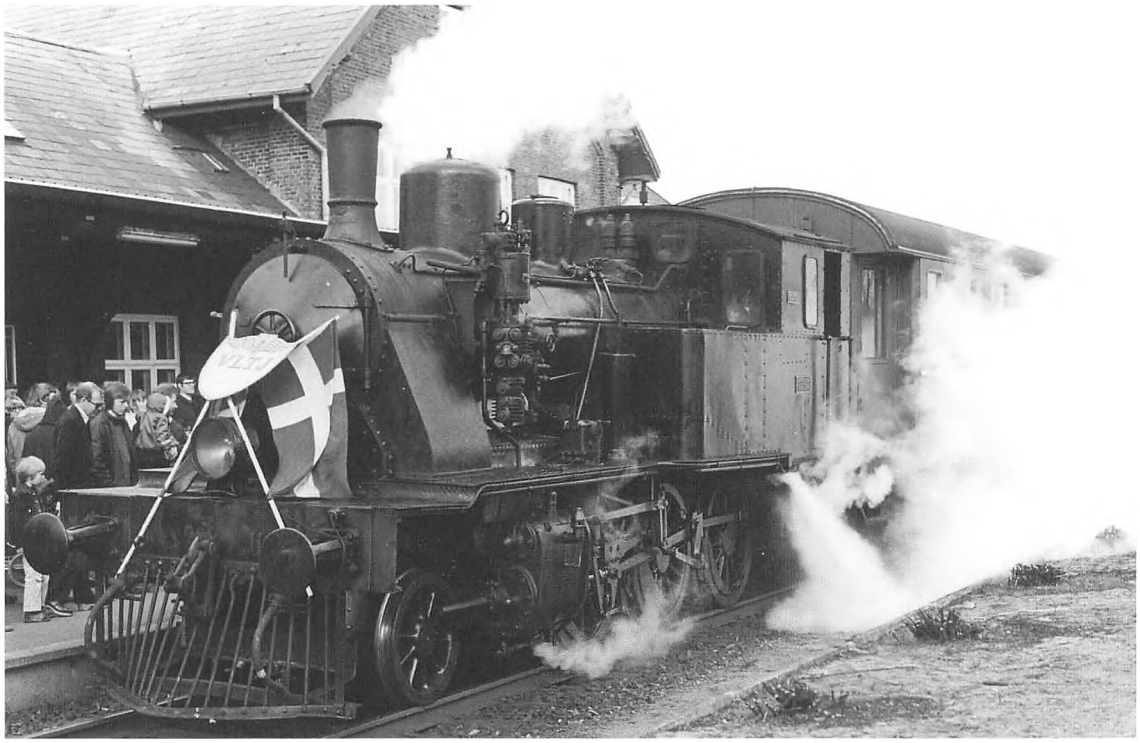
Gennem indsættelsen af de nye lyntog på Jyske Vestbane havde DSB signaleret, at man stadig satsede på fjerntrafik på denne strækning. Der var også planer om sporombygning til langskinnespor af hele strækningen. Andre planer gik ud på, at alle stationer skulle have nye relæsikringsanlæg, og hele strækningen skulle fjernstyres fra en fjernstyringscentral i Struer. Sidst i 1960'erne tog udviklingen imidlertid en anden retning. Det skyldtes den usikkerhed, der var om banens

fremtid. Sporombygningen var kun nået fra Holstebro til Vemb og blev derefter indstillet. I 1969 blev posttrafikken omlagt. Posten til det nordvestjyske område var hidtil blevet befordret i bureauet i tog 308 fra Esbjerg over Vemb til Holstebro og Struer. Dette tog kørte nu kun til Ringkøbing. Bureauvognene med posten til Holstebro/Struer blev nu befordret i et nyt tog over Vejle-Holstebro banen. Det gav kortere køretid, og posten kunne være fremme i de to købstæder tidligere. Vejle-Holstebro banens stationer fik også nye relæsikringsanlæg og fjernstyring, mens planerne om modernisering af Jyske Vestbane trak ud i det uvisse i årevis.

Baneplanudvalget havde i sin rapport en god pointe: »Det bør overvejes, om der i tog på sidebanerne og i lokaltog på hovedstrækningerne med fordel kan anvendes særligt materiel med enmandsbetjening«. Det var en oplagt mulighed for de mange lokaltog, der kørte over en delstrækning af Jyske Vestbane. Flere af disse tog kørte med en enkeltkørende motorvogn, med to mands betjening, lokomotivfører og togfører. Det var et dyrt foretagende. Desværre blev muligheden ikke udnyttet. Enmandsbetjente tog på banen så først dagens lys årtier senere.

Den første energikrise

I 1973 rystede den første energikrise Danmark. Benzinpriserne steg til hidtil usete højder, og der blev indført forskellige restriktioner så som bilfri søndag mv. Der kom også mere fokus på miljøspørgsmål, og der blev stillet spørgsmålstegn ved det hensigtsmæssige i, at mange personbiler i bolig-arbejdsstedstrafikken kører af sted med kun en person. Hvis politikerne havde villet det, havde det været muligt at satse på kollektiv trafik herunder jernbanerne. Sådan skulle det ikke være. DSB blev pålagt reduktioner af togtrafikken på ca. 20%. Havde der ikke været langt mellem togene i forvejen, så blev der det nu. Pendling havde efterhånden fået et betydeligt omfang også i landdistrikterne. Mange gjorde dagligt turen fra landet eller stationsbyen til landsdelens købstæder for at passe det daglige job. For langt de fleste var privatbilen den eneste mulighed. Alene DSB's køreplan betød, at toget ikke var et reelt alternativ. Dertil kom så, at der i persontogene ofte blev indsat ældre personvogne, som for længst havde kendt deres bedste tid. Persontogene standsede typisk ved alle standsningssteder. Langsomt kørte de også. Bumletog blev de kaldt. Ikke uden grund. På grund af den manglende afklaring af strækningens fremtidige status blev fornyelsen af sporene udskudt. Det gamle spor fra 1930'erne var ikke i god stand. Det betød, at på strækningen Vemb-Ringkøbing blev hastigheden nedsat fra 100 km/t til 80 km/t. Gjorde man en rejse fra Holstebro til Ringkøbing, gik det meget godt indtil broen over Storåen. Den strækning havde nyt langskinnespor. Herefter var man ikke i tvivl om, hvortil toget var nået. Det raslede, rumlede og rystede. Lyden af skinnestødene sagde »da-dum-da-dum«. Var det så en af de ældre vogne, skulle man faktisk holde på både hat og briller. Uheldigvis var den interne koordinering i DSB ikke optimal. Baneafdelingen havde glemt forlods at underrette køreplanskontoret om hastighedsnedsættelsen, som så også betød, at togene var forsinket i forhold til køreplanen.



Da Jyske Vestbane den 31. marts 1975 fyldte 100 år, var der kørsel med damplokomotiv i Vemb.
Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

K 74

Sommerkøreplanen 1974, også kaldet K 74, indebar et helt nyt koncept i DSB's fjerntrafik. Intercitytog hed fjerntogene nu. Der blev indsat moderniseret materiel, timedrift og faste minuttal i fjerntrafikken. Nyt design og nye uniformer var der også. Nyt var også en togkiosk, hvor der kunne købes mad og drikke. Konceptet blev en succes. Især selvfølgelig på de strækninger, hvor intercitytogene kørte. Umiddelbart var der ingen ændringer på Jyske Vestbane, men der kom tilslutningstog fra Ulfborg og Vemb til intercitytogene i Holstebro. Først sidst på eftermiddagen og siden også en morgenforbindelse. De blev benyttet en hel del. Om morgenen var det et godt alternativ til lyntoget. Man skulle så forbistret tidligt op for at nå lyntoget, der afgik kl. 5.30 fra Vemb. På søndage blev intercitytoget til Esbjerg med afgang fra København kl. 15.00 videreført fra Esbjerg over Ringkøbing til Struer. Toget standsede ganske vist ved de fleste stationer, men det var moderne vogne, og man kunne gøre rejsen uden at skifte, så denne forbindelse blev også benyttet en del. Køreplanskiftet i 1974 betød i øvrigt også, at alle fire daglige lyntog nu standsede i Ulfborg. Der var nu en 8-9 daglige forbindelser i hver retning inklusive lyntogene.

Banen fylder 100 år

1975 er året, hvor banen holder 100 års jubilæum. I Vemb ville man markere dagen. Jernbanen var grundlaget for stationsbyens opståen. Begivenheden skulle naturligvis markers på selve dagen, altså den 31. marts 1975. Og skal der være fest, så lad der være fest. Intet mindre en et rigtigt damptog kunne gøre det. Det passede imidlertid ikke rigtigt ind i DSB's planer. DSB var ophørt med planmæssig kørsel med damptog i 1970, så driftsklare damplokomotiver var der ikke mere mange af. Så var der også lige det, at den 31. marts 1975 var 2. påskedag, så alle DSB's lokomotivførere var travlt beskæftiget med at køre højtidstrafik. DSB måtte melde fra. Det lod man sig dog ikke slå ud af i Vemb. En henvendelse til Lemvigbanen gav et positiv resultat. Her kunne man levere både damplokomotiv og personale. Så der blev kørsel med damptog i Vemb på jubilæumsdagen. At det så var et privatbanelokomotiv, der markerede statsbanejubilæet, slog ikke skår i glæden. Ikke i Vemb i alt fald. Der var reception i Vemb hallen. Byens borgere havde mulighed for at få en tur med damptoget til Lemvig. Det benyttede mange sig af. Rigtig mange tog også del i festlighederne i byen. Der var optog med musik i spidsen, kørsel med hestevogne, folkedansere og meget mere. Om aftenen var der folkefest i Vembhallen med Bjørn Tidmand som sanger og konferencier.

DSB Plan 1990

Da DSB i 1975 offentliggjorde sin Plan 1990, var lyn- og intercitytog planlagt til fremover kun at skulle køre på hovedstrækningerne i Østjylland, strækningen Kolding-Esbjerg, samt Vejle-Holstebro banen. På Jyske Vestbane skulle der kun være regionaltrafik. For denne trafik var der opstillet såvel et tog- som busalternativ for strækningen. DSB's bud på fremtiden for regionaltrafikken var, at enten måtte disse baner moderniseres med bedre køreplaner og nyt, let togmateriel, eller også kunne der vælges busalternativet, som var billigere, og som så betød banernes endeligt. I planen var Jyske Vestbane nu degraderet til i bedste fald regionaltogsstrækning. Væk var enhver form for fjerntog. At DSB ville satse lyntogsmateriellet på Vejle-Holstebro banen var forståeligt. Rejsetiden fra Struer/Holstebro til Østdanmark ville blive kortere og passagerunderlaget i Herning og Holstebro var væsentligt større end i Ringkøbing og Skjern. At DSB helt ville droppe fjerntog på den 150 km lange strækning fra Struer til Esbjerg, var derimod knapt så forståeligt. I Vestjylland fik Plan 1990 naturligt nok en kølig modtagelse. Vestjyderne protesterede da også kraftigt mod udsigten til måske at miste både lyntog og bane. Der var protester fra amtsråd, erhvervsliv og fagbevægelsen. Blandt de DSB-ansatte skabte planen stor utryghed. Hvis persontrafikken skulle indstilles, ville rigtig mange ansatte blive berørt.

DSB lagde fornuftigvis op til, at beslutningen, som naturligvis var en politisk beslutning, skulle ske i samordning med lokale og regionale myndigheders planer. Fremkomsten af Plan 1990 fra DSB, var et dengang fra en offentlig virksomhed hidtil uset oplæg til en beslutning om en overordnet og langsigtet planlægning for jernbanen. Noget, som i årevis havde været savnet. Men da DSB var overordnet politisk styret, måtte beslutningen nødvendigvis komme fra politisk hold.

Her fik årtiers manglende langsigtet politisk stillingtagen til dansk jernbanedrift et, situationen taget i betragtning, velvalgt »vink med en vognstang«!

Inden der bliver truffet beslutning, om hvilket alternativ der skal vælges, pålægges DSB imidlertid som følge af Augustforliget 1976 et sparekrav på 71,5 mio. kr. Det er drastiske indgreb, der skal til for at opnå så store besparelser. DSB påpeger i et internt sparenotat, at bl.a. indstillingen af persontrafikken på visse strækninger, herunder Varde-Holstebro, er nødvendig for at opnå de ønskede besparelser. Da dette notat kommer til offentlighedens kendskab, lyder der hård kritik af DSB. Under nogen tids heftig debat går bølgerne højt. Hele historien ender med, at DSB slipper for besparelserne, og disse søges gennemført på andre områder inden for Ministeriet for offentlige Arbejder, hvad de så efterfølgende også bliver, og Jyske Vestbane slap med skrækken.

I 1977 blev der udarbejdet en plan for istandsættelse og betjeningen af bl.a. Jyske Vestbane. Men det betød ikke en stadig strøm af penge til DSB. Tværtimod, bevillingerne faldt, og der skulle spares, hvor der spares kunne. Lyntogene blev inddraget, der hvor de var svagest benyttet, det vil sige lørdag aften og søndag morgen.

Efterfølgende kom der så gang i bevillingerne til vedligehold af banestrækningen. Baneområdet fik en millionbevilling til istandsættelse af strækningen Skjern-Vemb. Men traditionen tro skulle der ikke ruttes med pengene. Jyske Vestbane måtte nøjes med genbrug. Det blev anvendt brugelige ældre sveller fra den i 1971 nedlagte statsbane Bramming-Brande. De sveller passede ganske vist ikke helt til skinnerne på Jyske Vestbane, men det var der råd for. På en del af strækningen blev svellerne ved ilægningen vendt om med undersiden opad, og der blev boret nye skruehuller. For ikke at ramme de gamle huller var det nødvendigt at forsætte svellen godt en skinnebredde skiftevis til højre og venstre. Det kom så til at betyde, at enden af svellerne ikke flugtede. Det så lidt mærkeligt ud, men arrangementet fungerede i øvrigt udmærket, og der var sparet mange penge. Skinnerne var slidt ujævne, men ikke helt nedslidt, så det kunne en tur med skinneslibetoget udbedre. Efter fornyelsen blev sporets restlevetid vurderet til at være cirka 25 år.

I 1978 gjorde DSB sig flere overvejelser om det sekundære net, som omfattede bl.a. Jyske Vestbane. En af ideerne var, at der skulle anskaffes »let« materiel til persontrafikken. Disse køretøjer ville være billigere i drift, og når der anvendtes let materiel, ville sporvedligeholdelsen også blive billigere. En anden ide var, at trafikafviklingen skulle baseres på en radioforbindelse mellem en toglederstation og alle tog på strækningen. Togets personale skulle ved afvikling af en krydsning betjene stationens sikringsanlæg. Ved denne løsning kunne der anvendes en forenklet type sikringsanlæg, og der kunne spares personale på stationerne. Ideer var der nok af. Det kneb mere med at få dem ført ud i livet. Den røde tråd i den langsigtede planlægning for jernbanesektoren kunne til tider være svær at få øje på. Ofte blev det vanskeligere, jo længere bort man kom fra hovedstaden. De ofte tilbagevendende anlægsstop gjorde heller ikke en langsigtet planlægning nemmere.

K 79

Da den anden energikrise kom i 1979, fik mange for alvor øje på jernbanen igen. Dels som følge af stigende benzinpriser og dels som følge af en ny og offensiv strategi fra DSB's side. DSB's regionaltrafik undergår en revolutionerende forvandling med nye køreplaner med timedrift og faste minuttal, nyt rullende materiel, nyt design og meget mere. I 1979 indføres der stiv køreplan, timedrift og indsættes MR-tog på flere primære strækninger i Jylland, bl.a. på Vejle-Holstebro banen og på strækningen Fredericia-Esbjerg. Dog endnu ikke på det på daværende tidspunkt såkaldte sekundære net, hvortil Jyske Vestbane nu henregnes. Her må man endnu nogle år trækkes med de gamle MO-vogne. Men trods alt tilpasses køreplanen, der bliver tillempet 2 timesdrift, og antallet af tog udvides til 9-10 i hver retning på hverdage. DSB oplever nu generelt stigende passagertal, naturligvis mest på de strækninger, hvor de nye tider har vundet indpas. I de efterfølgende år, hvor der indsættes flere nye tog, gennemføres køreplansforbedringer mv., sker der så det glædelige, at passagererne strømmer til. Nogle steder i en sådan grad, at DSB ikke har tog og vogne nok.

MR-tog på banen

Efterhånden som DSB fik flere nye MR-tog leveret, blev det muligt også på Jyske Vestbane at erstatte de aldrende MO-vogne med nye tog. De første tog kom på banen i 1982, og i maj måned 1983 var det slut med kørsel med litra MO. De nye tog betød en væsentlig bedre komfort. De nye togs bedre accelerationsevne betød også, at det var muligt at lægge en helt ny køreplan. Med kortere rejsetider og med bedre tilslutningsforbindelser på knudestationerne. Der var nu en 10-11 daglige forbindelser i hver retning inklusive lyntogene.



Den 6. marts 1982 var lyntoget Kongeåen, tog 123, nedbrudt. Til erstatning blev tillyst tog 6123 Fredericia-Esbjerg-Struer. Det var det første MR-tog, som gennemkørte hele Jyske Vestbane som plantog. Her ses toget ved Bur. Foto: Ole Edvard Mogensen.

1990'erne

Det sidste årti i det tyvende århundrede medførte mange og store forandringer for DSB. Aktiviteter, som ikke var lønsomme, ophørte efterhånden. Først ophørte befordring af rejsegods i indenlandsk trafik, siden forsvandt muligheden for at sende rejsegods til og fra udlandet. På de fleste landstationer blev vognladningstrafikken indstillet. Stykgodsbefordring med DSB ophørte. Mange landstationer mistede deres bemanding, og de fleste steder blev regionaltogene enmandsbetjente.

K 91

Sommerkøreplanen i 1991, også kaldet K 91, betød først og fremmest indsættelse af de

nye IC 3 tog i fjerntrafikken. Det betød nye tog til erstatning af lyntogene fra 1960'erne. Men udover det, betød køreplanskiftet også en omlægning af regionaltrafikken. Togene fik nu i Holstebro og Herning omstigningsmulighed til IC 3-toget. Det betød, at der dagen igennem var mange gode forbindelser til øerne og hovedstaden. I IC 3-togene på strækningen Struer-Esbjerg var omsætningen for lille til, at det kunne svare sig at have en togstewardesse med. Som noget nyt kunne togføreren sælge kaffe, øl og vand. Det var dengang nytænkning, et brud med årtiers fastlåste faggrænser indenfor Statsbanerne.

Nye tider, nye skikke

I mere end 100 år havde Statsbanerne stået for togtrafik på og vedligehold mm. af alle statsbanestrækninger, og Statsbanerne havde været »en stat i staten«, hvor etaten inden for eget fagområde var både »lovgivende, udøvende og dømmende magt«. Generaldirektøren for DSB var dengang også departementschef i Trafikministeriet. Denne organisering havde nogle ikke ubetydelige stordriftsfordele, til gengæld kunne den manglende konkurrence virke hæmmende for fornyelsen. I løbet af 1990'erne medførte en lang række politiske beslutninger med tilhørende lovgivning, at organiseringen af danske jernbaner ændredes radikalt. I 1996 blev Jernbanetilsynet oprettet som tilsynsmyndighed for jernbaner og trafik på banerne. Tidligere havde DSB stort set ført tilsyn med sig selv. Baggrunden for denne præcedens var, at kun DSB besad den nødvendige ekspertise, til forsvarligt at kunne udføre tilsyn med noget så kompliceret som jernbaner.

I 1997 fulgte en særdeles kompliceret »skilsmisse« mellem DSB og Banestyrelsen. DSB blev nu operatør, det vil sige jernbanevirksomhed, som udfører trafik på et skinnenet, som de ikke selv ejer og forvalter. En ny skabelse, Banestyrelsen, så dagens lys. Banestyrelsen var en såkaldt »infrastrukturforvalter«, som skulle forvalte den jernbaneinfrastruktur, som staten ejer. Hele humlen var så, at denne infrastruktur skulle gøres tilgængelig for flere operatører i indbyrdes konkurrence, som så, var antagelsen, skulle medføre bedre kvalitet til lavere pris. Skilsmissen, også kaldet bodelingen, var uhyre kompliceret og omfattede »revl og krat« på såvel strækninger som stationer. Dog blev ved denne bodeling, besynderligt nok, stationsbygninger og godsterminaler mv. tildelt DSB. Dette uagtet, at det siden kunne vise sig, at det skulle blive en af DSB's konkurrenter, som skulle bruge disse anlæg i den daglige drift. En beslutning som nok ikke var ganske gennemtænkt, og hvis revision stadig trænger sig på.

Fjernstyring og rationalisering

Ulfborg station fik nyt relæsikringsanlæg i 1994. I 1996 blev stationerne Ulfborg og Vemb indkoblet i fjernstyringen. Strækningen Holstebro-Esbjerg blev nu fjernstyret fra en fjernstyringscentral i Esbjerg. Det var så bare godt 30 år efter, at det første gang var på tale. Ulfborg station blev en af de sidste stationer i landet med armsignaler og et mekanisk sikringsanlæg. I 1996 bortfaldt togpersonalet i MR-togene på Jyske Vestbane. Togene var nu enmandsbetjente og kun bemandet af en lokomotivfører. Billetter skulle købes i en automat. Jyske Vestbane fremstod nu som en gennemrationaliseret bane. Bedre sent end

aldrig. Det kan forekomme paradoksalt, at netop en strækning med en begrænset trafik, som gennemløber et af de mere tyndt befolkede områder i landet, skulle være et af de sidste steder, hvor rationaliseringstiltagene ved DSB slog igennem.

Sporombygning

I 2002 var sporet på strækningen Vemb-Skjern helt slidt op. På strækningen blev der gennemført en total sporombygning. Der blev lagt nye skinner på betonsveller, og ballasten blev renset og fornyet. Ombygningen fandt sted fra den 2. september til den 3. november. I perioder var banen spærret hele dognet, alle persontog aflyst, og passagererne blev befordret med busser.

Udlicitering

Skulle opdelingen i DSB og Banestyrelsen have nogen mening, så måtte før eller siden i alt fald en del af den i statens regi udførte jernbanetrafik udbydes i licitation, så også andre end DSB fik mulighed for at byde på opgaven. Det skete så ved det første danske udbud af togtrafik i 2001, og udbuddet og konsekvenserne heraf kom ikke til at gå helt stille af.

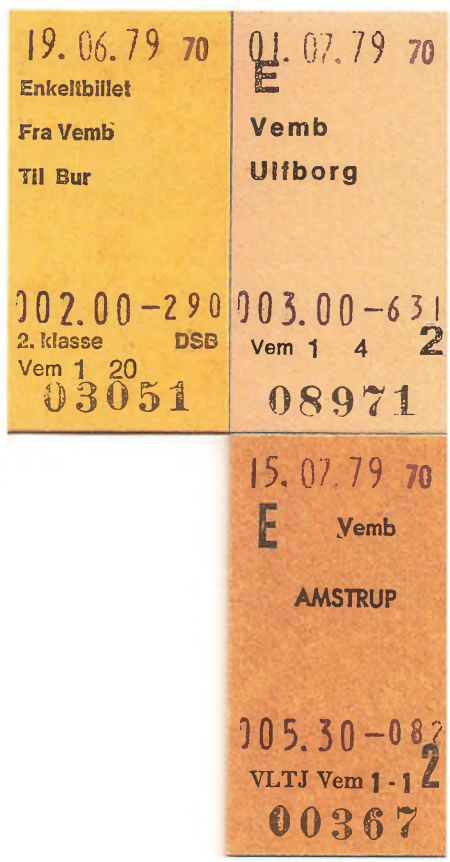
Trafikministeriet besluttede, at det skulle være regionaltrafikken i Midt- og Vestjylland, som skulle udbydes. Dette udbud omfattede blandt andet persontrafikken på strækningen Struer-Esbjerg. Trafikministeriet udarbejdede et omfattende udbudsmateriale, og flere danske og udenlandske virksomheder blev prækvalificeret. En del af disse afgav så et endeligt bud på kørslen.

Trafikministeren havde bragt sig selv i lidt af en dobbeltrolle, idet han både var øverste politiske ansvarlige for udbudsforretningen, men samtidig var han også øverste politiske ansvarlige for DSB, som naturligvis bød på opgaven. Så uanset om han valgte DSB fra eller til, kunne han imødese kritiske røster. Da alle bud var i hus og behørigt vejet på en guldvægt, valgte Trafikministeriet ARRIVA som operatør på opgaven. Dette til trods for, at DSB rent faktisk havde afgivet det billigste tilbud. Men dette tilbud kunne ikke holde, mente de vise mænd. En sådan afgørelse blev naturligvis efterfulgt af visse politiske og mediemæssige dønninger.



ARRIVA indsatte i 2004 nye togsæt af typen Lint 41 i trafikken på Jyske Vestbane. Togene er leaset via firmaet Angel Trains. Foto: ARRIVA.

Da ARRIVA fik opgaven, havde virksomheden ingen tog, ingen lokomotivførere og ingen erfaring med dansk jernbanedrift. Opstarten på togdriften den 5. januar 2003, herunder også på Jyske Vestbane, blev vanskelig og var præget af aflysninger og idelige forsinkelser. Lidt trist for passagererne, når det tages i betragtning, at netop mange af de strækninger, som ARRIVA nu var blevet operatør på, umiddelbart før udliciteringen havde haft »tog til tiden« af højeste kvalitet. ARRIVA, Trafikministeren og Regeringen fik på puklen, og i dagspressen var der daglig jammer og klage. Ret skal dog være ret, ARRIVA er kommet efter det, togene kører til tiden, der er kommet nye tog og også udvidede køreplaner. Der er i 2010 16 tog i hver retning på hverdage. Resultatet er da heller ikke udeblevet, nu er der mange pendlere på strækningen. Fjerntogene savnes dog. Godt nok er der i løbet af dagen flere forbindelser end nogensinde før, men agter man sig til hovedstaden eller en anden landsdel, er det i dag altid ensbetydende med togskifte. Ved den seneste udbudsrunde vandt ARRIVA kørslen også for den næste periode, som løber til 2018. Den seneste udvikling indenfor den stadig mere internationale jernbanebranche er, at tyske DB har købt selskabet ARRIVA.



Gennem mere end hundrede år var en togrejse ensbetydende med en lille papbillet i det praktiske format 57x30mm. En sådan billet hed en Edmonsonsk billet, opkaldt efter sin opfinder Thomas Edmonson (1792-1851), der var ansat ved The Newcastle and Carlisle Railway i Nordengland. Han lancerede i 1837 dels de små billetter, dels en billetmaskine, der ved salget påførte billetten den aktuelle dato. Datoen blev præget ned i pappet. Edmonsonske billetter opnåede ret hurtigt en meget stor udbredelse og blev taget i anvendelse af jernbaneselskaber verden over.

I 1960'erne fik en lang række DSB stationer kasseapparater til afløsning af de gamle billetmaskiner (datoprægere). Det skete også på Vemb station, hvorfra disse billetter er solgt. Foroven har kasseapparatet påstemplet dato for rejsen samt helt til højre apparatets løbenummer, midt i er påført pris og et fortløbende salgsnummer. Angivelsen Vem 1 betyder, at billetten er solgt fra Vemb station litra 1. På større stationer havde de enkelte billetluger deres eget nummer, altså litra 1, 2, osv. Nederst er påtrykt billettens nummer.

Billetten til Amstrup er til første standsningssted efter Vemb på Lemvigbanen.

Lemvigbanen

Da det stod klart, at Jyske Vestbane ikke kom om ad Lemvig, blev mulighederne for en bane fra Vemb til Lemvig drøftet. En komite, som skulle fremme sagen, indsendte et andragende til regeringen. Banen blev vedtaget ved lov den 23. marts 1874. Regeringen bemyndigedes til at meddele eneret på anlæg og benyttelse af en jernbane fra Vemb til Lemvig. Den 7. juni 1878 fik komiteen koncession. Komiteen bestod af borgmester O. V. Smith, Lemvig, folketingsmand C. P. Aaberg, landstingsmand N. B. Breinholt, proprietærerne M. Agger, Vadskjersgaard, P. Jensen, Søgaard, A. Neergaard, Breinholt, og købmand H. C. Schou, Lemvig.

Lemvigbanen var en privatbane. Privatbaner var anlagt og drevet i henholdt til en koncession, der blev givet af staten ifølge lov. Staten fik derved en vis myndighed over og tilsyn med privatbanen. Privatbanens anlægskapital blev tilvejebragt gennem oprettelse af et aktieselskab. Amter, kommuner og private, (deraf navnet privatbane) kunne tegne aktier i selskabet. For Lemvigbanens vedkommende var det dog så som så med den private investering. I et tyndt befolket område og på en egn, hvor erhvervslivet endnu ikke var særlig udviklet, var der ikke mange penge at gøre godt med. Så selv om det var en privatbane, tegnede staten sig for ikke mindre end 72% af aktierne. Kommunerne tegnede 26,2% og private kun 1,8%.

Begrundelsen for, at staten gennem koncessionen skulle have hånd i hanke med privatbanen, var, at staten kunne overvåge, at trafikken blev ordnet på en for samfundet forsvarlig måde, at den monopolstilling, som privatbanen fik ved koncessionen, ikke blev misbrugt til befolkningens skade, og at staten som aktionær i banen havde økonomisk interesse i dennes drift.

Pengene var små, og der var ikke de store forventninger til den lille bane. Så den skulle anlægges og drives billigst muligt. Skinnerne, der blev anvendt ved anlægget, var lettere end normalt, der var ingen bevogtning af overkørslerne, og banen var uindhegnet. Den 2. maj 1878 blev der indgået kontrakt med jernbaneentreprenørerne Lauritz Petersen og Wätzold om anlæg af banen. Arbejdet blev gennemført på kun et år. Nok var banen ikke lang, 35 km, men der var alligevel en del jordarbejder og en del vandløb, der skulle bygges bro over, hertil kom også udkørsel af ballast samt sporlægning. Endelig skulle der også bygges egentlige stationer i Vemb og Lemvig samt remise.

På de fire mellemstationer (Bækmarksbro, Fåre, Ramme og Bonnet) blev der indgået kontrakt med lokale folk, der selv skulle opføre en bygning, hvori der var stationslokaler, det vil sige ventesal og kontor. Ekspedienten skulle så passe banens forretninger samt være kromand og brevsamler. Vederlaget var

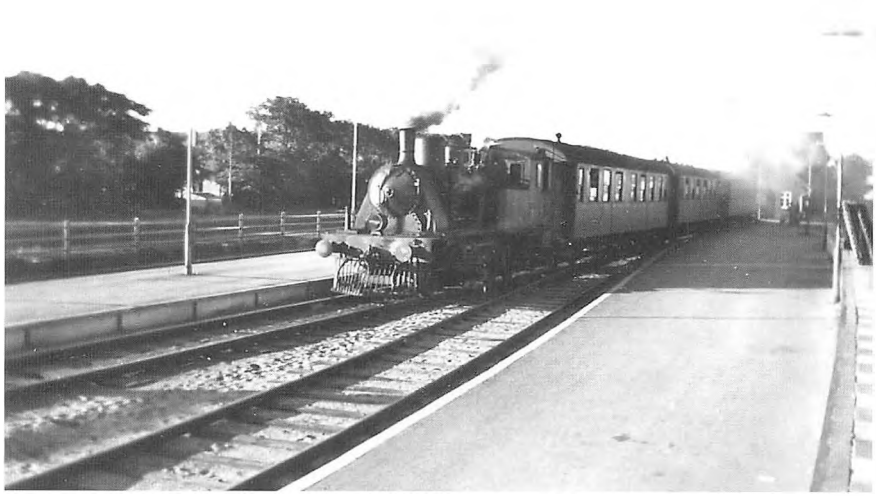
på 10% af stationens middelindtægt. Der blev ventesal og krostue i samme lokale, billetter og kaffepunch blev solgt ved samme disk. Kroens rejsestald var også pakhus for banen.

Lokomotiverne blev betjent af kun en mand. Det var ellers sædvane med en lokomotivfører og en fyrbøder. Til banens åbning blev indkøbt to lokomotiver og 13 vogne, heraf 7 godsvogne. Banen åbnede den 20. juli 1879.

Ved Lemvigbanen blev der udvist den største grad af sparsommelighed. Til gengæld fik man noget for pengene. Den første køreplan indeholdt tre tog i hver retning dagligt. Det var samme udbud, som der var på mange statsbanestrækninger, men på et helt andet omkostningsniveau. De tre togpar blev fremført af en og samme togstamme. Med kun en stamme i drift var det ikke nødvendigt med krydsningsstationer undervejs. Stationsbestyrerne på mellemstationerne havde således ikke noget med sikkerhedstjenesten at gøre. Rangering på mellemstationernes sidespor havde togføreren ansvaret for, og det var kun ham, der havde nøgle til sporskiftet til sidesporet.

Som en følge af sparebestræbelserne blev alt gjort så enkelt, simpelt og billigt som muligt. Rejsegods kunne således ikke indskrives. Den rejsende måtte selv klæbe en seddel på sit rejsegods, mærkerne var ophængt i ventesalen og klisterpotten stod ved siden af, og dernæst bringe rejsegodset hen til rejsegodsvognen. På ankomststationen skulle den rejsende selv hente rejsegodset ved rejsegodsvognen.

Gennemgående forsendelse af gods mellem statsbanerne og privatbanen kunne heller ikke finde sted. Det betød, at når Statsbanerne bragte en forsendelse, der skulle videre med Lemvigbanen, så skulle der i Vemb udfærdiges et nyt fragtbrev. Det var en forenkling at gennemgående aftaler, tariffer og takster ikke fandtes, men det opvejedes dog, efterhånden som trafikken steg, ikke af merarbejdet med at skulle udfærdige nye fragtbreve på forsendelser, som allerede havde et



Når der skulle køres særtog på Lemvigbanen, blev der i 1963 stadig indsat damplokomotiver. Her er VLTJ nr. 5 klar til afgang med et skolesærtog bestående af DSB personvogne. Toget var kommet til Vemb station trukket af to MO vogne. Foto: Arkiv Ole Edvard Mogensen.

DSB fragtbrev i forvejen. På tilsvarende vis var der heller ikke gennemgående billetsalg. En rejsende, der indgik til Vemb med privatbanen, måtte, hvis han agtede sig videre med DSB, på Vemb statsbanestation løse billet på ny.

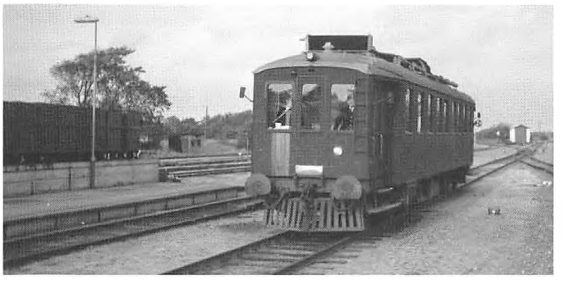
Sparebestræbelserne viste sig at bære frugt. Banen gav overskud. Tillige steg trafikken. I 1880'erne var der omkring 50.000 rejsende om året, og der blev befordret over 6000 tons gods. Ved århundredskifte var antallet af rejsende fordoblet, og godsmængden var på 22.000 tons. I regnskabsåret 1899/1900 var der et overskud på 22.000 kr. Indtil 1930 gav banen hvert år overskud. Det var et ganske fint resultat. Mange andre privatbaner havde underskud.

Frem til 1. Verdenskrig var der stigende trafik. Antallet af rejsende var nu nået op på 173.000 om året, og der kørte 5 blandettog i hver retning om dagen. Under verdenskrigen måtte Lemvigbanen døje med de samme vanskeligheder som andre baner, prisstigninger, mangel på kul og indskrænkninger i driften. I 1917 kørte der kun to blandettog i hver retning om dagen.

Efter verdenskrigen gik Lemvigbanen tidligt i gang med at se sig om efter motormateriel, og allerede i 1923 anskaffede banen sin første motorvogn, og i de følgende to år fulgte to motorvogne mere. Køreplanen blev udvidet, og fra 1925 til 1935 kørte Lemvigbanen også tog til Holstebro.

Nye motorvogne

I 1931 blev der vedtaget en moderniseringslov for privatbanerne. I kraft af denne lov kunne staten yde lån til modernisering af privatbanerne. Mange privatbaner var trængt af konkurrencen fra bilerne, den økonomiske depression gjorde det ikke bedre, og damplokomotiverne, som de fleste privatbaner kørte med, var dyre i drift. Lemvigbanen anskaffede tre store motorvogne, som havde trækkraft nok til at kunne medtage godsvogne. Det var nødvendigt. Der forekom ofte vogne med fisk. Motorvognene kunne næsten helt erstatte togkørslen med damplokomotiver, hvilket betød en betydelig besparelse. I 1936 blev køreplanen udvidet til ni togpar hver dag.



En af Lemvigbanens store motorvogne ankommer til Vemb station i 1968. Remisen i baggrunden er DSB's traktorremise. Foto: J. Guldbæk Christensen/Arkiv JMJK.

Under besættelsen fik Lemvigbanen store mængder gods at køre med. Det var især militærtransporter og transporter af byggematerialer til tyskernes fæstningsbyggeri langs vestkysten. Der blev kørt mange særtog, damplokomotiverne kom atter i drift, og det var nødvendigt at leje supplerende trækkraft fra DSB.

Under krigen blev persontrafikken på Lemvigbanen indskrænket. Efter befrielsen blev den genoptaget i normalt omfang og siden

udvidet. Fra 1948 kom der igen gennemgående tog til og fra Holstebro. Trafikken blev gennemført med motorvognene, som efterhånden havde nogle år på bagen. Sidst i 1940'erne fik mange privatbaner nye moderne skinnebustog. Det gjorde Lemvigbanen ikke. På grund af godstrafikken var det nødvendigt at anvende motorvognene, som kunne tage godsvogne med. Godstrafikken var betydelig, og der kørtes en del særtog med gods. Moderniseringsloven af 1948 gjorde det muligt for Lemvigbanen at købe et nyt diesellokomotiv hos lokomotivfabrikken Frichs i Århus. Et såkaldt »marcipanbrød«. Således benævnt efter sin facon. I 1966 købte Lemvigbanen nogle brugte skinnebusser fra nogle af de privatbaner, som blev nedlagt på det tidspunkt. I 1973 købte privatbanen nogle brugte svenske skinnebusser. Det var udmærkede køretøjer, som var noget mere moderne end de gamle skinnebusser. De svenske skinnebusser, efter deres form populært kaldet »daddelæsker«, udmærkede sig ved, efter privatbanens vante forhold, at kunne køre rasende stærkt. I de fleste tog var antallet af rejsende heller ikke større, end at de kunne være i den ene vogn.



En af Lemvigbanens såkaldte »daddelæsker« på Vemb station i 1975. Skinnebusserne af denne type var købt brugt i Sverige.
Foto: J. Guldbæk Christensen/Arkiv JMJK.

Lynetter

I 1983 fik Lemvigbanen tre nye Y-tog, lynnetter også kaldet. Det var tidssvarende tog, som var en tiltrængt modernisering af togene på Lemvigbanen. Det var første gang siden 1932, banen fik nyt rullende materiel. Det kom lidt sent, de første privatbaner fik tog af denne type allerede i 1965, men Lemvigbanen har aldrig af de bevilgende myndigheder været begunstiget af midler til overflod. Tværtimod, i perioder har banen været truet på livet. Værst så det nok ud, da staten i



Danskbygget skinnebus, VLTJ Sm 12. I baggrunden ses til venstre privatbanens lokomotivremise og til højre korntørreriet. Foto: J. Guldbæk Christensen/Arkiv JMJK.



Lynettetoget »Tangen« på Vemb station i 1984.
Foto: Ole Edvard Mogensen.

I 1981 manglede DSB trækkraft. Lemvigbanen trådte hjælpende til og udførte kørslen med godstog Vemb-Ringkøbing-Skjern-Herning. Her afventer Lemvigbanens diesellokomotiv ML 14 krydsning på Ulfborg station. Foto: Ole Edvard Mogensen.



2001 overlod sine aktieposter i privatbanerne til amterne. Mens nogle amter ønskede at bevare og styrke deres lokalbaner, stod der i Ringkøbing Amt nogen blæst om privatbanen. Men trods det, har banen overlevet.

Gennem de sidste tre årtier har Lemvigbanen haft en del kørsel på udebane. Udover persontogene til Holstebro har der også i perioder kørt tog til Struer og endda helt til Ølgod. DSB har ved flere lejligheder manglet rullende materiel og personale, og Lemvigbanen har altid været meget fleksibel og evnet på kort tid at kunne omstille sig til nye opgaver. Det gælder også indenfor godstrafikken. I 1977 begyndte Lemvigbanen med selv at hente sine godsvogne i Holstebro om morgenen. Siden blev det til, at banen både hentede og bragte sine vogne til og fra Herning. Det betød så kørsel over Ringkøbing og Skjern, hvor DSB's godsvogne også blev taget med. Kørsel med hele tog med fiskemel i containere fra Thyborøn til Århus havn er det også i perioder blevet til. Vilkårene for indenlandsk godstrafik på skinner er i dagens Danmark ikke de bedste, men trods det sørger Lemvigbanen i dag stadig for transport af godsvogne mellem Herning og Rønland på Harboøre Tange, hvor Cheminova er en betydelig kunde. Dermed er Lemvigbanen den eneste privatbane i landet med godstrafik i eget regi. Det er ganske godt klaret, når alle andre for længst har givet op. Det er også ganske bemærkelsesværdigt, at Lemvigbanen kan opretholde regelmæssig jernbanegodstrafik til og fra Rønland, når det samtidig betænkes, at mange store købstæder med et blomstrende erhvervsliv og betydelige godstransporter for længst har mistet deres jernbanegodstrafik.

Ved kommunalreformen i 2007 forsvandt amterne, og regionerne opstod. Det blev Region Midtjylland og trafikselskabet Midttrafik, som overtog amternes rolle på den kollektive trafiks område. I 2008 blev de to privatbaner under Region Midtjylland, Lemvigbanen og Odderbanen fusioneret til Midtjy-

ske Jernbaner. Det nye selskab blev opdelt i en infrastrukturforvalter, benævnt Midtjyske Jernbaner, og en jernbanevirksomhed (operatør), kaldet Midtjyske Jernbaner Drift. De to oprindelige banenavne blev dog bibeholdt som binavne. Noget som selskabslovgivningen giver mulighed for. Selvom selskabet, der kører togene, altså hedder Midtjyske Jernbaner Drift, så hedder Lemvigbanen i daglig tale stadig Lemvigbanen, og det bliver den sikkert ved med.



Lemvigbanens tog er gennem årene kommet vidt omkring. Her ses My 28 tilhørende Midtjyske Jernbaner Drift, som togselskabet hedder nu om stunder, den 2. juli 2010 ved Vorgod Å mellem Borris og Troldhede. Godstoget til Herning kørte i sommeren 2010 over Skjern, da strækningen Herning-Holstebro var spærret på grund af sporombygning. Foto: Tommy O. Jensen.

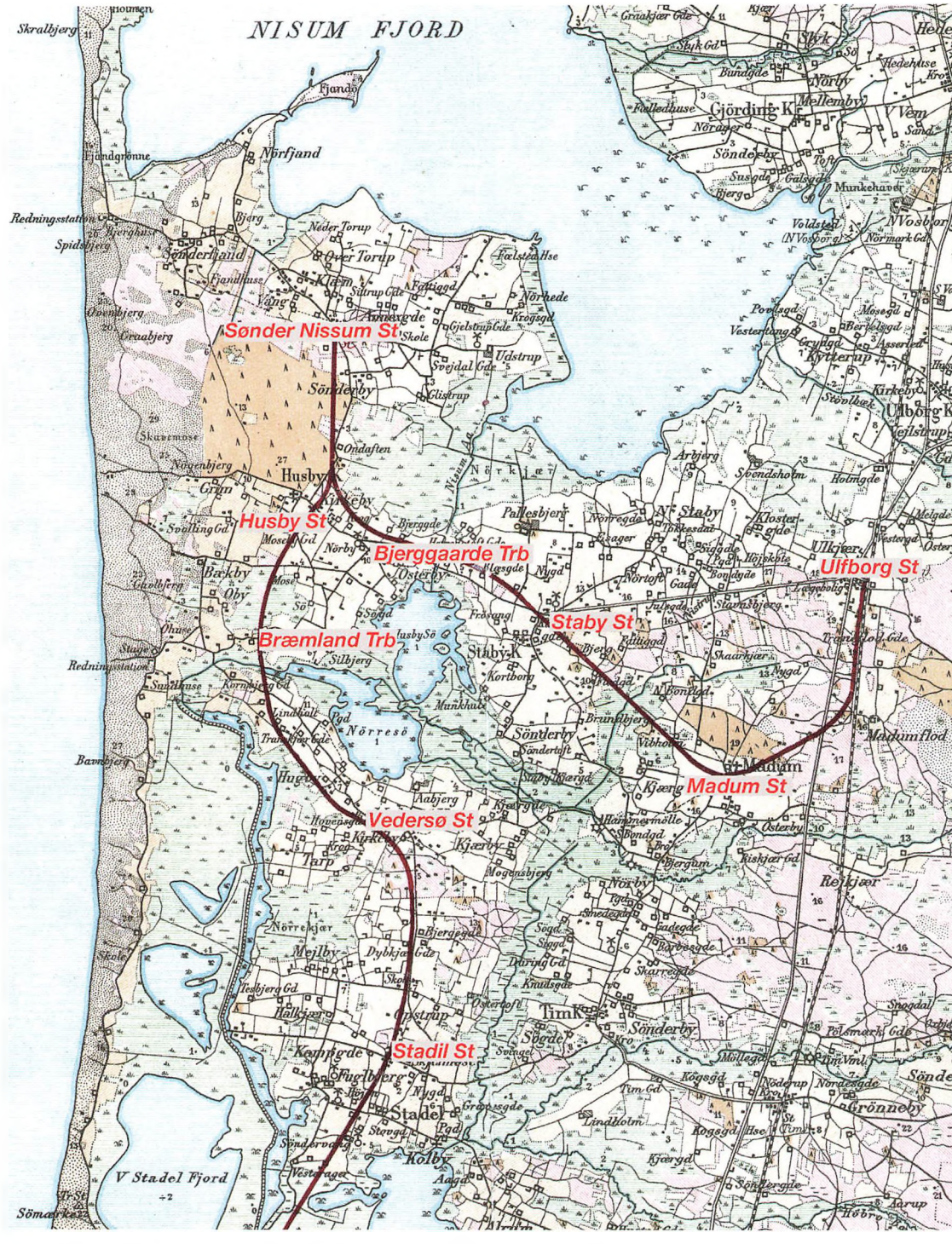
En sidebane fra Ulfborg

Allerede de første baneanlæg havde vist, at der, hvor der blev anlagt en station, fulgte hurtigt mere med. Post og telegraf blev ofte også etableret på stationen, og siden kom handlende og håndværkere til. Jernbanen gav også gode transportmuligheder for landbruget. De nye byer, stationsbyerne, voksede op. Det sås tydeligt i Vemb og Ulfborg. Efterhånden bredte en sand »jernbanefeber« sig, hvor alle forlangte baner ud fra devisen: »hvert sogn sin bane«! I sognene vest for Jyske Vestbane ville man også med på vognen. Et udvalg gik i gang med at forberede planer til anlæg af en privatbane i Ulfborg-Hind Herreder. Udvalget bestod af smed K. M. Grandelag, Sdr. Nissum, gårdejer Kr. Kristensen, Staby, købmand Aastrup, Ulfborg, overtoldbetjent J. C. Andersen, Husby, gårdejer J. Andreas Jensen, Madum, gårdejer J. K. Bækdal, Tim, gårdejer Jens Jensen, Sdr. Esp i Thorsted, gårdejer N. Iversen, Hee, gårdejer J. Christensen, Stadil, købmand N. Skytte, Vedersø, amtsrådsmedlem A. Christensen, Holmsland, byrådsmedlem, købmand O. Glistrup, Ringkøbing, og amtmand V. Haarløv, som var udvalgets formand.

Efter indgående forhandlinger og overvejelser blev udvalget enige om at lade udarbejde et projekt til en jernbane fra Ringkøbing station gennem Holmsland, Stadil, Vedersø, Husby, Sdr. Nissum, Staby, Madum og Ulfborg kommuner til Ulfborg station. Udvalget havde allieret sig med ingeniør S. A. Sørensen, der var driftsbestyrer ved den private Ringkøbing-Ørnhøj Jernbane. Med en amtmand som formand for udvalget og med en driftsbestyrer fra en privatbane til at forestå udarbejdelsen af projektet var man således godt på vej.

Projektbeskrivelsen lød:

»Linien er ført fra Ringkjøbing Statsbanestation i nordvestlig Retning. Efter Skæring med Vonaa gaar den i lige Linie nord om Bøndergaard mod Kloster, svinger syd for denne By mod Vest og vedbliver i denne Hovedretning, indtil den efter Skæring med »Sandene« bøjer mod Nord i et skarpt Sving. Efter at have passeret Søndervig forløber Banen paa en strækning af ca. 2½ km i Klitter, ved Hovvig svinges i Nordøst og Banen gaar dernæst over Stadilø i østlig Retning, indtil den atter svinger mod Nordøst og gaar i lige Linie mod Stadil vest om Søndervanggaard. Fra Skjelmose tager Banen nordlig Retning, idet den holder sig vest for den offentlige Bivej til Vedersø, i et stort Sving bøjes mod Nordvest syd om Vedersø Kirke og syd om Husby, hvorefter svinges i nordlig Retning over Madum Aa og videre forbi Bræmlandgaard øst om Husby Skole til S. Nissum Kirke, hvorfra der rebrousseres tilbage ca. 2 km. Derefter svinges i sydøstlig Retning om ad Bjerggaard forbi Staby Kirkegaard norden for disse. Videre i lige Linie mod Sydøst, indtil Banen svinger syd om Madum Kirke og derefter



Ringkjøbing Ulfborg Jernbane, Ringkjøbing, marts 1920. Kort: Jens Ebbensgaard.


Staby St
Brælmland Trb
Madum St
Vedersø St
Stadil St
Stadilø Trb
Hovvig Trb
Søndervig St
Kloster St
GammelsognTrb
Ringkjøbing
Stadel Fjord
V Stadel Fjord
Nørresø
Madum
Hovvig
Søndervig
Kloster
Vollum
Stadel
Kolby
Timk
Hee K
Haleby
Ljstrup
Nørkjær
Sønderby
Nørby
Bændsby
Nysbgn K
Hobrbo
Ager Sbæk
Stensvig Odde
Tambjerg Odde
Næsø
Hindø
Undersöisk Telegraf
Redningsstation

tager Retning mod Nordøst, efter Skæring med Landevejen svinges ind til Statsbanen, der følges parallelt til Ulfborg Station.

Banen faar fælles Stationer med Statsbanerne i Ringkjøbing og i Ulfborg, og der bliver desuden Stationer ved Kloster, Stadil, Søndervig, Vedersø, Husby, S. Nissum, Staby og Madum, endvidere tænkes anlagt Trinbrædt paa følgende Steder: Gammelsogn, Hovvig, Stadilø, Bræmland og Bjerggaarde.«

Banens anlægslængde ville blive 46,5 km og driftslængden 48,6 km. Banen skulle være uindhegnet og med normal sporvidde. Største stigning skulle være 10 promille, mindste kurveradius 450 meter og skinnerne af en vægt på 22,45 kg pr. meter. Banen var i øvrigt tænkt bygget af lignende type, som de før krigen (første verdenskrig) byggede privatbaner.

Udvalget foreslog, at anlægsomkostningerne skulle fordeles således:

Staten	50% af anlægssum
Ringkøbing amtskommune	4% af anlægssum
Ringkøbing købstad	7½% af anlægssum
Ulfborg kommune	7½% af anlægssum
Holmsland kommune	7½ % af anlægssum
Stadil kommune	5% af anlægssum
Sdr. Nissum kommune	5% af anlægssum
Husby kommune	4% af anlægssum
Vedersø kommune	3½% af anlægssum
Staby kommune	3½% af anlægssum
Madum kommune	2½% af anlægssum

Overslagssummen for anlægget var ansat til i alt 2.360.000 kr. i 1914-priser. Man forestillede sig også, at ejeren af Stadilø, hr. Pontoppidan ville give et tilskud til anlægget. Motivationen var, at banen ville være til gavn ved udnyttelse af rørskæret.

Uheldigvis kom der voldsomme prisstigninger i årene efter 1914, så udvalget var godt klar over, at overslagssummen for anlægget slet ikke kunne holde. Efterhånden som tiden gik, måtte man nok se i øjnene, at der ville blive tale om en overskridelse på over 100%. Tiden gik, og udvalget håbede på bedre tider. Skinner var under første verdenskrig ikke til at skaffe, og arbejdspriserne var alt for høje. Da de bedre tider kom, så meget anderledes ud. Anlægsomkostningerne var blevet større end oprindelig antaget, det samme var driftsomkostningerne. Priserne på kul var steget voldsomt, og det samme var arbejdslønningerne. Nye overenskomster, arbejdstidsregler og bestemmelser om hviledøgn gjorde også, at der skulle bruges mere personale end før. Økonomien i foretagende blev mere og mere tvivlsom. En lille lokalbane med et begrænset opland i en forholdsvis tyndtbefolket egn kunne næppe køre så mange penge ind, at regnskabet kunne balancere. Privatbanens optagelse på statsbanestationerne i Ringkøbing og Ulfborg var også et betydeligt usikkerhedsmoment. Nogen afklaring forelå ikke. I værste fald kunne det uafklarede spørgsmål om optagelse på statsbanestationerne være blevet en alvorlig økonomisk bet for projektet. I Vemb havde det vist sig, at DSB slet ikke ville vide af privatbanen til Lemvig, og i Ringkøbing måtte Ørnhøjbanen betale en meget høj pris for at få optagelse på statsbanestationen.

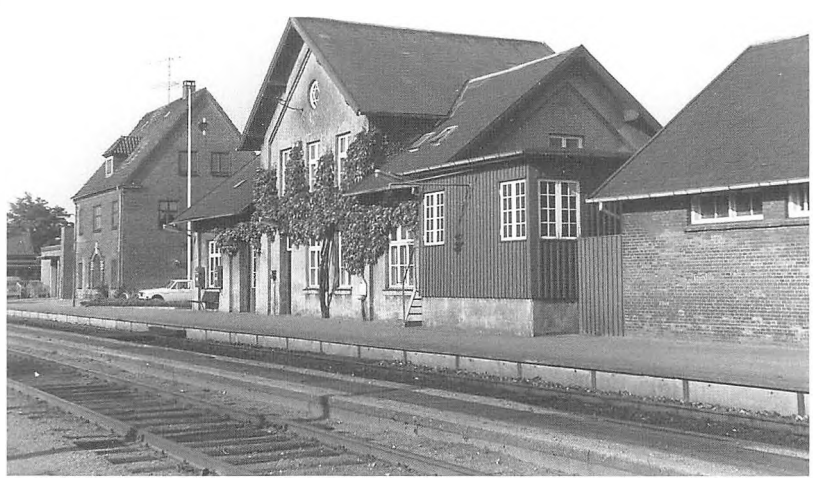
Først i 1920'erne, hvor udvalget rørte på sig igen, var bilerne ved at være blevet et alternativ til jernbanen. Staten begyndte også først i 1920'erne at kigge på, om alle de privatbaner, der var vedtaget ved de store privatbanelove af 1908 og 1918, burde fremmes, eller om automobildrift med fordel kunne foretrækkes frem for jernbanedrift. Det endte med, at baneprojektet løb ud i sandet, og godt det samme. Tiden var forpasset. En sidebane fra Ulfborg ville være blevet et underskudsforetagende af rang.

Stationernes placering

Banens længde km

0	Ringkjøbing St.
3,3	Gammelsogn Trb.
5,7	Kloster St.
10,2	Søndervig St.
13,0	Hovvig Trb.
15,3	Stadilø Trb.
21,0	Stadil St.
24,9	Vedersø St.
28,7	Bræmland Trb.
30,7	Husby St.
33,7	Sønder Nissum St.
36,9	Bjerggaarde Trb.
40,1	Staby St.
43,8	Madum St.
48,6	Ulfborg St.

Banens længde i de enkelte kommuner	*km*
Ringkjøbing	1,2
Holmsland	13,2
Stadil	8,0
Vedersø	5,4
Husby	6,4
Sønder Nissum	2,0
Staby	3,9
Madum	5,2
Ulfborg	1 ,2



Ulfborg station forblev i hele sin levetid en mellemstation på Jyske Vestbane. Var planerne om en sidebane til Sønder Nissum blevet til noget, var Ulfborg station avanceret til knudepunkt med både stats- og privatbane. Privatbanen var tænkt indført ved vestsiden af perron 1 syd for posthuset. Foto: Ole Edvard Mogensen.



Posthuset og stationen i Ulfborg. Mellem stationsbygningen og udhuset ses det første signalhus.
Postkort: Arkiv Kurt Jensen.



Stationsstempel fra Ulfborg.
Arkiv Kurt Jensen.

Ulfborg station

Da jernbanelinien var blevet udstukket, skulle stationen placeres. Stationen blev placeret ved Ulfkjær Kro, hvor der havde der været marked siden 1840. Der var også vejforbindelse mod Staby og Thorsted. Der var ikke meget her. Nogle få huse og et apotek. Ellers var der hede og sand. Da stationen skulle have navn, kom den til at hedde Ulfborg efter navnet på sognet. Ved stationen opstod Ulfborg stationsby. Først med nogle håndværkere og handlende. Siden tog udviklingen fart. Der kom læge, dyrlæge, mejeri, privat realskole og meget mere. Egen kirke fik man også i år 1900.

Ulfkjær marked kom til at betyde meget for jernbanen. Efter markederne blev mange levende dyr sendt med banen. Først i det tyvende århundrede blev der afsendt omkring 10.000 dyr om året fra Ulfborg station. Siden, da konkurrencen fra lastbilerne begyndte at gøre sig gældende, faldt antallet noget, men Ulfborg station havde dog stadig flere afsendte dyr end stationerne i Vemb og Tarm, som ellers var et par af Jyske Vestbanes bedste landstationer.

Stationsbygningen var udformet som Statsbanernes sædvanlige langhuse. Stor var den ikke. Gavlpartierne mod såvel gade som perron kom først til senere i forbindelse med udvidelse af stationen. Indtil 1908, hvor der kom selvstændigt posthus, var der også postekspedition på stationen. På stationen var der telegrafstation indtil 1928.

Mellem posthuset og vogterhus nr. 91a ved overkørslen ved Torstedvej havde stationsforstanderen en stor have. Efter ombygningen og udvidelsen af stationen blev der indrettet lejlighed for stationsforstanderen på første sal.

I stationens storhedstid var der læssespor og læssevej både øst for perronerne og nord for hovedbygningen. Der var overdækkede kreaturfolde, bindebomme og en stor kvægrampe. En enderampe var der også.

I 1943 lejede Dærup Frugtplantage et areal på læssevejen vest for hovedsporene. Her blev der opført et pakhus for et frugtlager. I 1952 havde indehaveren af Dærup Frugtplantage pr. Glamsbjerg hr. Johs. Mikkelsen ikke mere brug for pakhuset. Han fik derfor den fikse ide, at det snildt kunne afsættes til DSB. Han må have haft på fornemmelsen, at DSB nok var knap så begejstrede for planen, for han skrev til ingen mindre end statsminister Erik Eriksen om ideen. Tanken var, at pakhuset kunne ombygges til bolig for en DSB-ansat. Han fik imidlertid et høfligt afslag. DSB, som på det tidspunkt var i gang med flere rationaliseringstiltag, havde ikke behov for flere boliger. Beliggenheden midt på læssevejen var nu heller ikke særlig hensigtsmæssig for



Ulfborg station med personale omkring 1923. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

en bolig. Ombygning, såvel som vedligehold af pakhuset, der var af træ, ville også blive bekostelig.

Stationen fik først i det tyvende århundrede et såkaldt mekanisk sikringsanlæg. At et sikringsanlæg er mekanisk, betyder at signaler og sporskifter bliver betjent ad mekanisk vej ved hjælp af trådtræk, og at aflåsningen sker ved hjælp af et mekanisk aflåsningsregister. Aflåsningsregisteret sikrer, at der kun kan vises signal »Kør Frem« mod et kommende tog, når sporskifter står rigtigt og er aflåst. Så længe signalet viser en kørtilladelse, kan sporskifterne ikke omstilles. Stationen var togfølgestation i den tid, der kørte tog. En togfølgestation deltog i ledelsen af togfølgen, og den skulle derfor opfylde følgende betingelser:

- Være dækket af hovedsignaler.
- Være forsynet med telegraf (senere telefon).
- Deltage i togenes af- og tilbagemelding.
- Have en for togekspeditionen. ansvarlig stationsbestyrer.

Stationsbestyrelse

Ulfborg station var i mange år bemandet af en stationsbestyrer fra tidlig morgen til sen aften. Stationsbestyrelsen var, som det hed dengang: »den ansvarlige ledelse af togekspeditionen og de i forbindelse hermed stående forretninger«. Stationsbestyrelsen blev varetaget af »den fungerende stationsbestyrer«, i daglig tale ofte kaldet »den fungerende«. Den fungerende stationsbestyrer var den, som på et givet tidspunkt havde vagten som stations-



Tog 648 syd for Ulfborg den 9. april 1982. Indkørselssignalet viser signal »Kør igennem«. Var kun den øverste arm på signalet hejst, betød det »Kør frem«. Foto: Tommy O. Jensen.

bestyrer. Det kunne være stationsforstanderen, som var den daglige leder af stationen. Men da han ikke kunne være der altid, på en station, der var betjent fra tidlig morgen til sen aften alle ugens dage, så var der også på stationen stationeret trafikassistenter, som også fungerede som stationsbestyrere. Men at lade stationen være bemandet af en stationsforstander eller en trafikassistent det meste af døgnet var en noget dyr fornøjelse. Og ikke ganske strengt nødvendigt på tider, hvor der kørte få tog, og der var langt i mellem dem. I 1951 blev sikringsanlægget på Ulfborg station ændret, så stationen kunne nedsættes til betjent holdested. Så kunne man i de tidsrum, hvor stationen var betjent holdested, og dermed bemandet af en stationspasser, nøjes med en portør eller en ekstraarbejder. Disse personalekategorier havde en timeløn, som var noget billigere for DSB. Det betjente holdested deltog ikke i togfølgen. Stationen skulle ikke af- og tilbagemelde togene, og der måtte kun være et tog ad gangen mellem Vemb station og den næste station sydpå, der var betjent som togfølgestation. Om morgenen var det Ringkøbing. En stationspasser kunne heller ikke afvikle en krydsning mellem to tog på stationen, og han måtte ikke bære rødt huebånd, det såkaldte fungerbånd, der viste, hvem på en station, der havde ledelsen af sikkerhedstjenesten.



Indkørselssignalet til Ulfborg station blev forsignaleret af et såkaldt fremskudt signal. Det skulle varsko lokomotivføreren, så han kunne nå at bremse, hvis indkørselssignalet viste »Stop«. Her ses det fremskudte signal fra syd. Det hvidmalede »stakit« bag signalarmen havde til formål at øge signalarmens synlighed i forhold til bevoksningen bagved. Det tre skråstillede tavler fortæller lokomotivføreren, at der er 400 meter frem til indkørselssignalet. Foto: Tommy O. Jensen.

Dagligliv på Ulfborg station i 1955

Den første, der mødte om morgenen på Ulfborg station, var stationspasseren, der mødte kl. 5.00. For det meste. Det kunne hænde en sjælden gang, at den, der havde vagten, sov over sig. Men det fik ikke lov til at forsinke toggangen. Stationens rengøringsassistent, som også mødte kl. 5.00 og altid var meget morgenfrisk, vidste nok, hvem der havde morgenvagt, og så tog hun omgående affære, og syvsoveren blev straks hidkaldt.

Det var en portør eller en ekstraarbejder, som mødte og ekspederede det første tog. Stationspasseren skulle se efter, at togvejen gennem stationen var fri, rulle bomme ned og stille signal for toget. Dagens første tog var eksprestoget, tog 308 fra Esbjerg til Struer, der passerede Ulfborg station uden standsning kl. 5.04. Det var et vigtigt tog. Dels fordi det var et eksprestog, og dels fordi det medførte posten til hele Nordvestjylland. Toget medførte bureauvogne, postvogne hvori postpersonale foretog opsortering af post undervejs. Dengang blev posten til Vemb, Lemvig, Holstebro, Struer og Thy befordret ad Jyske Vestbane.

Når toget var passeret, signalet taget tilbage, og bommene rullet op, kunne portøren i fyringssæsonen gå i gang med at tænde op i stationens kakkelovne i ventesalen, på stationskontoret og på portørstuen på pakhuset. Aske skulle bæres ud, brænde skulle kløves, og koks skulle fyldes på.

Klokken 6.00 mødte stationsbestyreren, og stationen overgik til at være betjent som togfølgestation. Det kunne være stationsforstanderen, og det var det ofte. Stationsforstanderen og en trafikekspedient skiftedes til at have morgen- eller aftenvagt. Men sol og vind var ikke altid fordelt lige. Stationsforstanderen, som udarbejdede stationens turliste, en oversigt over, hvem der havde de forskellige vagter i månedens løb, tog ofte hovedparten af morgenvagterne. Det var dengang ikke ualmindeligt. Den, der havde den højeste charge og den højeste anciennitet, havde flere rettigheder end de yngre, der stod længere nede på lønstigen. De måtte pænt vente med at tage for sig af goderne, indtil det blev deres tur. Ligesom de ældre havde været nødt til. Retfærdigt var det ikke, men anciennitetsprincippet var dengang stadig meget udbredt ved Statsbanerne.

I 1950'erne anvendtes stadig telegraf. Stationerne mellem Ringkøbing og Holstebro var indskudt på den samme telegrafledning. Ønskede en af nabostationerne at få kontakt med Ulfborg station, så kaldte man ved hjælp af morsealfabetet Ulfborgs stationsforkortelse, som var Uf, altså (..- ..-.). Herefter meldte Ulfborg station sig. På modtageapparatet kunne man høre signalet, som bestod af prikker og streger. Disse blev også registreret på en papirstrimmel. Hermed var sikkerhedsmeldinger dokumenteret. Dette kunne være meldinger mellem stationerne om toggangen, f.eks. af- og tilbagemeldinger af tog. Ønskede Vemb station at afsende et tog mod Ulfborg, blev toget afmeldt til Ulfborg. Havde Ulfborg station ikke noget at indvende, blev der kvitteret. Når toget var ankommet til Ulfborg, blev det af Ulfborg station tilbagemeldt til Vemb station, banestykket mellem de to stationer var atter frit, og et nyt tog kunne afsendes fra en af de to stationer. Telegrafen blev også anvendt

ved udsendelse af de såkaldte liniedepecher og fællesliniedepecher. En liniedepeche kunne være en melding over strækningen Holstebro-Ringkøbing om tillysning af et ekstratog. En fællesliniedepeche kunne være en trafikmelding, som oplyste om situationen på de forskellige banestrækninger landet over. Var det vintervejr med snestorm, kom der trafikmeldinger flere gange om dagen. Disse meldinger kunne være alenlange. De rutinerede skrev meldingen ned direkte, efterhånden som den tikkede ind på telegrafen. De mindre rutinerede måtte, når hele meldingen var indløbet, ved hjælp af prikkerne og stregerne på strimlen stave sig igennem telegrammet prik for prik og streg for streg og skrive det ned. Umiddelbart før et togs afgang og efter toget var afmeldt, skulle der gives klokkesignaler til strækningen indtil næste station ved elektriske klokkeværker, 1 gang 5 slag for tog med ulige tognummer og 2 gange 5 slag for tog med lige tognummer. Denne ringning virkede foruden i stationens eget klokkeværk i klokkeværkerne ved alle vogterhuse på banestykket og på næste station. Ledvogterne og personalet på ankomststationen vidste nu, at et tog kunne ventes.

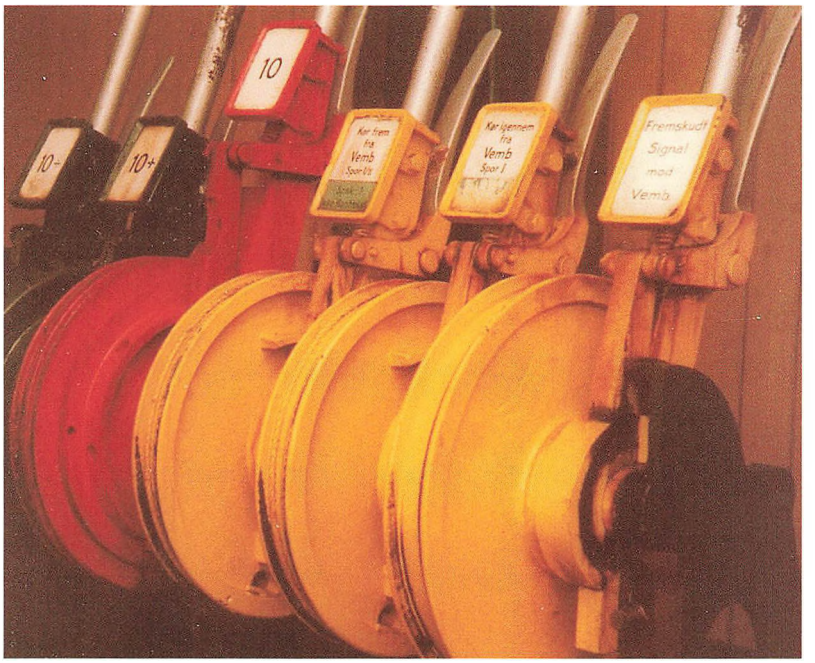


En del af personalet på Ulfborg station ved trappen til signalhuset. Fra venstre ses Thomas Vang, Trine Arbs, en afløsningsassistent fra Bjerringbro, Jørgen Juhler Jensen og Frode Kirkegaard. Foto: Henning Kirkegaard.

Klokken 8.00 mødte stationens kontorassistent. Hun solgte billetter, ekspederede fragtbreve, førte regnskab og tog del i alle forefaldende arbejder på kontoret. Pladsbilletter til lyntoget og pladsreservationer til biler over Storebælt klarede hun også. Oplysninger om togtider og billetpriser blev der også givet mange af. Denne vagt havde indlagt middagspause og sluttede klokken 18.00. Kom der særtog, blev tog aflyst, eller var der forsinkelser, skulle ledvogterposterne indtil Vemb og Tim underrettes herom pr. telefon.

Morgenens persontog kom og gik. Stationsbestyreren tog sig af toggangen, kontorassistenten ekspederede de rejsende, som skulle købe billet eller togkort. Der kom mange elever til Ulfborg Private Realskole fra Lemvigbanen, Vemb og Tim stationer. Portøren eller ekstraarbejderen tog sig af ekspedition af rejsegods, ind- og udlæsning af ilgods og banepakker i togene, betjening af bomme og signalhus.

Midt på formiddagen blev der travlt med godsekspedition. DSB lastbilen fra Ringkøbing kom med mange stykgodsforsendelser. Nogle blev aflæsset til afhentning på pakhuset, andre blev kørt ud til modtageren i op-



Ulfborg station havde som en af de sidste i landet et mekanisk sikringsanlæg. Betjening af signaler og sporskifter skete ved hjælp af trådtræk. De gule håndtag er til signaler, det røde til omstilling af sporskiftet i nordenden og de grønne til aflåsning af dette sporskifte. Om vinteren, når der var sne og is, skulle kræfterne lægges i ved betjening af anlægget. Foto: Ole Edvard Mogensen.

landet. På de forskellige ugedage blev der kørt forskellige ruter i oplandet for udbringning og afhentning af stykgods. Fragtbrevene skulle tariferes og bogføres på kontoret, og de fragtbeløb og eventuelle efterkrav, som skulle opkræves på ruten, skulle føres i en særlig bog til vognmanden. Det hele skulle stemmes af, og kasser og konti skulle stemme. På øre!

De ankomne forsendelser kunne være fragtstykgods, ilgods og banepakker, og indholdet kunne være alt muligt. En dag ankom i en trækasse en levende gris, som havde Ulfborg station som bestemmelsesstation. Lastbilchaufføren og kontorassistenten blev enige om, at grisen ikke skulle stå og vente på pakhuset i Ulfborg, indtil det behagede bondemanden at hente sit gods. Grisen kom med lastbilen ud til sit nye hjem i oplandet, og kontorassistenten skulle så ringe til modtageren og fortælle, at grisen var på vej med DSB-lastbilen. Men desværre var der ingen, som svarede på telefonen. Det havde sin naturlige forklaring. Bondemanden var nemlig ikke hjemme. Han var på vej til stationen for at hente sin gris. Da han så vel ankommen til stationen erfarede, at grisen var kørt med lastbilen, blev han noget arrig over, at grisen ikke var at finde på stationen og lod i arrigskab sin harme gå ud over den stakkels kontorassistent. Sådan er det ofte. Utak er verdens løn. Grisen fandt dog til sidst ved fælles hjælp sin rette ejermand.

Biograffilm kom der også en del af. En forsendelse bestod af flere kasser med filmruller. Nogle gange skulle det gå stærkt med disse forsendelser. Når en film var vist i Ulfborg, skulle den straks videre til næste biograf på turen.

Ankomne mindre stykgodsforsendelser og banepakker til modtagere indenfor bygrænsen bragte ekstraarbejderen ud på en trehjulet budcykel. Det kunne være alle slags forsendelser til de handlende eller til byens øvrige virksomheder. Røget fisk sendt pr. efterkrav kom der også til en fiskehandler i byen.

I høstens tid var der mange ilgods- og ekspresgodsforsendelser af reservedele til høstmaskiner. Det kunne næsten ikke gå hurtigt nok. Ofte stod landmanden eller føreren fra maskinstationen og ventede på forsendelsen, inden toget endnu var kommet ind. De skulle hurtigst muligt videre med høstarbejdet, mens vejret holdt. Mange forsendelser kom fra Greene i Skjern. Maskindele til og fra Nicolaisen og Larsen samt Jens Andersens Maskinforretning forekom jævnligt hele året. Apoteket var også en god kunde med mange banepakker.

Klokken godt ti om formiddagen ankom lokalgodstoget fra Ringkøbing fremført af Ringkøbing stations rangermaskine, en Ardelt-traktor. Lokalgodstoget medførte vogne til Ulfborg, og tog læssede eller tomme vogne med tilbage. Ankomne vogne var ofte læssede vogne med øl og vand til Carlsbergdepotet, frugt til frugtlageret, savede eller høvlede trævarer fra Sverige, jern og kunstgødning. Skulle der læsses vogne på Ulfborg station, kom lokalgodstoget med de tomme vogne. Det kunne være åbne vogne, der skulle læsses med tagrør, eller lukkede vogne, der blev læsset med møbler. Eller når året gik på hæld, rødgran, som skulle bruges til juletræer i Tyskland.

Ved middagstid fik stationsforstanderen sin middagsmad serveret på stationskontoret. Så kom frue og barn ned fra stationsforstanderlejligheden på første sal og hele familien spiste middag på kontoret. Det at være stationsforstander på en landstation var ikke bare et job. Det var en livsstil. Både for forstanderen og familien. Arbejde, familie og fritid var fuldt integreret. Hvilket også kom til udtryk en dag, da fruen skulle til købstaden. Inden afrejsen skulle fruen nettes foran spejlet. Men det trak ud, og det blev togtid. Hvorfor stationsforstanderen tilbageholdt toget og underrettede togets personale om: »Vi må vente, juletræet er ikke pyntet endnu!«

Stationsforstanderlejligheden på 1.sal havde en pæn størrelse med gode stuer, og der var en god udsigt. Helt moderne var den dog ikke, køkkenet var gammelt, og opvarmning var med kakkelovn. Varmt vand i hanen var der heller ikke.

Ved totiden om eftermiddagen kom lastbilen tilbage fra oplandsruten. Så skulle det gå stærkt med at få tariferet og bogført fragtbreve på de forsendelser, som chaufføren havde fået indleveret på ruten. Gods, der var indleveret på stationens pakhus i dagens løb, skulle også læsses på lastbilen.

Ved totiden var der afløsning på stationsbestyrertjenesten. Så blev morgenvagten som stationsbestyrer afløst af aftenvagten, der gik til hen ved 22-tiden.

Om eftermiddagen havde ilgodstoget, tog 2359, afgang fra Ulfborg lidt over klokken fem. Dette tog, som kun havde få minutters ophold i Ulfborg, standsede kun ved de større stationer på vej til Esbjerg. Toget medtog ilgodsforsendelser fra Ulfborg. Det kunne

I 1984 ses stationsmester Jens Smed Kanstrup i signalhuset ved det gamle mekaniske sikringsanlæg på Ulfborg station. Foto: Lars Kanstrup.



være fisk af alle slags og krabbeklør, landet i Torsminde. Mange forsendelser skulle til Sverige. Så var papirarbejdet lidt mere indviklet. Der skulle anvendes internationalt stykgodsfragtbrev og internationale tariffer. Forsendelsen blev ofte indleveret i sidste øjeblik. Så skulle det gå stærkt på kontoret med at få ekspederet papirerne. Det var ikke ualmindeligt, at der blev indleveret 20-30 kasser fisk til forsendelse. Så skulle ekstraarbejderen også skynde sig for at nå at læsse det hele ind under togets korte ophold på stationen. Og toget, som jo var ilgodstog, måtte ikke forsinkes. Både stationsbestyreren og togføreren trippede og kiggede på klokken. Toget skulle straks videre. I jagtsæsonen var der også en del forsendelse af vildt til Møller og Meldgaard i Århus og København fra skovene omkring Ulfborg. Harer, kronvildt og råvildt forekom ofte.

Den sidste onsdag i august måned var der Ulfborg Marked. Så var der liv og glade dage på den lille station. Der var et mylder af rejsende, og der kørte særtog både til og fra stationen. Om aftenen, når markedet var slut, skulle markedsgæsterne hjem igen. De var ofte i højt humør.

Liv og glade dage og stort opbud af både rejsende og pårørende var der også, når der var skolerejser. Det kunne være, når de københavnske eller sydslesvigske feriebørn kom, eller skulle hjem igen. Eller det kunne være, når skolen skulle på endagsudflugt til Århus, Silkeborg og Himmelbjerget eller Esbjerg og Fanø.

Når aftenvagten som stationsbestyrer var fratrådt, overgik stationen til betjent holdested, og det var en portør eller en ekstraarbejder, der skulle ekspedere det sidste tog. Det var godstoget, tog 2364 fra Esbjerg til Struer, som passerede Ulfborg station klokken lidt over elleve. Det var et stort og tungt tog, som skulle have dagens sidste vogne med. Det

kunne knibe med at få toget gjort færdig til tiden i Esbjerg. Måske skulle der også afventes vogne fra forbindelsestog i Skjern, så toget var ind imellem forsinket. Det kunne derfor trække ud, inden toget passerede Ulfborg station, og stationspasseren kunne lukke og slukke og komme hjem i seng.

Ubetjent station

I 1963 blev sikringsanlægget på Ulfborg station ændret, så stationen også kunne stilles til ubetjent station. Det skete i forbindelse med, at overkørsel nr. 315 ved Torstedvej blev automatiseret med blinklys og automatisk bomanlæg. Så var det ikke nødvendigt at have en stationspasser på stationen til at rulle bommene ned. Personalet på stationen blev sparet om aftenen og i dele af weekenden. Billetter skulle herefter købes hos togpersonalet. Herefter var stationen kun betjent som togfølgestation på hverdage i tiden 9-12.10 og 13-17.05. Billetsalget var dog åbent: 7-12.10 og 13.10-19.40.

Månedsregnskab i Ulfborg marts 1968

Den første og den anden april 1968 blev der på Ulfborg station udarbejdet månedsregnskab for marts måned. Det skete ved brug af en lang række blanketter, som alle blev udfyldt med håndskrift. Udregninger skulle foretages ved hovedregning eller ved brug af en regnemaskine. Nogle blanketter blev udfyldt hver dag. Det kunne være salgsopgørelser for billetsalget eller opgørelse over gods udkørt af lastbilen. Andre blanketter blev udfyldt, når der var salg under den pågældende indtægtsart. Ved månedens udgang skulle det hele tælles sammen på særlige sammenstillingsblanketter. Alt i alt var det en større mængde papir, 133 blanketter blev det til.

De mange blanketter fortæller stort og småt om trafikken på Ulfborg station. Der var solgt i alt 12 abonnementskort, heraf tre ugekort til Holstebro og 9 månedskort samt et stamkort, indtægt i alt 548,00 kr. Månedskortene var fordelt med 4 til Vemb, 3 til Ringkøbing, 1 til Bur og 1 til Holstebro. Billetsalget udgjorde i alt 938 stk. til en pris af 10.668,00 kr. Herudover var der solgt en plads i sovevognen fra Esbjerg til København. En rejsende havde taget persontoget fra Ulfborg til Esbjerg og herfra videre med sovevognen. Pladsen i sovevognen kostede 25 kr. Der var til indenlandske stationer på 6 rejsegodsbeviser ekspederet 8 stk. rejsegods, heraf 2 cykler. Indtægten heraf var 29,25 kr. Til motorkøretøjer på DSB's overfarter var der solgt 2 billetter til i alt 113 kr.

Godsregnskabet udviste en indtægt på 1630 kr. fra afsendt gods i indenlandsk trafik. Det var dog kun de forsendelser, hvor det var afsenderen i Ulfborg, der havde betalt fragten. Indtægten fra forsendelser, hvor modtageren skulle betale fragten, udgjorde 5.226,77 kr. Til Sverige var sendt 10 stykgodssendinger og til Tyskland 2. Fra Dortmund i Tyskland var indgået 3 vognladninger kunstgødning, med en samlet nettovægt på 75 tons. Afsenderen havde betalt fragt på tysk strækning. Modtageren skulle betale fragt på dansk strækning. Den udgjorde 436 kr. pr. vogn. Fra Carlsberg i København var ankommet tre vogne med øl og vand og til samme bryggeri var sendt tre vognladninger med tom brugt emballage.

På mange ankomne forsendelser var der efterkrav. Stationen skulle opkræve efterkravs-



Tog 645, fremført af litra MO nr. 1986, afventer krydsning på Ulfborg station den 30. oktober 1981. Foto: Tommy O. Jensen.

beløbet samt eventuel fragt, som modtageren skulle betale, inden godset måtte udleveres. Efterkravsbeløbet skulle anvises til afsenderen pr. giro eller check. Ulfborg station havde konto hos Holstebro Bank, der havde, som det hed dengang, udenbys kontor i Ulfborg. I marts måned var der trukket i alt 16.269,24 kr. i efterkrav på de forsendelser, der ankom til Ulfborg station. Andre forsendelser var sendt med henvist fragt. Det vil sige, at modtageren i Ulfborg skulle betale fragten. I marts måned ankom i alt 400 forsendelser, hvor stationen skulle opkræve fragt og/eller efterkrav hos modtageren.

Mange stykgodsforsendelser blev udkørt med lastbilrute nr. 256. Det skulle der betales kørepenge for. I nogle tilfælde var kørepenge betalt af afsenderen, i andre tilfælde skulle kørepengene opkræves hos modtageren. I marts måned blev i alt 258 forsendelser sendt på fragtbrev kørt ud, hertil kom 114 banepakker. Lastbilen kom vidt omkring. Der var stykgods til virksomheder og detailhandlende i Ulfborg stationsby. Ud i omegnen kom den også. Til Pallisbjerg, Statsskovdistriktet, Staby Bageri, Vedersø Mølle, Sdr. Nissum Brugs og Sdr. Nissum Andelsmejeri.

Stationen var salgssted for Europæiske Vare- og Rejsegodsforsikrings A/S. Der var solgt for i alt 50 kr. Provisionen var på 15% og udgjorde 7,50 kr., som tilfaldt stationens personale. Overbanemesteren i Ringkøbing hav-

de til en borger i Ulfborg solgt nogle gamle sveller til 192,50 kr. De skulle betales på stationen.

Alt i alt havde stationen i denne måned en samlet indtægt på 36.082,16 kr. Og kassen stemte. Bortset fra en enkelt dag. Da var der tilsat 20 øre ved billetsalget. Den uheldige billetsælger havde fra egen lomme lagt det manglende beløb i billetkassen. Så var den sag afsluttet uden yderligere dikkedarer. Der kunne godt søges om godtgørelse for det tabte beløb hos Statsbanerne. Så skulle beløbet føres på en såkaldt differenceliste, og der skulle indsendes en skriftlig ansøgning. Men det var en noget omstændelig procedure, så var der tale om mindre beløb, blev det ofte dækket ind af personalet.

Store rationaliseringer

Da DSB indførte knudepunktsområder i godstrafikken i 1972, ophørte udkørslen af stykgods med lastbil fra Ringkøbing. I stedet kørte en lastbil fra Holstebro over Vemb til Ulfborg og udbragte og hentede stykgods. Ved indførelsen af knudepunktstrafik blev al ekspedition og bogføring af stykgodsfragtbreve centraliseret på terminalen i Holstebro. Det betød et væsentligt fald i omfanget af arbejdsopgaver på stationskontoret i Ulfborg. Kontorassistenten blev sparet væk. Det samme blev en trafikekspedient. DSB havde landstationerne i søgelyset. Her skulle der spares. Køreplanerne blev tilrettelagt således, at krydsninger på landstationerne i størst muligt omfang kunne undgås. Krydsningerne blev ofte placeres på Vemb station, så passede det også bedre med tilslutningstiderne til og fra privatbanen. Plads- og pakhuspersonalet blev også sparet væk. Alt stykgods gik med lastbilen direkte til og fra kunden ude i byen og kom ikke på pakhuset. Ilgods bortfaldt, og banepakker skulle ikke længere sendes med togene. Når der ikke var krydsninger, skulle signalhuset heller ikke betjenes. I løbet af få år var personalestyrken på Ulfborg station reduceret fra 5 ansatte til 1. Tilbage var til sidst kun stationsmesteren.

I 1972 blev det østlige læssespor, spor 3, nedlagt. Der var ikke flere vogne, end der godt kunne være på det vestlige læssespor. Der var dog fortsat en del vognladningstrafik, cirka 225 vogne pr. år. Da rangertraktoren i Vemb blev inddraget, blev det igen rangertraktoren fra Ringkøbing, som kørte til Ulfborg for at udveksle godsvogne. I løbet af 1980'erne svandt vognladningstrafikken ind for til sidst helt at høre op.

Stationsmesteren udførte alle forefaldne opgaver. Billetsalg, fornyelse af togkort, reservation af pladsbilletter, sikkerhedstjeneste, rejsegodsekspedition, ekspedition af banepakker og stykgods, som blev indleveret på station. Regnskab og øvrige kontoropgaver hørte også med til det daglige arbejde. Var en modtager af en stykgodsforsendelse ikke hjemme, afleverede chaufføren en anmeldelse. Når kunden så efterfølgende afhentede sin forsendelse, var det stationsmesteren, som fandt godset og udleverede det på pakhuset. Smøring af sporskifter hørte også med til jobbet. I en årrække var tjenesten: 8.05-12.15 og 13.45-17.30.

Fra sommerkøreplanen 1991, som medførte en udvidelse af køreplanen, var Ulfborg station betjent som togfølgestation mandag-

fredag: 7.40-11.25 og 12.05-15.30. Udenfor dette tidsrum samt lørdag og søndag var stationen ubetjent.

I 1994 fik Ulfborg station et moderne relæsikringsanlæg. På det tidspunkt var stationsbestyrelsen og dermed betjeningen af sikringsanlægget underlagt en afdeling af DSB, som hed DSB bane. Det var begyndelsen til den senere opsplitning i en infrastrukturforvalter, som havde ansvaret for spor og sikringsanlæg, og en jernbanevirksomhed, også kaldet operatør, som kørte togene og havde billetsalg. Den afdeling i DSB, som havde ansvaret for billetsalget, var forhippet på at få billetsalget afsat med det samme, da det på sigt kunne forudses, at bemandingen af Ulfborg station af hensyn til sikkerhedstjenesten ville bortfalde. Billetsalget blev den 1. februar 1995 overtaget af posthuset i Ulfborg. Fjernstyring af stationen og dermed bortfald af bemanding ved DSB personale skete dog første i 1996. Indtil da kunne de rejsende opleve det paradoksale, at selv om der var DSB personale på stationen, skulle de altså købe billet på posthuset. Normalt var DSB meget striks med, at hvis en station var betjent, så skulle de rejsende købe billet på stationen, og havde de ikke gjort det, måtte de ved billetkøb i toget betale et tillæg. Et tillæg som var hjemlet i lov om DSB § 7 stk. 1. Men her måtte DSB så gøre en undtagelse. I en intern instruks til togpersonalet stod: »Tillæg efter lov om DSB § 7 stk. 1 opkræves normalt ikke, selv om stationen er betjent.«



Lyntoget Kongeåen holder klar til afgang mod København på Ulfborg station en dag i 1981. Foto: Ole Edvard Mogensen.

Vemb statsbanestation

Stationen kom til at ligge på bar mark. Nærmeste bebyggelse var kirken, præstegården og nogle andre gårde. Men en udvikling var sat i gang, og snart etablerede en skomager og en gæstgiver sig ved stationen. Det blev begyndelsen til stationsbyen Vemb. Bortfaldet af købstædernes privilegier indenfor håndværk og handel, jernbanens muligheder som effektivt transportmiddel, andelsbevægelsen, samt produktionsomlægninger indenfor landbruget var faktorer, som dannede grundlaget for, at stationsbyer som Vemb opstod i det tomrum, der tidligere havde været mellem købstæderne. Gørding, Vemb, Bur, Råsted, Nees og Møborg sogne samt den nordlige del af Ulfborg sogn udgjorde stationsbyens naturlige opland. Vemb station blev økonomisk og trafikalt en af de bedste landstationer på Jyske Vestbane.

Vemb station bliver knudepunkt

Da privatbanen fra Vemb til Lemvig blev taget i brug i 1879, kom der yderligere skub i udviklingen. Vemb var nu avanceret fra at være landstation til at være knudepunkt, endda med to stationer. Statsbanerne og Lemvigbanen kunne ikke blive enige om vilkårene og betalingen for en fælles station. Så det endte med, at Lemvigbanen var nødt til at anlægge sin egen station i Vemb. Det betød, at der blev et betydeligt antal ansatte ved de



Vemb statsbanestation i 1921. Postkort: Arkiv Kurt Jensen.



Stationerne i Vemb. Til venstre Lemvigbanens station og til højre statsbanestationen. Postkort: Arkiv Kurt Jensen.

to baner samt postvæsenet. Det gav yderligere grundlag for erhvervsudvikling. Nu kom efterhånden smed, karetmager, sadelmager, bager og to købmænd til. Senere også manufakturhandler, slagter, fiskehandler, blikkenslager, træhandler, tømrer, urmager, endnu en skomager og sadelmager.

Statsbanestationen får restauration

Statsbanestationen blev oprindelig opført som Statsbanernes øvrige stationsbygninger på den tid, et etplans langhus. Bygningen blev udvidet og ombygget flere gange, og tværlængen med to etager kom til i 1909. Herved fik bygningen et mere monumentalt udseende.

En jernbanerestauration, indrettet i 3. klasses ventesalen, blev det også til. Statsbanerne drev ikke selv restaurationen, driften var forpagtet af en restauratør. I 1920 tiltrådte enkefru Kristine Møller som forpagter. Alle forhold var reguleret i en detaljeret kontrakt på flere sider med en snes paragraffer. Forpagteren skulle betale Statsbanerne en procentsats af omsætningen. I 1920 skulle der betales 10% af det beløb, hvormed den årlige omsætning oversteg 5000 kr. Beløb herunder skulle der ikke svares afgift af. Senere blev det ændret, så der kun skulle svares 5% af omsætningen mellem 5000 og 10.000 kr., og så først derover 10%. Oprindelig indeholdt kontrakten en klausul om, at restaurationen skulle drives som afholdsrestaurant. Salgspriserne blev fastsat af Statsbanerne, her 3. Distrikt i Struer. I 1920 skulle et stykke smørrebrød med leverpostej eller servelatpølse koste 15 øre. Var det derimod belagt med røget ål, var prisen 55 øre pr. styk. En hvidtøl kostede 25 øre, en kop kaffe 30 øre, men tog man en hel kande kaffe, så kostede den kun 35 øre, så det kunne bedre svare sig. I hvor høj grad der allerede dengang har været klaget over Statsbanernes kaffe vides ikke, men under alle omstændigheder indeholdt kon-



Jernbanerestaurationen på Vemb statsbanestation. Foto: http://www.jir.dk/vemb/

trakten detaljeret anvisning på, hvilke ingredienser der skulle i kaffen: 1/3 blå Java, 1/3 brun Java og 1/3 centralamerikansk kaffe. Ved tilberedning skulle anvendes 500 g kaffe, 125 g tilsætning (Løvetand eller Kaffina) og 8 liter vand. Intet var overladt til tilfældighederne. Der var ikke plads til meget privat initiativ, kreativitet eller lokale islæt. Resultatet var, at jernbanerestaurationernes kaffe overalt smagte lige godt – eller dårligt. Ønskede man sig et stykke wienerbrød til kaffen, havde Statsbanerne også tænkt på det. Ifølge kontrakten måtte et sådan stykke sælges til en pris af 3 øre over detailprisen. Så som jernbanerestauratør skulle man ikke forvente den store avance. Og arbejdsdagen var lang, fra 6 morgen til 22 aften. Dog med et par pauser, når der ingen tog var. Også personalet var der tænkt på. Serveringen skulle ifølge kontrakten ske ved »ordentlige, høflige og velklædte folk«. For at få lov til at drive restauration i Statsbanernes lokaler skulle restauratøren stille en bankgaranti på 200 kr. I 1933 overtog Petrine Quistgaard forpagtningen. Restaurationen blev nedlagt i 1934.

Rangerhesten Klaus

Gennem årene voksede trafikken betydeligt. Såvel trafikken på Vemb station som den gennemgående trafik til og fra privatbanen. Det betød alt sammen megen rangering. Med togmaskinerne, både godstog og mange personførende tog havde vognudveksling i Vemb. Samt med rangerhesten, som f.eks. i 1918 havde tjeneste således: 5.00-8.00, 9.15-12.00 og 13.45-18.00. Nok rangerede hesten ikke uafbrudt i de anførte tidsrum, men alligevel må det antages at have været en træt hest, som om aftenen blev sat på stald, – og en sulten hest, som så rigeligt havde fortjent sin havre! Statsbanerne havde ikke selv hestehold. En entreprenør leverede hest og kusk i de anførte tidsrum. Betalingen herfor var i 1918 250 kr. om måneden, for både hest og kusk. Også denne leverance til Statsbanerne var reguleret i en kontrakt. Heraf fremgik, at hesten skulle være »i enhver henseende skikket til arbejdet«. Kusken skulle være ordentlig og pålidelig. I 1918 var det vognmand N. P. Sundgaard, som leverede hest og kusk, siden var det i en årrække vognmand Thorvald Jørgensen, som havde kontrakten.

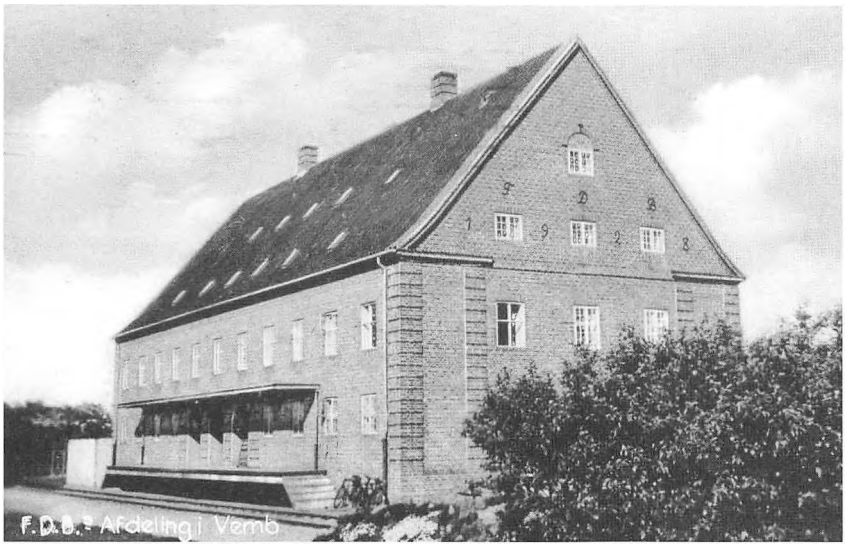


Rangerhesten i arbejde på Vemb station. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

Til belysning af trafikkens omfang et par tal fra Statsbanernes årsberetning fra driftsåret 1919/20. Der blev befordret 12.457 tons vognladningsgods fra Vemb station. Det var ganske meget, næsten det samme som fra Struer station, og dobbelt så meget som fra Skjern station samme år. Til stationen ankom 6.905 tons vognladningsgods. Fra Lemvigbanen blev viderebefordret 22.519 tons, og til samme bane blev overleveret 27.997 tons vognladningsgods. Levende dyr var dengang en stor transportartikel for banerne. 1.071 stk. hornkvæg og kalve blev afsendt fra Vemb station og 1.435 svin og grise. Også her var transittrafikken stor. Fra Lemvigbanen viderebefordredes 6.001 stk. hornkvæg og kalve og 2.261 svin og grise. Også en stor mængde stykgods blev omlæsset i Vemb, dels mellem de enkelte tog, og dels i egentlige pakvogne. Der var fragtgods, ilgods og rejsegods samt fisk selvfølgelig fra bl.a. Thyborøn og Lemvig. Og så var der endelig også Postvæsenets mange forsendelser. Breve, pakker, aviser og ugeblade samt værdiforsendelser. Ved stort set hvert eneste tog var der stor ind- og udlæsning. Når så toget var kørt, var perronen ofte fyldt med gods. Det kunne man gå i gang med at køre ind på pakhuset eller omlæsse til et andet tog alt afhængig af slutdestination.

FDB

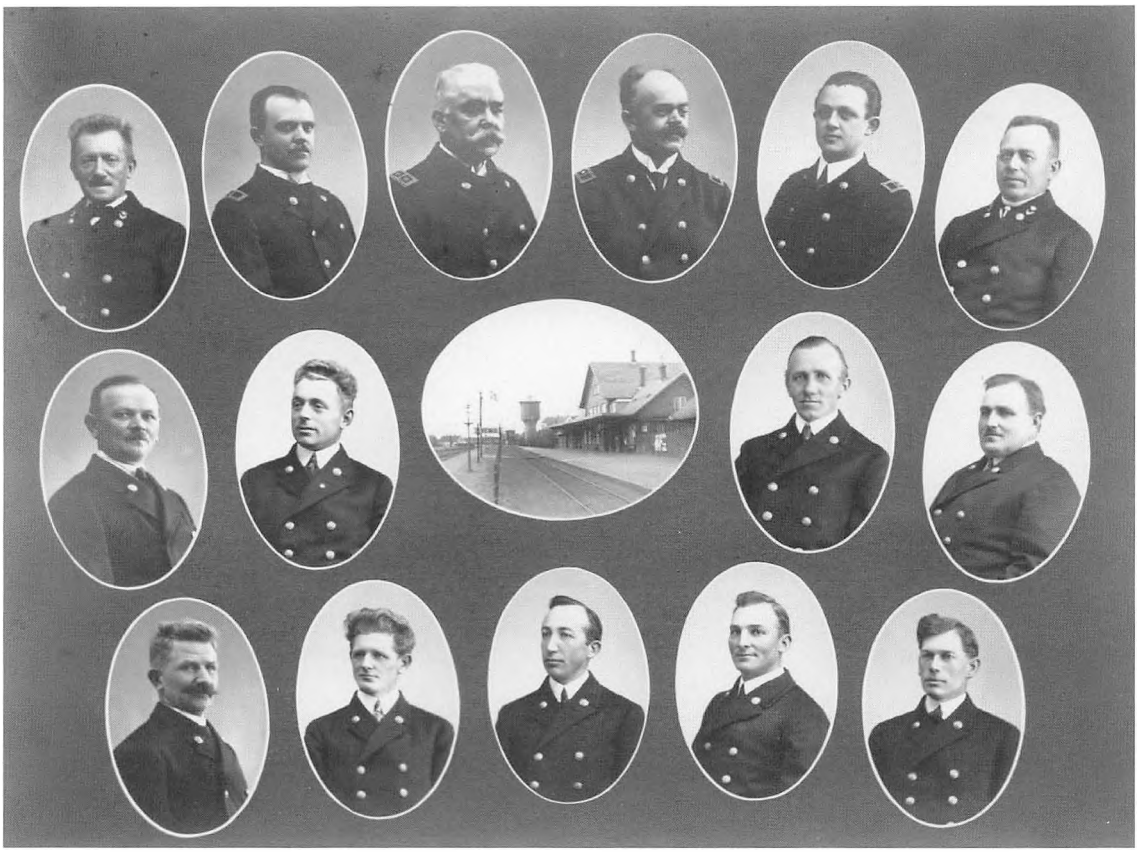
På Vemb station blev der i 1928 anlagt privat sidespor til Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger, FDB, som opførte en stor lagerbygning her. Sidesporet krydsede vejen øst for stationspladsen. DSB's areal var indhegnet, og over sporet var der et led. På den modsatte side af vejen var der en bevægelig bom over sporet, som skulle hindre vogne i at løbe ud fra sidesporet. DSB placerede med rangerhesten vognene indenfor bommen, så måtte FDB selv sørge for at få vognene rangeret på plads ved lagerbygningen. FDB havde aftale om rangering med den samme vognmand som DSB. Alle forhold omkring sidesporet var reguleret i en overenskomst. Heri var fastlagt, hvem der skulle betale hvad i forbindelse med sporets anlæg og vedligehold, samt rangering til og fra sidesporet. Oprindelig var det fastsat, at FDB udover den normale fragt skulle betale en afgift til DSB på 1 kr./vogn for læssede vogne. Det var rimeligt nok, når der kom en læsset vogn til FDB, som blev tømt på sidesporet, for senere at blive rangeret væk som tom vogn. Men hændte det nu, at FDB genlæssede den tomme vogn med gods, som skulle afsendes fra Vemb, så kom FDB til at betale rangerafgift for den samme vogn to gange, uden at DSB i øvrigt havde rangeret med vognen. Det syntes stationsforstanderen alligevel var urimeligt. Så han gik i forbøn for FDB og foreslog, at der ikke skulle betales afgift påny for en vogn, som der allerede ved ankomsten var betalt rangerafgift for. Argumentet var, at der jo ikke skulle betales afgift for vognen, hvis DSB skulle hente den tomme vogn. Da stationsforstanderen i 1934 skrev til 2. Distrikt i Århus, syntes sagen ligetil. Men så let gik det ikke. Distriktet sendte sagen til udtalelse både hos trafiktjenesten og banetjenesten, så sagsbehandlingen tog over tre måneder. Det endte dog med, at DSB lod nåde gå for ret og gav afkald på dobbelt rangerafgift. Siden kom også Dansk Andels Ægeksport, også med eget lager, til som bruger af dette sidespor. Da Vemb station fik rangertraktor, blev det med sidesporskunderne aftalt, at DSB rangerede vognene helt på plads ved



FDB's centrallager i Vemb. Foto: http://www.jiv.dk/vemb/

pakhusporten. Så var de to firmaer fri for af have en aftale om rangering med hest. Når rangertraktoren nu alligevel var ude at køre, spillede det ikke nogen rolle at sætte vognene helt på plads. DSB udførte storsindet den samlede rangering uden ekstraomkostninger for de to firmaer. Dog først efter en nøjere undersøgelse af tidsforbruget til rangeringen. Da denne var gennemført, indstillede stationsforstanderen til distriktet, at der ikke skulle opkræves ekstra.

FDB var en stor kunde og en god kunde for DSB. FDB havde adskillige centrallagre spredt ud over det ganske land og sendte mange vogne mellem de forskellige afdelinger. En sådan stor kunde fik naturligvis storkunderabat og havde en særlig fragtaftale, som takket være den store mængde gav en lavere pris pr. kg. Et almindeligt forretningsmæssigt princip. Men var Statsbanernes godstransport en forretning? Det var et godt spørgsmål. »Den lille købmand«, som ikke fik en tilsvarende rabat, besværede sig over forskelsbehandlingen. Han mente, at DSB som statsinstitution burde behandle alle lige. Endvidere var han utilfreds med, at han som skatteyder skulle være med til at dække DSB's underskud. Det var dog næppe de meget store transporter for FDB, som gav DSB underskud. Det var nok snarere den lille banepakke til »Maren i kæret«. Her stod indtægterne ikke mål med omkostningerne. Et entydigt svar på spørgsmålet om, hvorvidt DSB skulle være en forretning eller en statslig institution, blev aldrig givet. Politikerne vægrede sig ved at give et klart svar. Skulle DSB's godstransport være en forretning, ville meget blive skåret væk, især i udkantsområderne, og det ville, vidste politikerne godt, ikke blive populært. Skulle DSB som statsinstitution give den samme store rabat til alle, ville underskuddet blive endnu større, og det ville betyde større skatter. Hvilket selvfølgelig heller ikke var populært.



Det faste personale på Vemb station i 1928. Øverste række fra venstre portør Nielsen, assistent Jens Peter Hansen, stationsforstander Otterstrøm, assistent Charles L. D. Larsen, assistent Nielsen og baneformand Paulsen. Midterste række fra venstre overportør Petrus Krabbe, portør Knudsen, portør Jensen, overportør Norbert Staalsig. Nederste række fra venstre portør Peter Iversen, portør Coers, portør Jensen, portør Peter Nejrup og portør Larsen. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

På læssevejen havde Vareindkøbsforeningen og Vejle Dampmølle et par private pakhuse øst for spor 4. Her var der også overdækkede kreaturfolde og siderampe.

Kontorpersonalet i 1930'erne

1930'erne var en vanskelig tid for DSB. Den økonomiske depression var en ting, en anden ting var den stadig stigende konkurrence, jernbanerne blev udsat for fra bilernes side. Hos DSB var indtægterne for små, udgifterne for store, og de transporterede mængder gods og det befordrede antal rejsende faldende. Der skulle spares, hvor der spares kunne. Mange mente, at DSB var et bureaukratisk foretagende, med et alt for stort personale. DSB fik ny generaldirektør. Det var P. Knutzen, som var blevet headhuntet fra Postvæsenet. Han effektiviserede og rationaliserede. Med hård hånd mente mange.

På Vemb station havde der i en årrække været stationeret en stationsforstander og to assistenter samt en assistentafløser. Nu blev afløseren sparet væk, og der blev indført selvafløsning. Vagterne på station, som var en landstation, var kategoriseret som norm C. Det vil sige, at den daglige arbejdstid var normeret til op til ti timer. Det var noget længere end på en bystation, her måtte en vagt med sikkerhedstjeneste normalt højst være på otte timer. Begrundelsen for den længere arbejdstid på landstationen var, at arbejdet her var knap så intenst. Sandt nok, men til gengæld var personalestyrken så naturligvis mindre. Tredelte tjenester var almindelige på landstationer. I 1935 var stationsforstanderens vagt således: 4.45-13, 17.15-18.30. Assistentens vagt gik: 9-9.30, 10.30-11.15 og 13-22.30. Så var for begges vedkommende den dag gået. Når der var to mand på vagt samtidig på visse tidspunkter på dagen, var det begrundet med travlhed med toggang og ekspedition af passagerer og gods. Det måtte personalet så indrette sig efter. I 1939 lykkedes det endelig efter flere bønskrivelser fra stationsforstanderen til distriktet at få en assistent mere til Vemb station. Stationsforstanderens vagt blev nu: 8-12 og 14.15-18.45. Assistenten på morgenvagt: 5.25-14.14 og assistenten på aftenvagt: 16-18 og 18.45-1.30. Det var mere humane vagter, og fire mand var mere passende til de forekommende mængder af arbejdsopgaver.

Der var et pænt billetsalg på stationen. I regnskabsåret 1934/35 blev der på stationen solgt 17.453 billetter og 192 abonnementskort. Tal som oven i købet udviste en stigning trods krisen i trediverne.

Travlhed under besættelsen

Under besættelsen var arbejdet ved at stige personalet over hovedet. Der var mange rejsende, meget store godsmængder og mange særtog for tyskerne. I 1942/43 ekspederede stationen 28.000 fragtbreve. Der blev samme år solgt 22.500 billetter. De mange vogne, som skulle overleveres til og fra privatbanen, medførte, at rapportering af og regnskab med disse vogne blev en omfattende og tidkrævende opgave. Forsinkelser og overarbejde forekom i rigt mål. Efter flere henvendelser til distriktet fik stationsforstanderen lov til at ansætte en ekstraskriver på kontoret. Men det var ikke let at holde på folk. Lønnen var 80 øre i timen, og der var mere end nok at lave. Også udendørs var der travlt. Pladspersonalet skulle rangere med de mange godsvogne og de mange særtog. Der var også mere at lave i signalhusene end normalt. Efter tilladelse fra distriktet fik stationsforstanderen lov til at antage først en hjælpearbejder, siden en mere. Det stationsbestyreruddannede personale blev ikke forøget, så det blev ofte til nogle lange vagter. På grund af de mange særtog for tyskerne og som følge af de mange forsinkelser blev det efterhånden ikke ualmindeligt, at aftenvagten ikke slap hjem, før end morgenvagten mødte. Det kunne også forekomme, at morgenvagten blev ændret til at møde tidligere, fordi der skulle komme særtog.

Rangertraktor

Under besættelsen voksede vognladningstrafikken stærkt. Eksempelvis var der i 1942/43 15.987 transiterende vogne på Vemb station. Efter flere andragender fra stationsforstan-



Rangertraktor af typen »Klædeskab«.
Foto: Jens Bruun-Petersen.

deren til distriktet fik stationen endelig i 1943 bevilget en rangertraktor. Det blev traktor nr. 50 af typen »Klædeskab«, således benævnt på grund af en slående lighed med dette møbel. Men møbel eller ikke traktoren gjorde rigtig god fyldest i Vemb og blev flittigt brugt, og med sine 78 »heste« den levende ditto langt overlegen. Under besættelsen var rangertraktoren forsynet med en gengasgenerator. Herved blev trækkraften reduceret noget, men køre kunne man dog trods alt. Det var der også brug for. Med privatbanens tog indgik fiskevogne, smørvogne og vogne med levende dyr. Der var mange vogne med byggematerialer til bunkersbyggeri og vogne med værnemagtsgods. Endelig var der alt stykgodset. Det var ikke ualmindeligt, at der på Vemb station blev læsset ti stykgodsvogne pr. dag til forskellige destinationer rundt omkring i landet.

Vandtårnet

Damplokomotiverne skulle jævnligt have vand påfyldt. På Vemb station var der et vandtårn og vandkraner i begge ender af stationen. Vandet kom fra Storåen, og ved broen over Storåen var der en pumpestation og herfra en rørledning op til vandtårnet på stationen. I perioder var privatbanens vandforsyningsanlæg ikke funktionsdygtigt. Så leverede DSB også vand til privatbanens lokomotiver. Alt efter regning selvfølgelig, der blev udarbejdet månedsregnskab over vandforbruget.

Efter sabotagen mod det gamle vandtårn i 1945 måtte man nøjes med et midlertidigt vandtårn. Det var vandbeholderen fra en gammel lokomotivtender, der blev opstillet på et stillads. Det gav vand, men ikke nok. Kapaciteten var for lille. Var der krydsning, og det var der ofte, og skulle begge tog tage vand i Vemb, så tømte første tog beholderen, og andet tog måtte vente til beholderen var fyldt igen. Det tog sin tid og kostede uvægerligt forsinkelser.

Det midlertidige vandtårn brændte den 8. januar 1947 ved en brand opstået i et tilhørende skur, antagelig som følge af gnister fra en kakkelovn. Det betød endnu et midlertidigt vandtårn. Et nyt vandtårn skulle bygges, men det var lettere sagt end gjort i efterkrigstiden. Der var materialemangel og allehånde restriktioner for byggeriet. Byggenævnet skulle ansøges om tilladelse til anvendelse af klausulerede materialer. I marts 1947 blev der indgået aftale med murermestrene Bech og Lundgaard i Holstebro om opførelse af et nyt vandtårn. Men selv da materialebevil-



Rangertraktoren rangerer med et par privatbanevogne på Vemb station. Foto: Arkiv Niels Jensen.

lingen var givet fra Byggenævnet i december 1947, var det svært at skaffe byggematerialer. Men færdig blev vandtårnet dog i 1948, og nu var der vand i stride strømme. At kørslen med damplokomotiver på denne del af Jyske Vestbane skulle ophøre kun godt et tiår senere havde ingen forudset. Da kørslen med damplokomotiver var ophørt, var der ikke brug for vandtårn mere, og det blev nedrevet i midten af 1970'erne.

I 1946 bad Bladhandler-Forbundet DSB undersøge, hvad det ville koste at indrette en bladkiosk på Vemb station, og hvad huslejen skulle være. DSB udarbejdede et overslag. Stationsforstanderen frarådede en bladkiosk på stationen. Han mente ikke, det ville kunne løbe rundt. Der var en bladkiosk i Vemb i forvejen, og stationsbyen havde dengang kun i alt 850 indbyggere, så han mente ikke der var basis for to bladkiosker. Derved blev det.

Vemb station i 1950'erne

Efterhånden kom besættelsen og mangelsituationen på afstand. Stationen fik en muret remise til rangertraktoren, tidligere havde man lånt sig til en plads i privatbanens remise, når de ikke selv brugte den. En benzinstander med tilhørende tank fik man også. Tidligere havde man hentet benzin i dunke hos en tank i byen. Der blev stadig læsset mange stykgodsvogne, et halvt hundrede stykker om ugen blev det til. Når godstoget, tog 2301, der kørte sydpå fra Vemb station lidt over klokken otte om aftenen, rangerede, var det ikke ualmindeligt, at der skulle optages vogne fire steder i toget. Vand skulle lokomotivet også have. Endelig var der ind- og udlæsning af stykgods. Om morgenen rejste ca. 50 elever, som gik i den private realskole, til Ulfborg med toget og kom hjem igen med lyntoget om eftermiddagen. Stationsforstanderen fik en skrivemaskine. Efterhånden blev



Post 2 på Vemb station. Foto: Jens Bruun-Petersen.

tørvene afløst af koks, cinders og briketter i stationens mange kakkelovne. De svinede knap så meget og gav bedre varme.

I 1950'erne fyldte jernbanen stadig meget i stationsbyen Vemb. Mange af stationsbyens indbyggere arbejdede ved banen. Lemvigbanen havde egen station med en stationsforstander boende i lejligheden på privatbanestationen, og bag privatbaneremisen havde Lemvigbanen en bolig for en baneformand.

DSB havde flere tjeneste- og lejeboliger for de mange ansatte. Ved den sydlige overkørsel var hus 97 beliggende. Det var et tidligere ledvogterhus. Bommene blev nu betjent fra den sydlige signalpost, og huset var lejebolig for en af banens ansatte. På Stationsvej 4 var hus 97b, assistentboligen, beliggende, og på stationsbygningens første sal var der lejlighed for stationsforstanderen. På Præstegårdsvej 1 havde DSB en dobbeltbolig, hvor to familier boede. I stationens nordende var hus 97a beliggende, det tidligere vogterhus for den nordlige overkørsel. Bommene blev nu betjent fra den nordlige signalpost og hus 97a var bolig for en portør.

Fra vognsmører til vognopsyn

Vemb station blev efter tilkomsten af privatbanen normeret med en såkaldt vognsmører. Han skulle, som navnet siger, sørge for at vognenes lejer var velsmurte. Dengang havde vognene endnu ikke rullelejer, men glidelejer. Oprindelig kunne DSB's vogne godt køre på privatbanen. Men privatbanens små godsvogne ville Statsbanerne ikke vide af, så godset måtte omlæsses i Vemb. Efterhånden som privatbanen fik større og mere solide vogne, fik de tilladelse til også at køre på DSB's net. Vogne, som skulle overleveres fra privatbanen, blev efterset på Vemb station, inden de fik lov til at køre videre. Vognopsynsmanden, som han siden blev benævnt, skulle efterse, at vognenes tekniske tilstand var i orden. At bremserne var i orden, at vognen ikke var overlæsset, at revisionsfristen ikke var overskredet, og at puffere og kobling var i orden. Vognopsynsmanden kontrollerede også, at hjulenes løbeflader var i orden. Tidligere havde alle vognhjul en hjulbandage, også kaldet en hjulring, som var sat fast på selve hjulskiven. Hvis denne hjulring var revnet eller sad løs, kunne det medføre en afsporing. Kontrollen blev foretaget ved, at vognopsynsmanden slog på hjulringen med en hammer på et meget langt skaft. Var hjulringen i orden, havde den en ren klingende



Jernbaneoverskæringen ved Nørregade. Til venstre ses gavlen af vogterhus nr. 97 og til højre post 1 samt det nye vandtårn. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

lyd. Var den ikke i orden, havde den en dump lyd. Vognopsynsmanden medvirkede også ved bremseprøver, når vognene var indrangeret i det tog, de skulle med. Var der mindre fejl eller mangler ved vognene, sørgede han for udbedring af disse. Vogne, som var blevet læsset på Vemb station, skulle naturligvis efterses, men det var de overleverede vogne fra privatbanen, der var flest af.

Fællesstationen

Endelig i 1957 blev Lemvigbanen og Statsbanerne så omsidder enige om vilkårene for privatbanens fulde optagelse på Vemb statsbanestation. Omlægningen af spor mv. blev påbegyndt i 1958, den 31. januar 1959 blev det sidste privatbanetog afsendt fra lokalstationen i Vemb, og fra og med første morgentog søndag den 1. februar 1959 nedlagdes Lemvigbanens lokalstation i Vemb, og privatbanen fik fuld optagelse på Vemb statsbanestation. Det havde så bare taget 80 år!

Der var indlysende fordele ved, at passagerer kunne skifte tog, og at gods kunne omlæsses ved samme perron, og at driftsopgaverne kunne løses af kun et hold personale. Alle til stationstjenesten hørende forretninger blev udført at Statsbanernes personale, dog skulle privatbanens personale hjælpe til med ind- og udlæsning af gods til og fra privatbanens tog. DSB skulle med rangertraktoren oprangere Lemvigbanens godstog i stationsorden samt i øvrigt al rangering ved de to baners godstog. Det var en ikke helt lille opgave. På den

tid var der omkring 9800 transiterende godsvogne om året. Særtog var også almindeligt forekommende. Fra Lemvigbanen ankom hver formiddag et godssærtog, tog 1030. Toget medførte godsvogne samt stykgods til stykgodsvognene, der blev læsset i Vemb. Ilgods var der også, bl.a. til omlæsning til persontogene 319 og 342. Persontoget, tog 342, bragte også stykgods- og ilgodsvogne til Vemb station fra bl.a. Århus og Kolding.



Lemvigbanens motortog med bureauvogn er klar til afgang fra Vemb station mod Lemvig. Foto fra 1963. De mange trækvogne på perronen blev anvendt ved omlæsning af stykgods og post. Foto: J. Guldbæk Christensen/ Arkiv JMJK.

Vognmanden

Vognmand Thorvald Jørgensen kørte stykgods ud i stationsbyen fra Vemb station. Han havde oprindelig rangeret med hest på stationen. Efter Thorvald overtog hans søn Hans udkørslen af gods. Hans Jørgensen kørte stykgods og banepakker ud, mest med traktor, men når traktoren var optaget, blev der kørt med hestevogn, han drev jo landbrug samtidig. DSB overtog selv kørslen, da der i 1972 blev indført knudepunktstrafik i stykgodsbefordringen.

Statsbanestationen bliver postekspedition

Da der blev etableret fællesstation, overtog DSB også postekspeditionen i Vemb. Den havde tidligere været på privatbanens station. Stationsforstander J. P. A. Sørensen kunne nu også smykke sig med titlen postekspeditør. Til stationsforstanderstillingen blev nu knyttet et tillæg for varetagelse af ledelsen af postekspeditionen. Ekspeditionens åbningstider var følgende: mandage-fredage kl. 9-12 og 14.30-17.30, lørdage kl. 9-14, søndage (kun for udlevering af aviser): kl. 10.15-11.15. De, der gerne ville have deres søndagsavis med det samme, kunne hente den på stationen i åbningstiden. Ellers kom avisen med postbuddet ud om mandagen. Den medarbejder, der havde vagt om søndagen, skulle sørge for at holde styr på hvem, der havde hentet avisen om søndagen. I anledning af, at DSB overtog postekspeditionen, blev der foretaget en større ombygning på stationen. Stationskontoret blev ombygget. Der kom en ny skranke til, og bag den var der et skrivebord for den medarbejder, som passede post. Der blev også indrettet budstue til postbudene.

Post på Vemb station

Post til og fra Vemb station blev befordret med togene. Om morgenen indgik fra syd hovedposten kl. 5.10 med tog 308, som medførte et såkaldt bureau, en postvogn, hvori postpersonale undervejs sorterede posten til de forskellige destinationer. På Vemb station var der stor postomlæsning til Lemvigbanens tog 1, der afgik fra Vemb kl. 5.24. Posten til

Lemvig, Harboør og Thyborøn skulle med her.

På stationen var det DSB's personale, som varetog postforretningerne. Om morgenen skulle posten sorteres op de til enkelte bude. Der var breve, småpakker, aviser, ugeblade og tidsskrifter. Morgenaviserne var især Jyllands-Posten samt de københavnske dagblade. Ugebladene, som kom til omdeling tirsdag, var bl.a. Hjemmet, Familie-Journalen, Anders And og mange flere. Værdiforsendelser og anbefalede breve skulle føres i kontrabøger. Det samme skulle postanvisninger og udbetalinger. De beløb, som budene skulle udbetale, skulle tælles op og føres på en kvitteringsliste. Der var også postbokse. Så kunne de erhvervsdrivende hente deres post tidligt, når posten var sorteret op. Postbudene gik ud ved syvtiden. Tidspunktet blev ændret i takt med køreplansændringer. I postekspeditionens sidste år kom posten med bil.

Postruterne i Vemb hed: Nees, Skalstrup, Gørding, Stenum, Bur og Vemb by. Ruten til Bur kom til, da stationen og jernbanepostekspeditionen i Bur blev nedlagt i 1970. Ruten til Nees blev tidligt motoriseret. Landpostbudet lagde selv bil til og fik kørselsgodtgørelse fra Postvæsenet. Han kørte i bil med posten til Nees, undervejs blev en del post afleveret i Skalstrup. Nået frem til Nees blev bilen parkeret, og han cyklede rundt. I 1955 kom der motorcykel med sidevogn, og omkring 1964 fik landpostruterne efterhånden bil. Turen i Vemb by blev dog kørt på cykel.

Når postbudene kom hjem igen om eftermiddagen, skulle de girokort og opkrævninger, som de havde fået betaling for, afregnes.



Landpost Kaj Skydsgaard på motorcykel ved Vemb station. Foto: Rita Skydsgaard.

Det kunne for nogle ruters vedkommende godt være mange og indebære betydelige beløb. Anbefalede breve, som posten havde haft med ud om morgenen, skulle enten være udleveret til modtageren mod kvittering, eller de skulle være anmeldt og tilbageleveres til postekspeditionen, hvor de senere kunne afhentes. Landpostbudene modtog breve og pakker på turen. Disse blev så afleveret ved hjemkomsten til videre ekspedition.

Formiddag og eftermiddag var der åbent for postforretninger på stationskontoret. Tidligere var giro den mest anvendte form for betalingsoverførsel i Danmark. Både for erhvervslivet og private. Et girokort skulle stemples både på selve kortet og på kvitteringsdelen med såvel ekspeditionsstedets datostempel som en nummeratør. Alle dagens girokort skulle manuelt på en regnemaskine slås op på en blanket med plads til 100 poster. Det var et større arbejde, også fordi der



Postudveksling ved bureauet i tog 308 på Vemb station en tidlig morgen. Foto: Rita Skydsgaard.

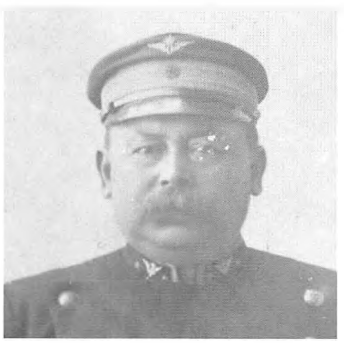
på bagsiden af blanketten skulle slås kontrol. Det hele skulle passe. På de store dage kunne der godt være omkring 1000 indbetalingskort. Så var der travlt, og der var en omsætning i flere millioners klassen. Alle girokortene blev indsendt til Postgirokontoret og dagens regnskab til det foresatte postkontor i Holstebro. Udover girokortene var der også anbefalede breve, salg af frimærker samt oplysninger om og ekspedition af både breve og pakker til det store udland.

Skulle man sende en postpakke, skulle man også udfylde et adressekort med bl.a. afsenders og modtagers postadresse. Såvel adressekort som pakke blev påklæbet et registreringsnummer. Frimærker, med en værdi svarende til prisen for forsendelsen, blev klistret på adressekortet. Når pakker ankom til Vemb station, skulle de afkonfereres med adressekortene. På adressekortet blev det noteret, når pakken var udleveret til modtageren. Der blev holdt nøje regnskab med hver en pakke. Anbefalede breve, værdibreve og værdipakker blev der også holdt nøje regnskab med. Når personalet fra stationen afleverede sådanne forsendelser til togene, skulle der udfyldes et såkaldt karte, en blanket, hvor art og antal af de forskellige forsendelser var registreret.

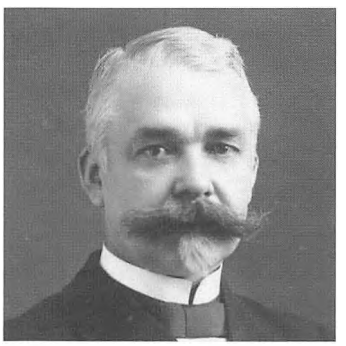
Først på eftermiddagen kom med persontogene fra Holstebro og Ringkøbing eftermiddagsaviserne. Det var Holstebro Dagblad og Ringkøbing Amts Dagblad. Mange bundter aviser blev læsset ud på stationen. Nogle var til avisbudene, som straks gik i gang med omdelingen i selve stationsbyen. Enkelte, som ikke fik avisen med avisbud, kunne finde på selv at hente avisen på stationen. Ellers blev de øvrige aviser fordelt til de forskellige postbude, som så havde avisen med på turen næste dag. Stationen førte et såkaldt avisregnskab for alle aviser, ugeblade mv. Der blev holdt nøje regnskab med, hvem der skulle modtage de forskellige aviser, samt hvor mange eksemplarer stationen og det enkelte postbud skulle have. Det antal, som indgik hver dag, skulle kunne slå til, så alle abonnenter fik det, de havde betalt for. Det var vigtigt

Forstandere på Vemb station

Da landstationerne havde deres storhedstid, var stationsforstanderen en af byens spidser. Han var en betroet embedsmand, som havde en myndighed at udøve. Han var statsmagtens forlængede arm og repræsenterede Statsbanerne og ofte også Postvæsenet og Statstelegrafen. Nogle steder var stationsforstanderen også kongelig vejer og måler og skulle på selve majestætens vegne se til, at ingen snod på vægten. Her ses det meste af kongerækken fra Vemb station. Billedgalleriet prydede stationsforstanderkontoret på Vemb station. Fotos: Egnshistorisk Studiesamling.



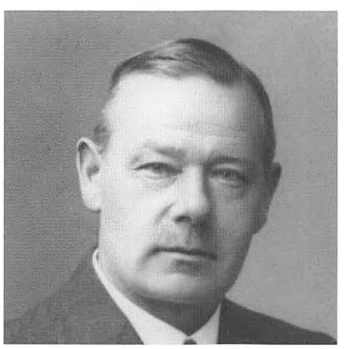
H. Moller 1882-1920



V. T. V. Otterstom 1920-1930



N. N. Bjerg 1930-1939



K. E. Thomsen 1939-1948



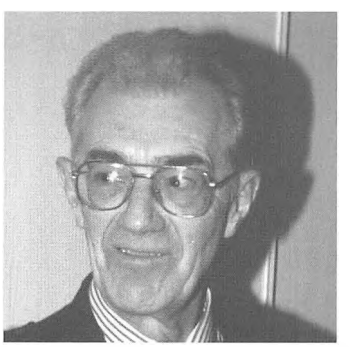
K. Kragh Thomsen 1948-1956



J. P. Å. Sørensen 1956-1967



R. Johansen 1968-1980



Arne Moller Rasmussen 1982-1993

hele tiden at holde dette regnskab ajour, når nogen flyttede, opsagde et abonnement, eller hvis der kom nye til. Var der ikke aviser nok, var der ret hurtigt nogen, som indfandt sig på stationen for at reklamere. Der måtte heller ikke komme for mange aviser. Det var spild, og det gik virkelig ikke hos Postvæsenet. Der skulle være orden i tingene.

Om aftenen skulle der afpostes. Der blev sendt både breve og pakker med flere forskellige tog både i sydlig og nordlig retning. Bureauet om aftenen kørte sydpå i tog 383 med afgang fra Vemb kl. 21.45. Forinden var posten fra Thyborøn, Harboør og Lemvig indgået til stationen med privatbanens tog 20, som ankom kl. 21.30. Her var der også stor postomlæsning.

Juleposten gav travlhed på den lille station. Der kørte særtog i ugen op til jul både morgen og aften, og ofte skulle stationen være ekstrabemandet. Der var mange pakker med julegaver til private, og der var flere forsendelser end normalt til byens handlende. Det gjaldt om at have de varer på hylderne, som efterspurgtes i julehandelen. Julemærker blev solgt i lange baner. Et hav af julekort var der også. Afsendte julekort skulle på stationen håndstemples hvert og et og samles i bundter til de forskellige posthuse. Mange julekort ankom også fra nær og fjern. Budene skulle op til jul besøge praktisk taget hver eneste husstand på turen for at aflevere julekort. Dengang var det den samme person, som havde den samme postrute i årevis. Det havde sine fordele. Posten var godt kendt i lokalsamfundet. Var en adresse på et brev mangelfuld, kendte posten som regel modtageren, og brevet nåede frem alligevel. Posten vidste også besked om, hvornår præstens børn var hjemme på ferie, og posten til dem derfor ikke skulle eftersendes. Posten var højt værdsat i lokalsamfundet, og blev derfor særlig godt beværtet op til jul. I dagens løb kunne de blive til kaffe mange steder. Det lod sig praktisere dengang, fordi tiden i princippet var postens egen. Stregkoder og scannere var ikke opfundet. Til jul kunne der også falde gaver af, f.eks. vin og chokolade.

Faldt den 24. december på en hverdag, var postekspeditionen åben om formiddagen, og postbudene gik ud som sædvanlig. Der var gerne voldsom trængsel og alarm. Meget skulle nås i sidste øjeblik. Men trods travlheden var det også en hyggelig dag med en ganske særlig stemning. I løbet af eftermiddagen stilnede travlheden af, og det var en naturlig del af fællesskabet på arbejdspladsen at ønske hinanden en glædelig jul.

Var den 31. december en hverdag, gik posten også ud på denne dag. Så skulle der ønskes godt nytår rundt på turen. En skål kunne det også blive til flere gange. Nogle bude kunne, når de kom tilbage til stationen, være i et vældigt humør.

I januar blev det hverdag igen. Så kom der store mængder brevpost. Årsopgørelser, kontoudtog, breve fra skatteväsenet og meget mere.

Vemb station i 1963

I 1963 var der stadig en stor personalestyrke på Vemb station. J. P. A. Sørensen var stationsforstander, og en overtrafikassistent var



Den 11. januar 1965 kunne stationsforstander J. P. A. Sørensen på Vemb station fejre sit 50 års jubilæum ved DSB. Sådanne jubilæer var den gang meget almindelige. Et arbejde ved DSB var en livsstilling. Siddende for bordenden er stationsforstanderen. Stående fra venstre mod højre ses fru stationsforstanderen, ekstraarbejder Villy Hingelbjerg og ekstraarbejder Kresten Pedersen. Siddende fra venstre mod højre overtrafikassistent Lars Sommer Christensen, en medarbejder fra 8. Trafiksektion, et familiemedlem og læge Wilson, som var jernbanelæge. Statsbanepersonalet havde dengang deres egen sygekasse og skulle konsultere de særlige jernbanelæger, som havde aftaler med Statsbanepersonalets Sygekasse. Foto: Arkiv Ole Edvard Mogensen.

souschef. Endvidere var der fire trafikassistenter, to kontorassistenter, som passede post, og som regel to trafikelever. Plads- og pakhuspersonalet omfattede en pakhusformand, som ledede arbejdet på pakhuset og ved omlæsningen. Store mængder il- og stykgods og mange banepakker blev omlæsset ved ilgodsperronen. Der blev dagligt læsset vogne til Københavns Godsbanegård, Fredericia, Århus og Holstebro. Endvidere var der en rangerformand, som ledede rangerarbejdet. Der var ti overportører/portører, fire portøraspiranter og seks ekstraarbejdere.



Travlhed på Vemb station i 1963. Togkrydsning i spor 1 og 2, i spor 0 er rangertraktoren i gang med at oprangere et godstog til Lemvig, og ved den høje ilgodsperron er ilgodsvogne under læsning. Foto: J. Guldbæk Christensen/Arkiv JMJK.

Rejsende var der også mange af. Omkring 80.000 om året. Heraf ganske mange til og fra Lemvigbanen.

Landbrugsnyt

I 1960'erne kom der også nyskabelser i landbrugssektoren. En af dem var korntørrerier. Th. Hansen fra Vemb Vareindkøbsforening startede i 1964 Vemb Korntørreri og opførte



Privatbanens sporområde på Vemb station. I forgrunden ses privatbanens drejeskive og til højre ses godsvogne og den nye rangertraktor. Bygningen til venstre er korntorreriet. Foto: Arkiv Niels Jensen.

en ny lagerbygning med korntørreri vest for privatbanesporene. Korntørreriet kørte på gas, som kom med banen fra Dalsøgas ved Århus. Maskineriet holdt en frygtelig larm, når det kørte. Men det virkede ganske udmærket, vandprocenten i kornet kunne sænkes ganske betydeligt. Det var en stor fordel, hvis det satte ind med regnvejr i høstens tid. Nu var landmændene knap så afhængige af vejrliget.

Nyt sikringsanlæg

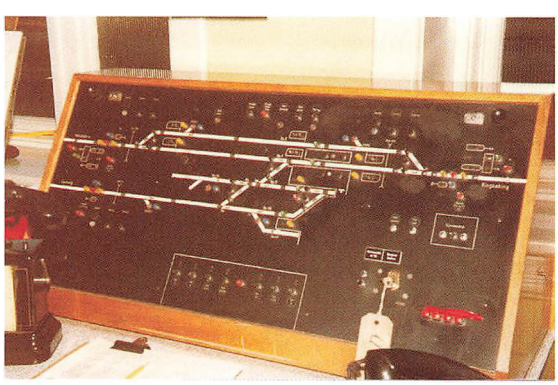
Sikringsanlægget på Vemb station omfattede en signalpost i hver ende af stationen samt kommandopost på stationskontoret. Betjening af signaler og sporskifter fra signalposterne skete ved hjælp af trådtræk. De to signalposter var i elektrisk afhængighed af kommandoposten. Her kunne stationsbestyreren frigive togvejene. Når anlægget skulle betjenes, var det nødvendigt med en mand hvert sted. I 1965 fik stationen nyt relæsikringsanlæg, som også omfattede privatbanesporene. Nu var det nok med en mand til betjening af sikringsanlægget.

Det nye relæsikringsanlæg var i øvrigt forsynet med elektriske lysafgangssignaler, så den fungerende stationsbestyrer ikke behøvede gå ud til de enkelte tog for at give afgang med signalstokken – også kaldet spejlægget. Afgang kunne nu gives fra kontoret blot ved tryk på en knap. Vældig nymodens – og dog, Vemb station havde faktisk indtil 1936 også i forbindelse med det gamle sikringsanlæg



Før Vemb station fik nyt sikringsanlæg, skulle alle tog til og fra Lemvig ind- og udrangeres. Her er ekstraarbejder Kresten Pedersen klar på perronen til at udrangere et særtog til Lemvig. Foto: Arkiv Ole Edvard Mogensen.

haft elektriske lysafgangssignaler! Disse blev dog taget ud af drift, da Statsbanerne dengang mente, at det var bedst med ensartede afgangsprocedurer på flest mulige stationer – og det blev så med spejlægget.



Betjeningspulten til relæsikringsanlægget på Vemb station. Foto: Ole Edvard Mogensen.

Fra starten kunne relæsikringsanlægget ikke stilles til ubetjent station, så der skulle være en stationsbestyrer på Vemb station i togtid. Det var der så, fra tidlig morgen til sen aften alle ugedage. Fra den 1. marts 1974 blev sikringsanlægget dog ændret til, at stationen kunne være ubetjent ved såvel DSB-tog som VLTJ-tog. I den første køreplansperiode herefter ophørte betjeningen så på hverdage kl. 20.30 og lørdage kl. 17.00. På søndage var stationen dog betjent til kl. 22.50.

Tiderne skifter

Da DSB i 1966 anskaffede nye rangertraktorer, fik Vemb station også ny maskine til er-



Læsseprofil på Vemb station. Profilmålet blev endnu i 1970'erne brugt til at kontrollere, at læsset på åbne vogne læsset med tagrør ikke var for stort. Foto: Ole Edvard Mogensen.

statning af det gamle klædeskab. Nu var man godt kørende. Den nye maskine havde 128 HK, meget bedre plads i førerhuset, trykluftbremse og automatkobling.

Den nye rangertraktor havde faktisk en hel del at gøre. Der var de mange transiterende godsvogne til og fra Lemvigbanen samt de mange ankomne og afgående ilgods- og stykgodsvogne. Der skulle rangeres ved DSB's godstog, men herudover skulle der også rangeres ved en hel del persontog, idet flere af disse tog medførte ilgods- og stykgodsvogne. I formiddagens løb ankom flere persontog, som havde vogne med til Vemb. En ny opgave kom også til for personalet i Vemb. Rangertraktor, traktorfører og rangerleder kørte nu dagligt lokalgodstog til Ulfborg.

Effektiviseringsbestræbelser hos DSB medførte, at al stykgodsbefordring til og fra Vemb området blev omlagt til lastbil, som kørte ud fra pakhuset i Holstebro. Godsekspeditionen i Holstebro blev centrum i et såkaldt knudepunktsområde. Stykgods mellem knudepunkterne blev befordret i jernbanevogne. Distributionen i knudepunktsområdet skulle ske med lastbiler. De mange stykgodsvogne, der tidligere var blevet læsset på Vemb station, faldt væk. I den første tid efter omlægningen kørte der en stykgodsvogn mellem Holstebro og Lemvig over Vemb. Men den faldt snart væk og Lemvigbanens lastbil hentede godset i Holstebro.

Både trafikken fra Damhuså Mergelleje og FDB var hørt op. De sidste mergeltransporter fandt sted i 1956, og FDB centrallager lukkede i 1962. Godstrafikken til og fra Vemb station var midt i 1960'erne kun på omkring 1500 tons. Godstrafikken til og fra privatbanen var stadig betydelig, på samme tidspunkt omkring 24.000 tons pr. år.

Der var ikke længere behov for en rangermaskine, og den blev sparet væk i 1973. Så skulle togmaskinerne igen klare rangeringen. Denne rangering bestod hovedsageligt i overlevering af vogne til og fra privatbanen. Midt i 1970'erne var der ikke megen vognladningstrafik tilbage på Vemb station. En vogn om ugen var ofte det, det kunne blive til. De to lange sidespor øst for hovedsporene var der dog stadig og blev ind i mellem benyttet. I en periode kom der en del vogne fra Tyskland med rør til naturgasprojektet. Rørene blev aflæsset på Vemb station, og på læssevejen kunne de ligge i depot, indtil de skulle bruges. Her lå de ikke i vejen.

Efter ibrugtagningen af det store tankanlæg for flydende ammoniak ved Lundby mellem Aulum og Tvis blev bl.a. Vemb station også anvendt som depotstation for tankvogne med flydende ammoniak. Trak det ud med foråret, kunne ammoniakken ikke nedfældes, og så var der ikke nogen afsætning fra tanken i Lundby. De mange vogne med ammoniak, som var bestilt for længe siden i håb om forårets sædvanlige komme, indfandt sig som planlagt. Disse vogne skulle så nødvendigvis stilles i depot et sted, indtil vejrliget gjorde markarbejdet muligt. Vognene blev så placeret på de to sidespor i Vemb. Der var plads til to tog på hver 17 vogne. Såvel transporter som parkering i Vemb forløb uden problemer. Men alene de store mængder gjorde, at flere skulede ængsteligt til de mange vogne. Ammoniak er ikke ufarlig. Mange beboere var ikke glade for naboskabet, selv om det kun var midlertidigt.

Den sidste tid med personale på stationen

Fra sommerkøreplanen 1991, som medførte en udvidelse af køreplanen, var Vemb station betjent som togfølgestation mandag-fredag: 5.30-18.40, lørdag 5.30-14.10. Søndag var stationen ubetjent. I 1992 blev postbudene på Vemb station omstationeret til posthuset i Ulfborg. På stationen i Vemb blev opretholdt et postindleveringssted. DSB bemandede i strengt nødvendigt omfang stationen med en stationsbestyrer, når det var nødvendigt af hensyn til toggangen. Efterhånden blev fjernstyringen af Jyske Vestbane fra fjernstyringscentralen i Esbjerg udbygget,



Den 28. december 1978 begyndte en af de værste snestorme i mands minde. Lemvigbanen kørte snerydningstog med »Marcipanbrødet«, ML 12, og en hjemmelavet sneplov. Foto: Ole Edvard Mogensen.



Omlæsningsperronen i Vemb august 1963. Her blev der dengang dagligt læsset stykgodsvogne til Holstebro, Århus, Fredericia og Københavns Godsbanegård. Til højre ses portør K. Johannesen og i midten rangerformand Johannes Pedersen. I baggrunden ses overdækkede folde, som blev brugt ved transport af levende dyr. Foto: Arkiv Ole Edvard Mogensen.

og i december 1996 blev stationen fjernstyret. I 1995 indgik Lemvigbanen aftale med DSB og Postvæsenet om henholdsvis billetsalg og postekspedition på Vemb station. En medarbejder på deltid passede begge forretninger. Åbningstiden var mandag-fredag: 11-12, 14-16.30 og lørdage 10-12. Omsætningen var dog så lille, at ordningen ikke kunne løbe rundt, og den ophørte i 1998.

Lukket og slukket

I dag er stationsbestyrelse, postekspedition, billetsalg og godsekspedition væk, og der var i flere år lukket og slukket på Vemb station. I modsætning til de fleste andre landstationer har Vemb station stadig godstrafik. Kun i transit, men alligevel. Lemvigbanen kører godstog til og fra Herning. Kørslen udføres med et MY-lokomotiv, som Lemvigbanen købte brugt hos DSB, da DSB ikke længere selv havde brug for lokomotivet. De fleste vogne er tankvogne. Så Vemb station har stadig ind i mellem et godstog fremført af et MY-lokomotiv. Næsten som for 40-50 år siden. Dog er der betydelig forskelle på dengang og nu. Det er helt andre vogntyper, der køres med i dag. Toget er kortere end dengang, til gengæld er vægten forøget ganske betydeligt. Jernbanesektoren har også undergået store forandringer. Sporene forvaltes, og sikkerhedstjenesten varetages af Banedanmark. Toget fremføres af Lemvigbanen. Stationen er solgt, og DSB er helt ude af billedet. En situation, som ingen kunne forestille sig et halvt århundrede tidligere.

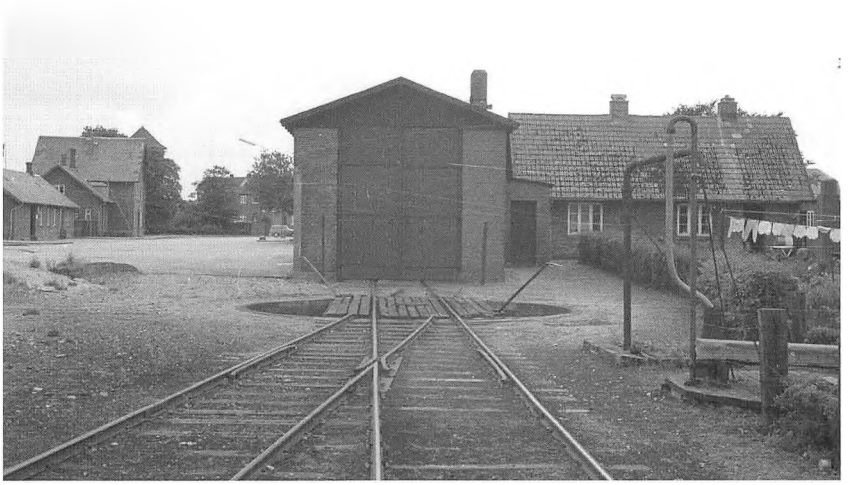
Vemb privatbanestation

Lemvigbanen havde oprindeligt regnet med at få fuld optagelse på Vemb statsbanestation. Sådan kom det imidlertid ikke til at gå, i alt fald ikke i første omgang. Måske var forskellen mellem den noget traditionsbundne og regelstyrede statsbanedrift og privatbanens nye koncept den såkaldte tertiærdrift for stor. At der ikke kunne opnås enighed med Statsbanerne om optagelse af Lemvigbanen på Vemb station var noget af en streg i regningen for Lemvigbanen. Det var dyrt at skulle anlægge og drive egen station i Vemb. Lemvigbanen måtte i al hast opføre egen stationsbygning i Vemb. Da den ikke nåede at blive færdig til Lemvigbanens indvielse den 20. juli 1879, havde Lemvigbanen til at begynde med til huse i krostuen på Gæstgivergården. Så her var der togekspedition, billetsalg, fragtbreve – og sovs og kartofler!

Den første privatbanestation i Vemb var ikke stor. Den var ikke meget større end et ledvogterhus. Stationsbygningen kunne tages i brug den 1. oktober 1879. Der var bolig for stationsforvalteren, ventesal, ekspeditionslokale og kontor. Der var sparet, hvor der spares kunne. Noget af det, som stationsforvalteren ret hurtigt skrev på ønskesedlen til hovedkontoret i Lemvig, var et bord i ventesalen. Det fandtes fra starten ikke. Remisen i Vemb var heller ikke prangende, kun et simpelt træskur. Hvis de rejsende skulle, måtte



Den anden privatbanestation i Vemb, som var i brug i årene 1902-59. Foto: Lemvig Museum.



Privatbanens remise og til højre baneformandsboligen. Foto: Niels Krøyer.

de holde sig. Et træskur med retirader blev først opført i 1899.

Som tiden gik, og trafikken voksede, viste den oprindelige stationsbygning for privatbanen sig dog håbløst for lille. Et forslag fra Lemvigbanen – fremsat omkring år 1900 – om bofællesskab faldt dog desværre ikke i god jord hos Statsbanerne, så endnu engang måtte Lemvigbanen opføre en ny og denne gang noget større stationsbygning, som stod færdig i juni 1902.

Den anden station

På den nye privatbanestation var der bedre plads. Der var stationskontor med den nødvendige plads, og der var en ventesal af rimelig størrelse. På førstesalen i den nye stationsbygning var der tjenestebolig for stationsforstanderen.

Der blev opført en muret remisebygning, så kunne lokomotiv og personale, der kørte fra Lemvig til Vemb om aftenen, overnatte i Vemb og køre første morgentog til Lemvig. Der var også kulgård, drejeskive, vandkran. Endvidere var der for en baneformand en tjenestebolig beliggende vest for remisen. Endelig var der pakhus og kreaturfold.

Omkring 1930 var privatbanestationen bemandet med en stationsforstander, en assistent, to overportører, en portør, en baneformand og to ekstramænd.

Fællesstation med DSB

I 1957 lykkedes det omsider for Lemvigbanen og DSB at blive enige om vilkårene for privatbanens optagelse på Vemb statsbanestation. Det var planen, at privatbanen skulle have fællesstation med DSB fra den 1. januar 1959. En af forudsætningerne var, at kommunen garanterede Lemvigbanens fortsatte drift i en syvårig periode efter den daværende garantiperiodes udløb i 1959. DSB skulle på statsbanestationen anlægge et nyt perronspor, i planlægningsfasen benævnt Lemvigbanens spor 1, ved vestsiden af perron 1. Endvidere skulle der være et Lemvigbanens spor 2. Dette spor blev placeret ved den nye perron



Stationskontoret på privatbanestationen. Fra venstre ses trafikassistent Hansen, portør Karl Johan Hingebjerg og Else Raunsbæk. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

ved godsomlæsningsrampen. Lemvigbanens godstog benyttede spor 2. Da der allerede fandtes et spor 1 og spor 2 på statsbanestationen, var det nødvendigt med andre numre til privatbanens spor. Sporet nærmest spor 1 kom til at hedde spor 0, og det vestligste togvejsspor, som især var tiltænkt godstog, kom til at hedde spor 00. DSB skulle overtage hele stationstjenesten med sikkerhedstjeneste, billetsalg, godsekspedition og rangering. DSB skulle også overtage postekspeditionen, og på statsbanestationen skulle der foretages en større ombygning. Der skulle indrettes ekspeditionskontor til kunderne og budstue til postbudene. Når privatbanen havde fjernet sporene på stationspladsen, skulle kommune anlægge parkeringspladser og rutebilholdeplads ved den nye perron.

Sidste dag på lokalstationen

Lørdag den 31. januar 1959 kl. 21.45 blev det sidste privatbanetog afsendt fra lokalstationen. Herefter var det slut med to stationer i Vemb, og statsbanestationen blev fra og med søndag den 1. februar 1959 fællesstation for de to baner.

I løbet af lørdagen flyttede postvæsenet inventar fra privatbanestationen til de nye postlokaler på statsbanestationen. Teknikere omlagde de forskellige telefonforbindelser. Post-



Personale ved privatbanestationen. Fra højre Jens Raunsbæk, Tony Lystbæk, Villy Hingebjerg og en ukendt. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.



På privatbanestationen var der også postekspedition. Her er Else Raunsbæk i gang med dagens arbejde. Foto: Egnshistorisk Studiecenter.

mester Mortensen fra postkontoret i Holstebro, som postekspeditionen i Vemb var underlagt, foretog overdragelse af regnskaber, kassebeholdninger, frimærkebeholdninger mv.

Da sidste tog var kørt, overleverede privatbanestationens leder, trafikassistent Hansen, stationsbestyrelsen til stationsforstander Aage Sørensen, DSB. Til stede ved overdragelsen var driftsbestyrer H. H. Ronøe fra Lemvigbanen og trafikinspektør N. L. Nielsen fra 8. Trafiksektion i Struer. Holstebro Dagblad skrev: »Ved en efterfølgende festlighed udtrykte de deltagende embedsmænd hver for sig deres glæde over det gode samarbejde, der hidtil havde været, idet man håbede, at den nu gennemførte ændring måtte vise sig at være til gavn og glæde for alle parter«. Og gavn og glæde blev der. Lemvigbanen kunne spare ca. 38.000 kr. om året i driftsudgifter. Den daglige arbejdsgang blev nemmere for begge baner, og for de rejsende var det mere bekvemt at kunne skifte tog på samme station. Trafikassistent Hansen, som havde ledet privatbanestationen, var der nu ikke mere arbejde til i Vemb. Han blev fra 15. februar 1959 udnævnt til stationsmester i Bækmarksbro.

Sikringsanlægget på statsbanestationen var af ældre dato og lod sig ikke ombygge eller udvide til også at omfatte de to nye togvejsspor for privatbanen. Så der var ingen centralsikring. Indkørselssignalet til Vemb station fra privatbanen stod på »Stop«, og det blev det ved med i seks år! Alle privatbanetog måtte i den tid ind- og udrangeres. Det vil sige, at lokomotivføreren ikke måtte køre på egen hånd. Der skulle medgives en »lods« fra stationen. Dette til trods for, at det var de samme privatbanelokomotivførere, der kørte på stationen år ind og år ud. Men sådan var reglerne ved Statsbanerne dengang. Og regler var nu engang til for at skulle overholdes!

Den nu forhenværende stationsbygning solgte Lemvigbanen for 45.000 kr. til kommunen, hvorefter bygningen i mange år var kommunekontor for Gørding-Bur-Vemb kommune. Efter kommunesammenlægningen i 1970, hvor kommunekontoret blev placeret i Ulfborg, blev bygningen i en årrække kontor for Arbejdsformidlingen, siden blev bygningen lægehus.

Bur station

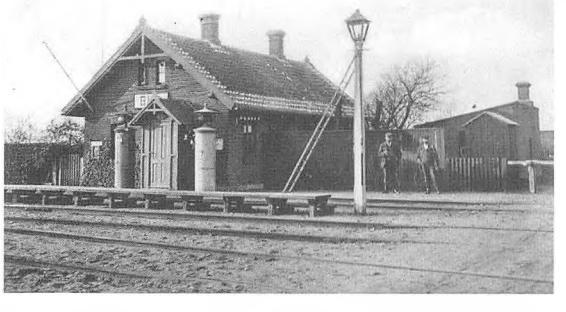
Allerede forud for åbningen af Jyske Vestbane havde beboerne i Bur fremsat ønske om at få en jernbanestation i Bur. Det fik de i første gang ikke noget ud af. Siden lod DSB sig dog overtale til at lade nogle af togene standse i Bur, og der blev indrettet billetsalg i vogterhus nr. 100. Togene standsede dog kun, når der var rejsende at optage eller afsætte. Bur var et såkaldt billetsalgssted. Et billetsalgssted havde kun billetsalg til enkelte (i reglen 5) nærliggende stationer, holdepladser og billetsalgssteder, og der kunne, hvad godsbefordring angik, kun ekspederes frimærkepakker, som det hed dengang. Der var ikke noget offentligt sidespor, læssespor.

I 1889 blev der krydsningsstation i Bur. Den var omgivet af lyngmarker, moser og kær. Cirka en kilometer borte lå en gård. Ellers var der ingen bebyggelse. Der var billetsalgssted, brevsamlingssted og ekspedition af banepakker. Men mange kunder var der ikke, området var meget tyndt befolket. Det afspejlede sig i billetsalget. I regnskabsåret 1891/92 blev der solgt 1921 billetter. Fra brevsamlingsstedet udgik en landpostrute.

I 1909 blev billetsalgsstedet i ekspeditionsmæssigt omfang udvidet til holdeplads med offentligt sidespor. Om en holdeplads hed det dengang: »Disse har samme ekspedition som stationer, dog kun med billetsalg til et begrænset antal stationer, holdepladser og billetsalgssteder (i reglen 15-25).« Beboerne i Bur fik ikke noget forærende. En af Statsbanernes betingelser var, at lodsejerne omkring stationen skulle »afstaa vederlagsfrit, ubehæftet og uden Udgift for Statsbanerne det til Billetsalgsstedets udvidelse til Holdeplads fornødne Areal på Banens søndre Side.« Gørding-Vemb-Bur sogneråd skulle sørge for anlæg af en adgangsvej til holdepladsen samt en parkeringsplads syd for den projekterede hovedbygning. I forbindelse med opgraderingen til holdeplads blev der også opført en bolig for stationsforstanderen.

Efterhånden kom der gang i by- og erhvervsudviklingen. Der kom håndværkere og handlende i Bur, og stationsbyen opstod. Det medførte et større billetsalg. I regnskabsåret 1916/17 blev der solgt 12.087 billetter.

Det store mergelleje i Bur gav i perioder en del trafik på Bur station. Skinner, tipvogne



Bur billetsalgssted var indrettet i vogterhuset. Postkort: Arkiv Kurt Jensen.

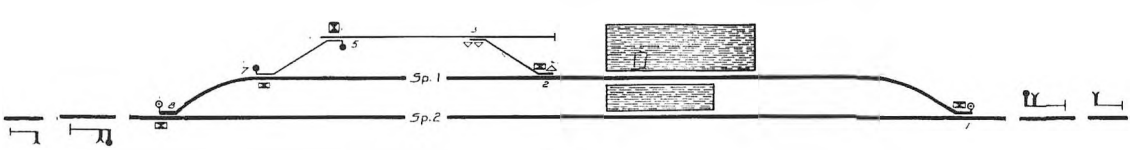


Bur station. Foto: Arkiv Niels Jensen.

og lokomotiver kom i jernbanevogne til Bur station. Nogle vogne blev aflæsset på læssevejen. Det forekom også, at DSB gav tilladelse til aflæsning over spor to og over banehegnet mod stationens nordside. Da udkørsel af mergel fra lejet i Bur ophørte, blev materialerne sendt med bane fra Bur station.

I 1923 blev fabrikken Jyden Bur grundlagt. Fra starten blev der fremstillet bindsler til køer. Siden er virksomheden udvidet flere gange. I 1925 fik Linde Brugsforening eget sidespor på Bur station. Det var beliggende nord for det gennemgående spor. Fra Bur til Linde var der en smalsporet hestebane. Købmand Johan Chr. Hansen opførte et privat pakhus ved læssesporet øst for overkørslen. Siden kom Bur Kartoffeleksport til.

På læssevejen var der kreaturfolde og en transportabel læsserampe, som kunne nå fra jordplan og op i højde med vognbunden i jernbanevognene. Transporten af levende dyr fra og til landstationerne var dog en af de transporter, som jernbanen mistede tidligt. Efterhånden tog lastbilerne over. Det var nemmere at få dyrene hentet ved staldøren, frem for først at skulle levere dem til stationen, for så efterfølgende at få dem sendt med banen.



Sporplan over Bur station. Retning mod Vemb til højre. Arkiv: Henning Petersen.



Bur station set mod Holstebro. I forgrunden overkørsel nr. 343. Til venstre kolonnehuset og til højre læssesporet og Johan Chr. Hansens pakhus. Foto: Arkiv Niels Jensen.

I 1931 fik stationen nyt elektrisk sikringsanlæg. Det var noget af en sensation på de kanter. Noget lignende fandtes i hele det nordvestjyske område kun i Skjern og Struer, og slet ikke på landstationer. Nu blev det muligt blot ved at dreje på et håndtag på stationskontoret at omstille både signaler og sporskifter ad elektrisk vej. Det var meget moderne i 1930'erne, og det var meget sjældent, at landstationer dengang havde noget så moderne udstyr. De fleste steder måtte man endnu i årtier arbejde med de tunge trådtræk til betjening af sporskifter og signaler.

Stationen var bemandet med en stationsmester og en portør. I dagtimerne var stationen togfølgestation og stationsmesteren fungerede som stationsbestyrer. Om aftenen arbejdede portøren som stationspasser. Han sørgede for at rulle bommene ned ved overkørsel nr. 343 og stille signal for togene.

Der var nu tre postbude på stationen. De tre ruter hed: Bur, Linde og Råsted.

I 1964 blev sikringsanlægget indrettet til at kunne stilles til ubetjent station, og overkørsel nr. 343 blev automatiseret. Herefter var stationen kun bemandet i dagtimerne på hverdage. Søn- og helligdage var stationen ubetjent hele døgnet. Når stationen var ubetjent, skulle de rejsende købe billet i toget.

I 1960'erne havde DSB kig på mange af de mindre landstationer. Trafikken var faldende og lønomkostningerne stigende. Der skulle spares, hvor der spares kunne. Mange landstationer blev fjernstyret, andre landstationer var kun betjent, når det var nødvendigt af hensyn til toggangen. Det vil sige, når der var krydsning, eller når godstoget skulle rangere. Mange landstationer forsvandt ud af jernbanegeografien i det årti. Nogle blev nedsat fra



Bur station på en dag, hvor der var mange rejsende. Foto: Kaj Rasmussen.

station til trinbræt, andre blev helt nedlagt. I Bur var antallet af rejsende beskedent, gods var der heller ikke meget af. I 1969 var der tre krydsninger på stationen om dagen. DSB's konklusion var, at benyttelsen var så ringe, at nedlæggelse eller eventuelt nedrykning til trinbræt snarest burde gennemføres. DSB's køreplanskontor gik i gang med at undersøge, om det var muligt at flytte disse krydsninger til stationerne i Vemb eller Holstebro, så det var muligt at undvære Bur som togfølgestation. Det var det, og så var der ikke langt fra tanke til handling. Den 31. maj 1970 blev Bur station nedsat til trinbræt, og bemandingen ophørte. Først efter et års tid blev det afklaret, at sidesporet ikke skulle opretholdes. Herefter blev krydsningsspor, sidespor og sikringsanlægget fjernet, og efterfølgende blev stationsbygningen nedrevet.



Tog 649 fremført af MO 1857 ved Bur trinbræt den 10. september 1982. Foto: Ole Edvard Mogensen.

Banekolonnen

Statsbanernes banestrækninger var inddelt i banekolonner. Typisk havde kolonnen på enkeltsporet bane en strækning på cirka syv kilometer at tage vare på. Strækningen blev siden udvidet noget, efterhånden som motortroljer kom til. På strækningen skulle kolonnen sørge for banens løbende vedligehold samt udbedring af fejl og mangler. Arbejdet ved kolonnen fulgte årets gang. Om foråret skulle sætninger og følgerne af vinterens opfrysninger udbedres. Havde ballastlaget sat sig som følge af togenes tryk, kunne svellerne ligge mere eller mindre løst. Så skulle sporet justeres. Det skete rent manuelt ved, at banearbejderen med en såkaldt stophakke bankede skærverne på plads ind under svellen igen. Når ballasten var på plads, havde sporet igen fået et fast leje og kørslen kunne foregå jævnt og sikkert. Grøfterne skulle renses op og boltene, der holdt laskerne på plads ved skinnestødene, skulle smøres og efterspændes. Når der kom gang i vegetationen, skulle der luges, slås græs på skråningerne, og profilet skulle holdes ved lige, så træer og buske ikke hindrede lokomotivførerens udsyn til signalerne. Var græsset langs banen tørt, forekom der i damplokomotivernes tid ofte småbrande langs banen. Det var så kolonnens opgave at slukke disse brande og helst hurtigt. Fik en mindre brand lov til at brede sig, kunne det i område med hede og skov få ret alvorlige konsekvenser. Om efteråret blev der ofte lavet hegnsarbejder, og sidst på året skulle der gøres klar til vinterens komme. Sneskærme skulle opsættes, og vandforsyningsanlæg skulle frostsikres. Med til opgaverne hørte også vedligehold af banestrækningens mange faste mærker. Det kunne være kilometersten og afstandsmærker foran stationer. Opstilling og nedtagning af standsignaler for hastighedsnedsættelser stod kolonnen også for. Ledbevogtningen, altså det personale, som betjente bomme og led på strækningen, hørte også ind under kolonnen.

Kolonnen var ledet af en baneformand, og han havde til medhjælp en banenæstformand. Herudover kunne der være nogle fastansatte. Ellers var der et hold af ekstraarbejdere. Stort set alt arbejde blev udført ved håndkraft. Man var meget afhængig af vejrliget. Det var derfor begrænset, hvad der kunne udføres om vinteren. Derfor blev de



Personale fra banekolonne nr. 249 i Bur. Her ved vagthytten ved vogterhus nr. 101. Foto: Bent Albertsen.

løst ansatte typisk ansat omkring første april og så fyret ind under jul. I den mellemliggende tid kunne de gå på fagforeningen, ellers hvis der kom sne, måske være så heldige at få arbejde som snekastere ved banen. Selv om de løst ansatte ikke havde megen tryghed i ansættelsen, var det dog ofte de samme medarbejdere, som blev ved hos Statsbanerne i årevis. Til alt held for banen. Det tog sin tid at få tilegnet sig den nødvendige erfaring, for at arbejdet indenfor det ret specielle fag kunne udføres effektivt. Dertil kom at både svelle og skinner er tungt grej. Skulle en skinne udskiftes, og det kunne i kolonnernes tid kun ske manuelt, skulle den løftes af et hold banearbejdere i flok. Her var det nødvendigt, at de, der arbejdede, vidste, hvad de havde med at gøre. Var der blot et par stykker, der fumlede, kunne de, der forsøgt at holde fast, komme slemt til skade.

De små enheder betød et meget personligt tilhørsforhold. Der var en nøje sammenhæng mellem ansvar og beføjelser. Baneformanden satte en ære i, at tingene var i orden på lige netop hans strækning. Den faglige stolthed var stor. Ingen skulle komme og sige til en baneformand, at der var noget på hans strækning, der ikke var i orden. Det gik simpelthen hans ære for nær.

Linjesyn

Oprindelig skulle der føres tilsyn med banelinjens tilstand to gange dagligt. Ballast, sveller og skinner var dengang af en knap så gedigen konstruktion, som senere kendt. Skinnerne var lagt i kortere længder, adskilt af de tidligere så karakteristiske skinnestød. Disse mellemrum mellem skinnerne skulle give skinnerne mulighed for at udvide sig i varmen. Skinner, sveller og ballast var dengang slet ikke kraftige nok til at optage de spændinger, der opstår ved varmepåvirkning af sporet, som senere tiders langskinnespor kan. Skinnestødene gav den typiske »da-dum-da-dum« lyd, når toget kørte over dem. Var det særligt varmt vejr, kunne det være nødvendigt med skærpet tilsyn. Risikoen for solkurver var med det spinkle spor større, end vi kender det i dag.

Linjesyn foregik oprindelig altid til fods. Da svelleafstanden ikke passer med længden af et skridt, og da afstanden mellem hver tredje svelle er for lang, opøvede de, der gik linjesyn, en usvigelig sikkerhed i at balancere på skinnen, når de gik linjesyn. Det var den behageligste måde at gå på sporet på. Men det krævede en del øvelse. Sidenhen blev linjesyn udført på skinnecykel og senere ved kørsel i trolje.

Banekolonne nr. 247 havde hjemsted i Ulfborg. Kolonnehuset var beliggende i nordenden af stationsområdet øst for det gen-



Personale fra banekolonne nr. 249 i gang med at luge ukrudt. Foto: Bent Albertsen.

nemgående spor. Der var bolig for baneformanden i hus 93. Banekolonne nr. 248 havde hjemsted i Vemb. Der var bolig for baneformanden i hus nr. 98. Kolonnehuset var beliggende mellem vandtårnet og post 1. Baneformanden havde efter udvidelsen af stationsbygningen kontor i stationsbygningens sydende ud mod perronen. Det bortfaldt dog i 1959, da der skulle indrettes postlokaler i stationsbygningen. Banekolonne nr. 249 havde hjemsted i Bur. Der var bolig for baneformanden i hus nr. 102.



I banekolonnernes tid var sporjustering mannelt arbejde. Foto: Edith og Vagn Lauridsen.

Arbejdet ved kolonnen var ikke ufarligt

Tidligere var der ikke mange procedurer og tekniske hjælpemidler til at sikre det personale, som arbejdede i sporet. De skulle langt hen ad vejen passe på sig selv. Kende køreplanen, holde øje med togene og sørge for at komme væk i tide, når det var togtid. På alle togfølgestationer var der på bygningens perronside et særtogsskab. I dette lille skab var der meddelelser om tillyste ekstratog. Her kunne kolonnens personale orientere sig, inden de tog ud på strækningen. Blev der tillyst særtog, skulle de signaleres på de forudkørende tog. Det skete ved, bag på bagerste vogn at vise en eller to hvide skiver. Det betød, at særtog kom i samme eller modsat retning. Var der uorden i trafikken og forsinkelser, kunne det være svært at følge med. Det hændte, at et forsinket tog blev forvekslet med et rettidigt tog. Det kunne afstedkomme, at når kolonnepersonalet havde set det forsinkede tog passere, troede de, at nu var der fred og ingen fare en rum tid, til næste tog planmæssigt skulle passere arbejdsstedet. Konsekvensen af en sådan forveksling kunne være fatal.

Den 20. oktober 1908 blev næstformand Niels Peter Petersen, Bur, kørt ihjel af femtoget fra Vemb. Han arbejdede sammen med en murer med oprensning af en grøft under banelinien ved Bur holdeplads. Umiddelbart før toget kom, havde de fjernet en trolje fra sporet, og netop som de var færdige med det, ville Petersen gå over sporet. Toget var da tæt på, og lokomotivføreren fløjtede, men en påkørsel var uundgåelig. Petersen blev dræbt på stedet.

Tidligere tiders små troljer og dræsiner blev fremført på førerens eget ansvar. Mange af disse køretøjer var ikke tungere, end at et par mand kunne sætte dem på og af sporet. Føreren skulle selv sørge for at få sit køretøj væk i tide, når det blev togtid.

Under besættelsen og den deraf følgende mørklægning var lokomotivernes lanterner blændet af. I vintervejr med snefog kunne det være næsten umuligt at se et tog, der nærmede sig. Var der tillige stærk blæst, hvilket

forekom ret ofte i det nordvestjyske område, var det også umuligt at høre noget. Lokomotivføreren havde ikke mange muligheder for at varsko personale, der færdedes på banen. Mørklægningen gjorde, at alt var sort, den smule lys, der slap ud fra den delvis afblændede lanterne, var ikke nok til at oplyse banen fremad i kørselsretningen.

Den 27. januar 1945 var banearbejder N. P. Nielsen undervejs på skinnecykel på linjesyn fra sin bopæl i vogterhus nr. 104 i Frøjk i retning mod Vemb. Han arbejdede ved banekolonnen i Bur. Der var kraftig snestorm i området, og toget, der havde planmæssig afgang fra Holstebro kl. 7.53, kom først af sted kl. 9.11. Nielsen har muligvis antaget, at toget var over alle bjerge. I blæsten og snestormen har han næppe hverken set eller hørt toget, som påkørte ham bagfra. Lokomotivpersonalet bemærkede ikke påkørslen, men opdagede ved ankomsten til Naur, at en skinnecykel slæbtes foran toget. Fra Naur blev der sendt bud til stationerne i Holstebro og Bur, hvorfra man sendte kolonnepersonale ud for at undersøge, hvad der var sket. Falck fra Holstebro blev også alarmeret. Et godstog afgik kl. 10.05 fra Bur mod Holstebro, og føreren blev instrueret om at køre langsomt og undersøge, om der var noget på banelinjen. Det blev godstogets personale, der fandt den dræbte mand. Han havde så alvorlige læsioner i hovedet, at han formentlig var dræbt på stedet. Den dræbte blev taget med i godstoget, og da toget kom til vogterhuset i Frøjk, standsede toget. Togføreren overbragte fru Nielsen det triste budskab om mandens død. Fru Nielsen tog med toget ind til Holstebro, hvorfra den dræbte blev ført til sygehuset.

Teknikken vinder indpas

I løbet af 1960'erne kom der for alvor gang i den maskinelle sporvedligeholdelse. Arbejdskøretøjer af alle slags blev indført ved DSB. For at udnytte disse maskiner rationelt var det nødvendigt med større geografiske enheder. Kolonnerne blev nedlagt i 1970, og banestrækningen blev delt mellem en banemester i Ringkøbing og en anden i Holstebro. Mange år senere medførte en øget centralisering, at der blev langt fra sporet og ind til de centrale beslutningstagere. I en årrække, når DSB havde ondt i økonomien, blev de mere langsigtede anlægs- og vedligeholdelsesopgaver indenfor banetjenesten ofte udskudt. Det gjorde ikke ondt her og nu. Ikke de første år i alt fald. Skinner og sveller er solidt grej, som ikke bare lige forgår fra den ene dag til den anden. De, der havde deres daglige gang i sporet, var de første til, efter flere nedskæringsrunder, at sige: »Det her bliver ikke ved med at gå!«. Historien har givet dem så visselig ret. Det er derfor, det er nødvendigt med de massive investeringer i fornyelse af jernbaneinfrastrukturen i disse år.



En stoppemaskine i arbejde mellem Bur og Holstebro. Maskinens hamre kunne i løbet af ingen tid pakke skærverne sammen under svellen. Nu kunne manden med stophakken ikke følge med mere. Foto: Edith og Vagn Lauridsen.

Ledvogterhuset

Langs statsbanestrækningerne landet over blev der bygget mange ledvogterhuse. Der var flere forskellige typer, men et fællestræk for de fleste af dem var, at de var små. Selv efter datidens forhold. I alt var boligarealet typisk på ca. 35 m^2.

I stueetagen var der en forstue, et køkken og to stuer. Den ene stue var dagligstuen, og den anden var den pæne stue. Her var der polstrede møbler. Den blev kun brugt, når der kom fremmede, og den blev i fyringssæsonen ikke opvarmet til daglig. Der var indrettet et kammer under taget, hvortil der var adgang ad en hønsestige gennem en lem i loftet. Senere kom et trapperum med en trappe til. Ved køkkenet var der et spisekammer med en gulvlem til en lille kælder. Loftsrummet uden for kammeret kunne bruges til tørreloft. Eller om vinteren, hvor der var koldt, kunne julestegen hænge under spærene.

Husene var spartansk udstyret. Vand måtte pumpes op med håndkraft fra en brønd i gården og bæres ind i en spand. Toilet, afløb og kloak fandtes ikke. Et gammeldags lokum var placeret i en lille udbygning ved husets gavl eller under loftstrappen med indgang udefra eller i et udhus. Opvarmningen var komfur i køkkenet og en kakkelovn i hvert af de to værelser. Ofte var der også i køkkenet en gruekedel. En nødvendig ting i husholdningen, men ikke med nogen særlig hensigtsmæssig placering. Brugen medførte uundgåeligt fugtgener. Bedre blev det i nyere huse, hvor vaskehuset og gruekedlen var placeret i udhuset. Koldt kunne der også være i vogterhuset, isolering fandtes ikke. Elektrisk lys fandtes oprindelig ikke, og faste skabe hørte ikke med til datidens boligbyggeri. På huses gavl eller på udhuset var anbragt et ophæng for en brandstige.

Udvendigt var angivet husets nummer. Oprindelig var nummeret malet med sort på hvid baggrund, og både ud mod sporet, f.eks. på husets gavl, samt i øvrigt også på de to sider, der vendte mod banen. Det var således nemt for togets personale at se husets nummer. Senere blev nummeret angivet med et emaljeskilt. Som oftest kun på den side, der vendte mod sporet. De vogterhuse, der havde telefon, var forsynet med et skilt med angivelse heraf, og de, der ikke havde, var mærket med en pil, som viste retningen til nærmeste linietelefon. Linietelefoner var anbragt med mellemrum på strækningen til brug for togets personale, hvis der skulle tilkaldes hjælp ved nedbrud på trækkraften eller ved uheld. Retningen til nærmeste telefon var også vist på hver tredje telefonmast, der havde en lodret hvidmalet stribe, der vendte mod den side, hvor nærmeste telefon var. En vigtig oplysning for en togfører, der skulle tilkalde hjælp i en tid, hvor togene ikke havde strækningsradio, og hvor mobiltelefonen endnu ikke var opfundet.



Vogterhus nr. 101 ved overkørsel nr. 345 ved Bur. Foto: Bent Albertsen.

Udhusene var muret forneden, den øverste del var bræddebeklædt. Her var der vaskehus, kloset og retirade. I udhuset var der plads til brændsel. Det var ofte tørv og brænde. Der var også mulighed for at holde høns, geder eller en »julegris«. Æg og gedemælk blev brugt i husholdningen. Når hønen ikke længere var så god til at lægge æg, endte den i suppegryden.

Søren Gammelvind, der arbejdede ved banen, boede i et af vogterhusene i Bur. Han havde både gæs og kalkuner gående i haven. Men haven var ikke ordentlig indhegnet, så undertiden gik de sig en tur på jernbanesporet. Søren blev derfor engang spurgt, om han ikke var bange for, at de blev kørt over. Hvortil han svarede: »Nej, de kender æ tow-tider«.

På baneskråningerne var det muligt at lade gederne græsse, og der kunne slås hø, så der også var lidt vinterfoder til dyrene. Var huset lille, var haven til gengæld som oftest af en rimelig størrelse. I haven blev der dyrket grøntsager, især naturligvis kartofler, som var en vigtig del af kosten i det lille hjem.

De ældste huse var ikke alle af lige god standard. Vedligeholdelsen lod også ofte en del tilbage at ønske. Men i de nyere huse var kvaliteten bedre, og dermed var det mere overkommeligt at holde huset i en god vedligeholdelsesmæssig tilstand.

En gang om året kom baneformanden på besøg, så blev der skuret og skrubbet og bagt kager til kaffen. Der skulle ikke være noget at sætte en finger på. Der blev dækket op i den pæne stue med den fine dug på bordet. Ved denne lejlighed blev den løbende vedligeholdelse aftalt. Hver femte år var det muligt at aftale kalkning, maling og tapetsering.

Kvindepost, mandspost eller fællespost

Nogle poster blev passet af enlige kvinder. Nogle gange en enke efter en ansat ved Statsbanerne. Statsbanerne udviste her datidens form for social ansvarlighed. Først i det 20. århundrede kunne det være vanskeligt for en husmoder med måske flere børn pludselig at skulle klare sig alene. Enken fik som tilskud til enkepensionen et hverv som ledvogterske. Lønnen var ikke stor, og arbejdsdagen var lang, til gengæld var der fri bolig. Ikke nogen fyrstelig tilværelse, men dog bedre end ingenting. Alternativer var der ikke mange af.

Kvindeposter eller koneposter var poster, hvor manden arbejdede ved banekolonnen med en arbejdstid fra 6 morgen til 6 aften, og hustruen passede leddet i hans fravær. Familien kunne selv bestemme, hvem der skulle passe ledet mellem 6 aften og 6 morgen. Men da manden skulle på ofte hårdt fysisk arbejde igen dagen efter, endte det ofte med, at det også var konen, som tog det meste af aften-



Luftfoto af vogterhus nr. 101a ved Bur. Tidligere fløj små fly rundt over det ganske land og fotograferede gårde og huse fra luften. Efterfølgende rejste en sælger rundt til beboerne for at sælge billederne. Var man ikke helt tilfreds med billedet, kunne leverandøren, som det er sket på billedet her, pynte lidt på havens blomsterpragt. Foto: Bent Albertsen.

vagten. 11-timers regelen var ikke opfundet dengang.

Manden kunne være fast ansat som banearbejder. Andre var ansat som baneformand eller overbaneformand.

Fællesposter var poster, hvor manden og konen passede leddet i fællesskab. Så kunne de selv fordele arbejdet, som de fandt det for godt. Det medførte så, at de i princippet aldrig kunne holde fri samtidig.

Arbejdet bærer lønnen i sig selv

I en gammel vending hedder det: »Arbejdet bærer lønnen i sig selv«. Den må Statsbanerne have haft in mente, da ansættelsesvilkårene for ledvogtere og ledvogterske blev fastlagt. Oprindelig havde ledvogteren en ringe løn, ingen ret til ferie og ingen fridage. Fridage kunne ganske vist søges, hvis man havde en god begrundelse, men det at få en fridag var ikke en lovmæssig eller overenskomstmæssig ret. Frihed kunne gives, hvis tjenestens tarv tillod det. Altså hvis en afløser var til rådighed. Var der ikke det, måtte man sandelig passe sit arbejde. Ordnede forhold omfattende arbejdstid, og fridage kom først i 1919. Ledvogtersken var ikke bedre stillet. Oprindelig havde hun slet ingen løn overhovedet. Hun havde jo en mand og fri bolig. Omkring år 1900 fik hun dog 5 øre om dagen og omkring 1910 ikke mindre end 10 øre om dagen.

Instruks for ledbevogtning

I hæftet »Instruks for udførelse af ledbevogtningen« havde Statsbanerne på 41 sider samlet alle regler om ledbevogtningen. Heri var beskrevet, hvornår bommene skulle lukkes. Der kunne være tale om lukning på sigt, altså når toget kunne ses, eller lukning efter tid. Ofte 4 minutter før togets planmæssige passage af overkørslen. På en såkaldt gul plakat, som var ophængt i vagthytten, var de lokale forhold beskrevet.

Ved overkørsler på fri bane skulle ledvogteren give tegn til toget om, at banen var farbar således:

- Om dagen gøre front mod toget og ud strække den ene arm vandret mod sporet.

- I mørke og usigtbart vejr bevæge hvidt lys langsomt fra den ene side til den anden.

På stationerne skulle ledvogteren give tegn til stationsbestyreren.

Ved dagens begyndelse skulle ledvogteren pr. telefon melde sig til stationen. Herfra fik man også oplysninger om eventuelle særtog. Disse skulle noteres i en noteringskalder, som skulle findes i vagthytten. Banesektionen udarbejdede ved hvert køreplanskifte en togfortegnelse for hver ledvogterpost. Fortegnelsen omfattede alle plantog samt deres passagetid for overkørslen.



Vagthytten ved vogterhus nr. 101. Foto: Bent Albertsen.

Vagthytten

Ved overkørslen var der opført en vagthytte. Nogle af de ældste var et simpelt skilderhus af træ uden udstyr af nogen art. En kold post om vinteren. Her skulle ledvogteren eller ledvogtersken opholde sig, når tog kunne ventes. Senere blev der bygget vagthytter af mursten med kakkelovn og en lang bænk. Siden kom der også linietelefon, så det var muligt at tale med nabostationerne og de øvrige vogterhuse. Alle telefonapparater var indskudt parallelt på den samme ledning. Opkald skete ved at ringe et kaldesignal ved hjælp af morsealfabetet. Var der en afløser på posten, kunne denne så sidde og kukkelure i vagthytten på sin ofte lange vagt. Vogterhuset var jo privatbeboelse for familien, som boede der.

Linjeringning

Umiddelbart før et togs afgang fra en station skulle der gives linjeringning til strækningen indtil næste station. Linjeringningen udløste klokkesignaler fra klokkeværkerne ved alle vogterhusene og på den næste station. Formålet var at underrette ledbevogtningen om, at tog kunne ventes. Uafhængig af linjeringningen skulle ledbevogtningspersonalet dog bevogte og betjene bomme og led på tider, hvor tog kunne ventes. Manglende linjeringning var således ingen undskyldning for ikke at passe sin post.

Klokkeværket gav 5 slag for tog med ulige tognummer og 2 gange 5 slag for tog med lige tognummer. På strækningen Ringkøbing-Holstebro havde tog i nordgående retning lige tognumre og blev derfor meldt ved 2 gange 5 slag. Linjeringningens klokkeværk



Børnene i ledvogterhuset. Her hus nr. 101a, hvor familien Albertsen boede. Fra venstre Bent Albertsen, Erna Albertsen, en ukendt og helt til højre en fætter til Bent og Erna. Foto: Bent Albertsen.

var mekanisk og skulle trækkes op som et gammelt lodur.

Arbejde, familie og livsstil

I ledvogternes tid var arbejde og familie fuldt integreret og dannede derved en naturlig og afrundet helhed. Det blev en livsstil. Som ledvogter eller ledvogterske var man på arbejde praktisk taget døgnet rundt. Det var togenes gang, som inddelte døgnets timer. Det daglige arbejde i husholdningen og spisetiderne blev styret af togtiderne. Når et tog var passeret, var der en større eller længere pause til næste tog. Så var det efter togets passage, man gik i gang med storvasken, madlavningen eller middagsmaden. Man satte sig naturligvis ikke til bords lige før et tog kunne ventes meldt. Det gjaldt for ledvogteren, og resten af familien fulgte naturligvis trop. Sådan var nu engang husordenen. Det var ikke nødvendigt at fortælle børnene, hvad arbejdet som ledvogter bestod i. Børnene var en del af dagliglivet, både arbejde og fritid. Der var altid voksenkontakt, hvilket i høj grad også var nødvendigt. Hjem og arbejde var ikke noget ufarligt sted. Togene kom på alle tider, og der var ikke langt fra børnenes legeplads til de blanke skinner.

Skabelsen af en identitet kom helt af sig selv. Arbejdet med at lukke led eller rulle bomme ned var tydelig for enhver. Det skabte ganske naturligt en identitet for ledvogteren eller ledvogtersken. En identitet, som ofte bestyrkedes af, at den pågældende varetog jobbet gennem flere årtier.

Familielivet centrerede sig også om ledvogterhuset. Både hellig og søgn. Selvom det var søndag eller højtid, skulle bommene passes alligevel. Så stedet for familiesammenkomsten var givet. Og så måtte samværet med familien passes ind, som nu Statsbanernes køreplan tillod.

Ansvaret

Arbejdet som ledvogter eller ledvogterske havde ikke stor prestige. Lønnen var lav, boligerne små og arbejdstiderne meget lange. Man var bundet – næsten stavnsbundet – til det hus og den overkørsel. Ikke desto mindre var ledvogtere og ledvogtersker en forudsætning for en høj trafiksikkerhed for såvel bil som bane.

Hvilket Statsbanerne heller ikke undlod at minde om. Instruks for ledbevogtning forkyndte:

»*Ledbevogtningspersonalet bærer alene det fulde ansvar for bevogtningens udførelse i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i nærværende instruks og i eventuel for den pågældende overkørsel udstedt lokal*

instruks. Forsømmelse ved ledbevogtningens udførelse vil kunne medføre tab af menneskeliv, hvorfor det er ubetinget nødvendigt, at reglerne nøje overholdes, uanset om der måtte fra de vejfarendes side fremkommer klager over ventetid ved bommene (ledene).

En forsømmelse af bevogtningen vil blive betragtet som en alvorlig tjenesteforseelse, for hvilken straffen vil kunne blive stillingens fortabelse (afsked uden pension), ligesom en forsømmelse kan føre til, at der rejses offentlig sag mod den pågældende for overtrædelse af straffelovens bestemmelser.

Ledbevogtningspersonalet bør erindre, at de vejfarende stoler på, at vejen er fri, når bommene (ledene) er åbne.«

Man kunne således ikke være i tvivl om, hvilket stort ansvar man havde påtaget sig. Om end en og anden nok ind imellem har funderet lidt over, hvorfor dette ansvar så ikke afspejlede sig i aflønningen.

Et ansvarsfuldt job var det. På alle tider af døgnet, og med nogle ofte meget lange vagter. Ganske bemærkelsesværdigt er det imidlertid, at når der henses til de mange hundreder af overkørsler med manuelt betjente bomme, der var i hele landet, samt de mange, mange togpassager, som når alt blev regnet sammen, skulle tælles i tusinder, så forekom der kun ganske, ganske få fejl fra ledbevogtningspersonalets side. De mødte trofast og med usvigelig sikkerhed op, når det var togtid. I kulde, regn og blæst; nat og dag. De levede i sandhed op til ansvaret.

Automatisering

I løbet af 1963-64 blev de fleste manuelt betjente bomme og led på Jyske Vestbane erstattet af automatiske bomanlæg eller advarselssignalanlæg. For Statsbanerne var der mange penge at spare. Både på bemanding samt vogterhusenes vedligehold. Bemandingen på stationerne kunne også reduceres ganske betydeligt. I den første tid efter automatiseringen blev nogle vogterhuse stadig anvendt som lejeboliger for banens personale. Efterhånden som banekolonnerne forsvandt, blev husene solgt til privat beboelse. Nogle huse findes endnu i næsten den oprindelige grundkonstruktion. Dog som oftest med nye vinduer og nyt tag. Lys, vand og afløb er også kommet til. Andre huse er udvidet og ombygget næsten til ukendelighed.

Oversigt over overkørsler

Overkørsel nr.	*Vogterhus nr.*	*Km*	*Vejnavn*
309	90	155,5	Rejkjærvej
312		157,9	Madumflodvej
	91	158,7	Skolesti med låge
315	91a	159,6	Torstedvej
	92	161	Bro for hovedvej 16
319	93	162,0	Holmvej
322	94	163,6	Kytterupvej
325	95	164,9	Moesgårdvej
327	96	166,2	Vej til Nr. Vosborg
331	97	168,1	Nørregade
332	97a	168,8	Præstegårdsvej
335	98	170,4	Nørregårdsvej
339	99	172,6	Lyngholmvej
343	100	174,2	Bygaden
345	101	175,0	Lindtorpvej
346	101a	175,4	Burvej

Mergelspor og smalspor



Damhuså Mergelleje. Foto: Arkiv Ole Edvard Mogensen.

Damhuså Mergelleje

I 1903 blev der foretaget analyse af merglens kvalitet i lejet ved Damhusåen. Analysen viste et positiv resultat, og da Hedeselskabet var interesseret i at få mergel fra lejet ved Damhusåen, blev der etableret sidespor på Lemvigbanen. Sidesporet blev benævnt Damhuså Mergelstation, og trafikken begyndte i 1904. Mergelstationen bestod af først et, siden flere sidespor, et signal og en ekspeditionsbygning, som var et simpelt træskur. A/S Damhusaaens Mergelleje var ejet af Lemvigbanens driftsbestyrer Oscar Petersen. Der var i mange år en betydelig trafik fra mergelstationen. Trafikken begyndte ofte i april og varede ved til hen på efteråret. Det var meget almindeligt, at der blev læsset en 35-40 vogne dagligt. I perioder, når der var rigtig travlt, kunne der blive læsset 50 vogne pr. dag. I mergelsæsonen kneb det ofte med at skaffe åbne vogne nok. Lemvigbanens egen vognpark var begrænset, og hos Statsbanerne blev der i sæsonen råbt på tomme vogne fra alle egne af landet, hvor der var mergellejer. I en sæson blev der flere gange læsset omkring 1500 vogne. Det gav en god fragtindtægt til Lemvigbanen. Selv om af-



Damhuså Mergelleje med et af Lemvigbanens lokomotiver. Foto: Lemvig Museum.

standen fra Damhuså Mergelstation og ind til Vemb station ikke var særlig stor, var der tale om store mængder og mange vogne. I mange år var mergel den betydeligste transportartikel på banen. Det var især Vestjylland Mergelforsyning, som var aftager af merglen fra Damhuså. I 1908 fik Vestjyllands Mergelforsyning leveret næsten 1100 vognladninger fra Damhuså. Mange vogne gik til aflæsning på privatbanen Nr. Nebel-Tarm. Der blev også sendt vogne med mergel til privatbanerne Ørnhøjbanen, Horsens Vestbaner og privatbanen Kolding-Troldhede. Til mange statsbanestationer blev der også sendt vogne med mergel. Det var bl.a. til Tim, Kibæk, Studsgård, Kollund, Borris, Troldhede, Gødstrup og Vildbjerg. Vestjyllands Mergelforsyning købte i 1921 det 74 tønder land store areal af Oscar Petersen. Endvidere blev et areal på 24 tønder land beliggende ved siden af også købt af Vestjyllands Mergelforsyning. I årene 1927–32 var der ingen udkørsel af mergel fra Damhuså. Det var dårlige tider for landbruget, så efterspørgslen var ikke så stor. Behovet blev dækket af Vestjyllands Mergelforsynings to andre lejer. I 1932 kom der gang i transporterne igen. Det år blev der afsendt 1200 vognladninger mergel fra Damhuså Mergelstation.

Mergelgravningen gav arbejde til mange folk i lejet. Og banernes personale fik noget at gøre. Der var en køren både tidligt og sent. Tomme vogne skulle til lejet, læssede vogne skulle køres ind til Vemb station, og her skulle vognene sendes videre med de forskellige statsbanetog. Når mergelstationen var åben, var den bemandet med en assistent fra Lemvigbanen. Han havde nok at se til med at holde styr på de mange vogne og de tilhørende fragtbreve. I mergelsæsonen fik Vemb station almindeligvis assistance udefra af en afløsende assistent eller medhjælper. Der var mange fragtbreve, vognlister og vogne at holde rede på. For at undgå, at der kom så mange vogne til Vemb, at trafikken brød helt sammen, blev tomme vogne sydfra beordret til Ringkøbing station, som havde noget mere sporplads end Vemb. Så gav Vemb station besked til Ringkøbing station, efterhånden som man kunne tage fra. I sydgående retning meldte man allerede fra Struer station til Vemb station, hvor mange vogne toget havde med fra Struer. Så kunne man i Vemb begynde at planlægge, hvor mange vogne, der kunne sendes med det enkelte tog.

Under verdenskrigene lå mergeltransporterne i dvale. Det var ikke muligt at skaffe åbne vogne. Alt hvad der kunne skrabes sammen af åbne vogne skulle anvendes til transport af tørv og brunkul, så familien Danmark ikke frøs om vinteren og virksomhederne kunne holdes i gang. Så måtte merglingen vente, til det blev bedre tider. En del smalsporsmateriel og gravemaskiner blev også på den tid omdirigeret til brunkulslejerne. Det første

leje, som var i brug 1904-1940, var beliggende øst for Lemvigbanen. Da det første leje var tømt, blev et nyt åbnet. Det var beliggende vest for banen og var i brug i årene 1947-56. Udover mergel blev der også i kortere perioder gravet tørv og grus ved Damhuså. Gruset fra graven blev blandt andet anvendt til ballastering på Lemvigbanen. Nogle af tørvene blev blandt andet brugt i Lemvigbanens damplokomotiver i årene efter første verdenskrig. Kul var på det tidspunkt både dyre og vanskelige at skaffe. Mergeltransporterne ophørte i 1956, sidesporet blev fjernet i 1960, og lejet blev lukket.

De smalsporede mergelbaner

Kalkning og mergling af landbrugsjorder og brug af mergel ved opdyrkning af de jyske heder tog tidligt sin begyndelse. Men transporten var problematisk. Mange steder fandtes kun spredte forekomster af mergel, hvilket betød lange transportafstande, og egnede transportmidler fandtes ikke. Bøndernes daværende transportmiddel, studeforspand og arbejdsvogne med spinkle hjul, kørte fast i hedevejens løse sand. Hvis der da var en vej. Nogle steder var der kun et hjulspor, som kunne være vanskelig at finde, hvis der havde været sandflugt eller vanskeligt at køre i, hvis det var fyldt med mudder og pløre i vinterhalvåret.

I 1904 blev de første mergeltransporter på flytteligt spor indledt. Hedeselskabet var nu kommet til som organisator af transporterne. Hedeselskabet anskaffede spor og tipvogne, som blev udlejet til et lokalt mergelselskab. Dette selskab stod for gravning og udkørsel af mergel. Medlem af selskabet kunne enhver jordbruger i egnen blive, når han ville have mergel med banen. Når en egn var merglet, kunne sporet flyttes til et nyt sted, hvor et nyt mergelselskab stod klar til at gå i gang med udkørsel af mergel. For den enkelte lodsejer var der tale om en stor forbedring, idet det nu var muligt at lægge spor ud til de enkelte ejendommes marker, hvor mergelen skulle bruges. Den effektive udnyttelse af mergelspor og tipvogne medførte, at det blev muligt at få mergel til rimelige priser. Da mergling af jorderne ikke straks gav et kontant udbytte, blev gælden tinglyst på ejendommen og afdraget over flere år. Alt i alt var det for den enkelte lodsejer en god ordning. Merglen blev bragt til ejendommen og til rimelige priser. Det kunne ikke være meget bedre. Hedeselskabets løsningsmodel blev en succes, og fra næsten alle egne blev der sendt bud efter Hedeselskabet og deres mergelspor.

Chr. Dalgas skrev i 1915 i Hedeselskabets Tidsskrift:

»Midt- og Vestjylland staar for Øjeblikket i Merglingens Tegn. Det ene Mergeltog efter det andet ruller paa Banerne og på transportable Spor gennem Heden, og vældige Mergeldynger spredes over Heden til Benyttelse i de kommende Aar. Der, hvor der førhen var uendeligt øde og tomt, flojter nu Mergellokomotiverne gennem Plantagerne og den resterende Hede, der venter paa sin Kultur.«

Sønder Nissum Mergelselskab

Sønder Nissum Mergelselskab var tidligt ude. Allerede i 1912-13 blev der udkørt 12.100 m^3 mergel. Selskabet merglede egnen vest for Ulfborg ned mod Nissum Fjord.

Merglen blev gravet i et leje ved Torup, beliggende 300 meter fra fjorden. En 21 hestes råoliemotor drev et spil, som trak tipvognene op fra graven. Til kørslen rådede selskabet over et lokomotiv og 41 tipvogne. Oprindelig var arbejdet overdraget til en entreprenør, men da han ikke magtede opgaven, tog selskabet selv over og førte arbejdet til ende. Arbejdet blev afsluttet i 1914. Da var der udkørt i alt 21.764 m^3. Der var omkring 12 km spor. Sporene nåede til bl.a. Udstrup og Sdr. Fjand.

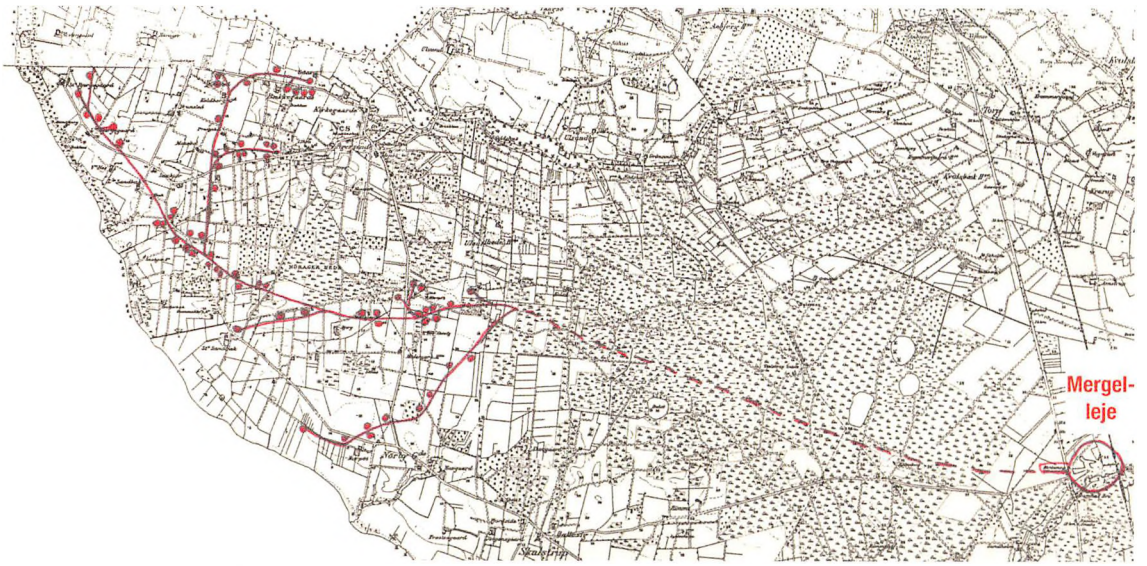
Jyllands-Posten skrev den 20. maj 1911:

»Efter længere forberedelse har man nu fået startet et mergelinteressentskab for Husby og Nr. Nissum sogne, og virksomheden begyndes snarest muligt. Der er et rigt leje i nærheden af Nissum fjord, og ved undersøgelser er det fastslået, at mergelen er af sjælden god kvalitet. Lejet kan bearbejdes i ca. 40 fods dybde, og overlaget, der skal fjernes, er 4 til 8 fod tykt. Der er sluttet akkord med entreprenør Hansen, Frues Bøge, om at opgrave og transportere til forskellige bestemte pladser i begge sogne i alt 2200 klbfavne mergel. Prisen derfor er 24.000 kr., deri indbefattet afgravning af overlaget. Til transporten benyttes transportable skinner samt lokomotiv. Leveringen skal være fuldført et år efter arbejdets påbegyndelse. Nævnte sogne har særlig fået deres mergelforsyning fra lejerne nord for Vemb med jernbanen hen til stationen, og man sparer navnlig den lange transport pr. aksel herfra og til anvendelsespladserne.«

Nees og Omegns Mergelselskab

I Nees og omegn var der tidligt interesse for mergling. Store arealer mellem Møborg og Nees ville kunne blive forvandlet fra hede til kulturjord. Men ingen havde kendskab til, hvordan noget sådant i praksis skulle organiseres. Først på året i 1910 skrev husmand Peder Lykke på fleres vegne et brev til Hedeselskabet og spurgte, om det var muligt at få anlagt en sporbane og på hvilke betingelser. Ingeniør Claudi West fra Hedeselskabet svarede imødekommende. Det skulle nok kunne lade sig gøre. Så snart der blev spormaterialer ledige, lige for tiden var alle spor dog i brug. Det lød lovende og ikke mindre end 72 lodsejere i Nees og Møborg tegnede sig som aftagere af mergel. I sommerens løb kiggede Hedeselskabets folk på mulige linjeføringer for mergelbanen. Der blev udtaget prøver i et påtænkt mergelleje i Hørdumsig i Møborg. Prøverne viste et tilfredsstillende resultat, og mergellejets ejer tilbød det nødvendige areal.

Den 16. december 1910 blev der i Nees Forsamlingshus holdt stiftende generalforsamling i Nees og Omegns Mergelselskab. Vedtægterne blev vedtaget, og der var fortsat stor tilslutning til sagen. Peder Lykke blev valgt til formand. J.P. Olesen fra Hedeselskabet deltog i mødet og orienterede om mergelsagen samt oplyste om betingelserne for leje af spor og tipvogne. Det kneb dog med at komme i gang med det praktiske arbejde. Det var vanskelig at skaffe spor. Først i 1914 kunne selskabet påregne at overtage det spor, som så ville være ledigt i Over Feldborg. Det måtte man så affinde sig med. I mellemtiden holdt bestyrelsen licitation over afrømning af overjord ved mergellejet i Hørdumsig. Arbejdet blev overgivet til mergellejets ejer. I foråret 1914 begyndte arbejdet med at planere banelinien. Det gik ikke helt stille af. Ved afbrænding af lyng der, hvor der skulle være bane og brandbælter, opstod der en større brand på Nees Hede. Det blev dyrt



Nees og Omegns Mergelselskabs spor strakte sig fra Hordumsig Mergelleje i Øst til Store Bjergegaard i Vest. Kort: Lemvig Museum.

for selskabet. En stor mængde lyng og tørv gik tabt. I sommeren 1914 ankom som lovet sporet fra Over Feldborg. Nees og Omegns Mergelselskab købte et lokomotiv fra Over Feldborg Mergelselskab og året efter endnu et lokomotiv fra Sønder Nissum Mergelselskab. Fra samme selskab købtes også mere spor. Selskabet rådede over 13 km spor og 70 tipvogne.

Gravningen og udkørslen af mergel gik ikke helt som tænkt. I september 1914 kom man endelig i gang. Desværre viste det sig, at merglen var af en ringere kvalitet end oprindelig påregnet. Efter vinterpausen viste det sig heldigvis, da man kom dybere ned i mergelgraven, at kvaliteten blev bedre. Men så gravede man på en vandåre, som oversvømmede graven fuldstændigt. Det var umuligt at grave mere og en ny grav måtte åbnes. Men først skulle der foretages prøveboringer, og merglens kvalitet skulle undersøges. Kvaliteten var heldigvis tilfredsstillende, og afrømningen af overjord begyndte i efteråret 1915. I foråret 1916 kom der så endelig godt gang i gravning og udkørsel af mergel. Arbejdet gik godt, og der blev udkørt store mængder god mergel. Men nu var man så desværre plaget af følgevirkningerne af første verdenskrig.

Tipvognene blev læsset i graven med håndkraft og trukket op af et spil. Spillet blev drevet af en petroleumsmotor. Men da petroleum, som følge af første verdenskrig, efterhånden ikke kunne skaffes mere, blev petroleumsmotoren i 1916 erstattet af en lokomobil.

Det var vanskeligt at skaffe kul til lokomotiverne og de, der var at få, var voldsomt dyre.



Dette smalspors damplokomotiv kørte blandt andet på mergelsporet mellem Hordumsig og Nees. Her er lokomotivet fotograferet ved anlæg af Gudenåcentralen ved Tange. Foto: Søren Johannesen.

Pris- og lønstigninger var der også. Samlet set blev omkostningerne sådan cirka det dobbelte af det oprindeligt forudsatte. Aftagerne klagede. Dels over prisstigningerne og dels over merglens kvalitet. Var det brydsomt at være hedebonde, var det ikke mindre brydsomt at være formand for et mergelselskab. Men merglet fik man dog trods alle genvordigheder, og i de efterfølgende år viste resultatet af merglingen sig da også ved gode afgrøder.

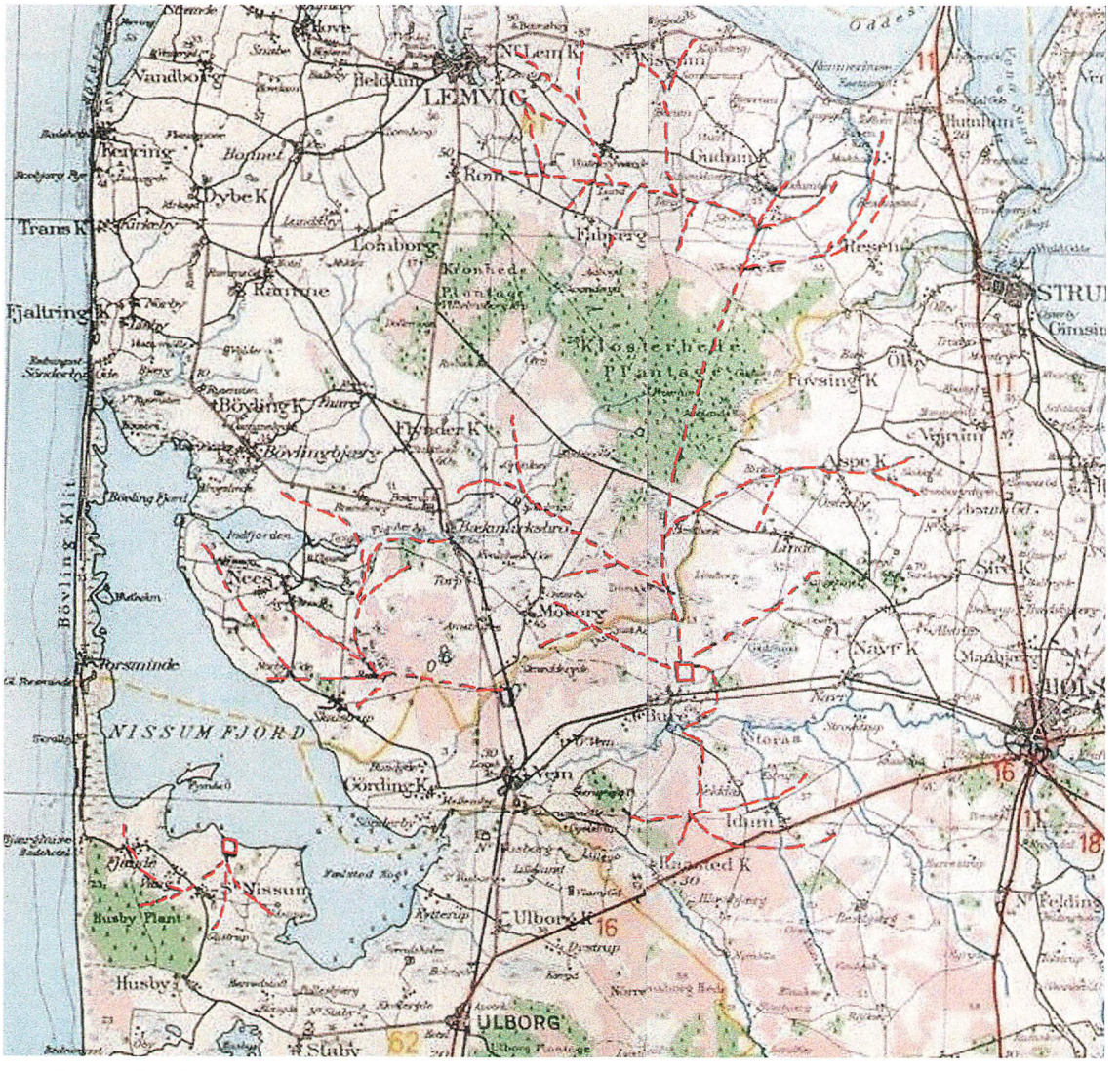
Selskabet afsluttede arbejdet i september 1917. Da var der udkørt 53.000 m^3 mergel. Spor og tipvogne blev herefter solgt til tørveproduktionen.

Bur Mergelleje

Alle steder var der interesse i at få merglet. Således også i Gudum sogn. Her blev der holdt møde på Hestbæk skole den 14. marts 1911. Initiativtageren var Peder Byskov fra Sønder Hestbæk. Interessen fra landmændenes side var stor. Man vidste blot ikke, hvordan sagen skulle gribes an. Men det vidste Hedeselskabet. Herfra deltog ingeniør Claudi West og driftsleder Olsen. Et mergelselskab blev oprettet med Peder Byskov som formand. Det kom til at hedde Bur-Naur Mergelselskab og omfattede sognene Naur, Asp, Gudum, Møborg og Flynder.

En af de første opgaver for det nye selskab var at finde et egnet mergelleje. Der blev foretaget prøveboringer i ni forskellige mergellejer. Merglen skulle have et passende højt kalkindhold, og den skulle findes i tilstrækkelig mængde. Prøveboringerne viste, at der var et egnet leje ved Nygård i Bur. Selskabet købte et areal på fire tønder land i Bur. Fra Tyskland købte selskabet i 1912 to lokomotiver. Hos Hedeselskabet blev der lejet 7,5 km spor og 60 tipvogne. Fra F.L. Hansens Maskinfabrik i Holstebro blev anskaffet en 10 HK petroleumsmotor med spil til optrækning af mergelen fra graven samt en centrifugalpumpe til at holde graven tør for vand. Udlægningen af spor, optrækning af mergel fra graven og udkørsel blev overdraget til en entreprenør. Finansieringen sørgede Holstebro Bank for. Den enkelte lodsejer skulle betale for den mergel, som han fik leveret, samt en del af de med gravningen og transporten forbundne omkostninger. Afhentning af mergel ved aflæsningspladsen ved mergelbanen og spredning på markerne måtte den enkelte landmand selv klare.

I maj måned 1912 blev jævning af planum og lægning af skinner udliciteret på strækningen fra Bur til Lindtorp. Herefter startede udkørsel af mergel fra lejet i Bur på det første spor til Lindtorp. I 1913 nåede sporet til Møborg



Smalsporede mergelbaner.

og året efter til Flynder. Efterfølgende kom der mergelspor til Asp. Selskabets virksomhed greb om sig. Det blev nødvendigt at leje mere spor. Da Sønder Nissum Mergelselskab i 1913 var færdig med udkørsel af mergel, var det muligt at leje fire km spor, der havde været anvendt i Sønder Nissum. I 1914 disponerede selskabet over 14 km spor og 75 tipvogne. I årene 1912-17 stod Bur-Naur Mergelselskab for udkørsel af ikke mindre end 67.900 m^3 mergel. I begyndelsen blev mergelen gravet og læsset med håndkraft. Tipvognene blev kørt ned i lejet og trukket op med et spil.

Når udkørslen stoppede i 1917, var det ikke fordi, der ikke var behov for mere mergel. Det skyldtes følgerne af første verdenskrig.

Kul kunne ikke skaffes, så i Danmark måtte man langt hen ad vejen ty til indenlandsk brændsel. Det var brunkul og tørv, som i de år blev produceret i store mængder. Gravemaskiner, tipvogne og spor blev derfor efter pålæg fra Brændselsnævnet afleveret til brændselsindustrien, så Danmark kunne holde kulden ude og energiproduktionen i gang.

I 1921 kom mergelselskabet i gang igen, og der blev yderligere udkørt 5.800 m^3 mergel. Nu blev der anvendt en gravemaskine til at grave merglen op i lejet.

Et andet selskab, Idom-Råsted Mergelselskab, blev oprettet i 1915. Formand var Peder Pedersen, Knudsig. Dette selskab skulle også udkøre mergel fra lejet i Bur. Selskabet havde fået løfte fra Hedeselskabet om at overtage materiellet fra Bur-Naur, så snart man der standsede udkørslen. For at kunne komme under statsbanen var det nødvendigt at bede DSB etablere en underføring ved Bur. Brodragerne blev lagt i, og underføringen var klar i sommeren 1916. Men på det tidspunkt var det umuligt for mergelselskabet at skaffe spor. Alt var i arbejde i brændselsindustrien eller eksisterende mergellejer. Først i 1921 kom udkørslen af mergel i gang. Sporene nåede til Hestbjerg, Høgsbjerg, Råsted Kirke og Røjkjær. Der blev her udkørt 36.798 m^3 mergel.

Fabjerg-Gudum-Resen Mergelselskab blev stiftet på et møde i Rattrup i Fabjerg den 16. oktober 1913. Formand for bestyrelsen var Niels Nielsen, Hollandshus. Dette selskab skulle også aftage mergel fra lejet i Bur. Flere forskellige linieføringer blev drøftet. Det endte med, at der blev anlagt et mergelspor tværs gennem Klosterheden Plantage fra Hestbæk mod Skodborg i Gudum. Statsskovvæsenet var dog noget betænkelig ved projektet. Dels fordi et stort skovareal skulle fældes for at give plads til baneanlægget og dels på grund af brandfaren. Statsskovvæsenet betingede sig, at der blev etableret brandbæltet på begge sider af sporet. Det tog sin tid, inden selskabet kom i gang med at køre mergel ud. Først trak det ud med at få tilladelse fra Statsskovvæsenet til banens anlæg, dernæst satte verdenskrigen en stopper for al udkørsel af mergel, og endelig måtte man vente på, at Idom-Råsted Mergelselskab blev færdige med deres udkørsel, da det var deres spormateriale, man skulle leje hos Hedeselskabet. To lokomotiver blev lejet hos Hedeselskabet. Et brugt lokomotiv blev købt hos Halle Mergelselskab. Omsider i foråret 1922 kom man i gang med sporlægningen. Der blev bygget et langt spor op gennem Klosterheden Plantage. Nord for skoven delte hovedsporet sig i tre grene mod henholdsvis Resen, Gudum og Fabjerg. Mod vest nåede sporene helt til Nr. Nissum. Dette selskab havde, sammenlignet med andre selskaber, nogle meget lange transportafstande. Fra lejet i Bur gik det på det lange stræk op gennem Klosterheden Plantage. Den første aflæsningsplads blev nået efter ikke mindre end 14 kilometers kørsel. Den længste strækning, der blev kørt, var 28 km fra lejet til aflæsningspladsen. I 1922 blev der normalt kørt med tre lokomotiver samtidig. Hvert lokomotiv kunne hente et træk på 20 vogne tre gange om dagen. Hver vogn kunne rumme en m^3. Gravemaskinen i lejet arbejdede næsten uafbrudt og læssede merglen direkte i tipvognene. Når et træk vogne var læsset, holdt det næste træk med tomme vogne klar.

Gravemaskinen var udstyret med en tromle, som, når den var fuld, blev tømt ned i tipvognen. Tromlens indhold passede med den last, der kunne være i en tipvogn. Fabjerg-Gudum-Resen Mergelselskab udkørte ikke mindre end 75.340 m^3 mergel. Kørslen blev afsluttet i 1925.

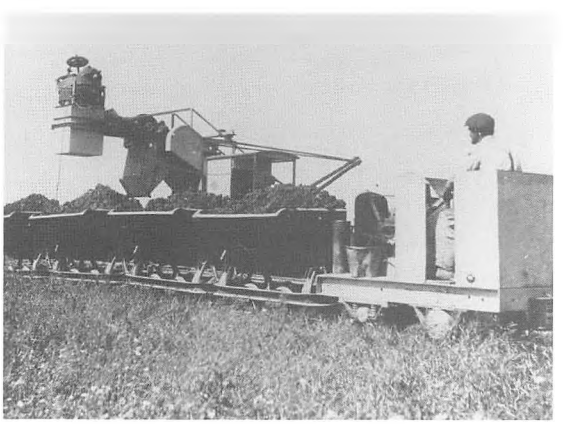
I Ølby, Asp og Fousing sogne var der også interesse for mergling, og Hedeselskabet blev kontaktet i 1916. Men at leje spor hos Hedeselskabet havde nu lange udsigter. I 1925 blev der på Asp skole holdt møde om stiftelse af et selskab. Det kom til at hedde Ølby-Asp-Fousing Mergelselskab. Niels Søndergård blev formand for bestyrelsen. Virkeområdet for selskabet var sognene Ølby, Asp, Fousing, Gudum og Vejrum. Ølby-Asp-Fousing Mergelselskab blev hos Idom-Råsted Mergelselskab og Fabjerg-Gudum-Resen Mergelselskab optaget som medejer af gravemaskinen i Bur Mergelleje. Der blev også indgået overenskomst om, at Ølby-Asp-Fousing Mergelselskab skulle indtræde som medejer af materiellet efter Fabjerg-Gudum-Resen Mergelselskab. Det drejede sig bl.a. om to lokomotiver, tre remiser, motorer og pumper. Herefter gik det stærkt. Sporet blev anlagt og merglen kørt ud. Allerede hen på sommeren 1926 var man færdig med udkørslen. 27.000 m^3 var blevet kørt ud på rekordtid.

Da udkørslen af mergel fra lejet i Bur var afsluttet, var der udkørt over 200.000 m^3 mergel. Det var noget af en bedrift. Ikke mindre end 16 sogne havde fået mergel fra lejet i Bur. Merglingen fik stor betydning for landbruget, og gravning, læsning, udkørsel samt lægning og optagning af spor gav i en årrække arbejde til mange mennesker.

Da sporene til Ølby, Asp og Fousing var taget op, blev skinnerne bragt hen til Bur station. Her blev de læsset i banevogne og sendt til Tim station. Næste benyttelse var af Hovergaard Mergelselskab. Sådan gik det med spor, tipvogne og lokomotiver fra Hedeselskabet, de var på turne det halve Jylland rundt.

Teglværksbanen i Skærum

Skærum Mølle, som hørte under Nørre Vosborg, havde ud over møllen også teglværk. I 1879 overtog Niels Villemoes sammen med broderen Chresten forpagtningen af Skærum Mølle. Det kom i de følgende år til at betyde nytænkning og fornyelse på mange områder. Skærum Teglværk var i drift i årene 1882-1957. Tidligt blev der indført helt nye produktionsmetoder, murstensmaskine og ringovn. Teglværket fik en betydelig produktion og leverede sten viden om. Ved Skærum Teglværk blev der anlagt jernbanespor med tipvogne. Sporet gik fra teglværket og cirka



Lokomotiv fremstillet af Vemb Automobilværksted i arbejde på teglværksbanen ved Skærum. Foto: Skærum Teglværksmuseum.



Elektrisk tog ved Skærum Teglværk i 1909. Foto: Skærum Teglværksmuseum.

500 meter sydpå til lergraven. Tipvognene blev trukket af en hest. Transporten med hestekraft fortsatte til 1909.

I 1897 havde Skærum Mølle oprettet eget elværk. En dynamo blev drevet af vandturbiner, som fik vand fra åen. Elektriciteten blev anvendt til belysning. Elektrisk lys, dengang kaldet »det hvide lys«, og et elektricitetsværk var på den tid noget ganske enestående, som mange fra nær og fjern valfartede til Skærum for at se. Fra 1909 blev der på teglværksbanen anvendt en el-dreven motorvogn, der fik strømtilførsel fra en luftledning gennem strømkontakthjul efter samme princip, som blev anvendt på sporvognene i byerne. Denne driftsform var noget af en sensation. Eldrevne jernbaner fandtes ikke mange steder.

Den elektriske transport fortsatte til hen i 1920'erne, hvor eksplosionsmotoren blev så driftsikker, at den kunne træde i stedet. Teglværket fik i 1929 leveret et lille motorlokomotiv fra Vemb Automobilværksted.

Hestebanen Bur-Linde

Linde Brugsforening havde i årene 1915-1937 sin egen jernbane. Det var en 7,5 km lang smalsporsbane, der gik fra statsbanestationen i Bur til Brugsforeningen i Linde. Trækkraften var en hest. Brugsforeningen modtog sine kolonial- og grovvarer på Bur station. Men da transporten på de dårlige grusveje var vanskelig, blev der på Linde Brugsforenings generalforsamling i 1915 fremsat forslag om anlæg af en smalsporet bane fra Linde Brugsforening til Bur station. Forslaget fik god tilslutning og snart var planlægning af linjeføring i gang. I 1916 gik anlægsarbejderne i gang, og ved årsskiftet 1917 var banen klar. Sporet blev leveret fra Tyskland. Vognene, i alt tre styk, byggede man selv. I Bur blev opført et pakhus samt skur til heste og vogne. Kørslen på banen blev udliciteret til en vognmand, som udførte kørslen og sørgede for hest og kusk. Senere anskaffede banen fire tipvogne, som bl.a. blev brugt til udkørsel af mergel.

Tørvespor ved Bur i 1919. Manden længst til højre med hat er August Jensen. Foto: Lokalhistorisk Arkiv Sønder Nissum.



På Bur station var læssesporet og læssevejen beliggende syd for de to hovedspor. DSB ville ikke tillade, at Brugsforeningens bane, som kom ind til Bur station nordfra, fik en sporskæring med statsbanen i niveau. Brugsforeningsbanen måtte derfor holde sig nord for statsbanestationen. Men det betød så, at gods, der ankom med DSB, på Bur station måtte omlæsses til hestevogn, køres over jernbaneoverskæringen midt på stationen, for så endelig på banens nordside at blive omlæsset til Brugsforeningens vogne. Det var noget besværlig, tidkrævende og dyrt. Men DSB var trods flere års snak om sagen ikke til hverken at hugge eller stikke i. Det endte med, at Linde Brugsforening i 1925 måtte anlægge eget DSB-sidespor på Bur stations nordside.

Efterhånden blev vejnettet forbedret, og lastbilerne blev flere og flere, og der var ikke brug for den lille smalsporsbane mere. Den blev nedlagt i 1936, og hermed var der heller ikke brug for Brugsforeningens private sidespor på Bur station.

Tørvespor

Ved flere lejligheder har der været gravet og produceret tørv i den tidligere Ulfborg-Vemb kommune. Især under de to verdenskrige og årene derefter var der stor efterspørgsel efter tørv.

Der var tørveproduktion i Øster Bur i årene under og efter første verdenskrig. Her var der tipvognsspor til Villemoes Hede. Tørvene blev produceret på et ælteværk, der blev trukket af et lokomobil. Produktionen ophørte, da messing og kobber blev stjålet fra motoren. Derefter kom den ikke i gang igen.

I Thorup ved Sønder Nissum var der også tørveproduktion med et tørvespor. Vest for vejen mellem Husby og Sønder Nissum var der en tørvemose. Her blev tørvene kørt fra opgravningen til tørrepladsen på et tipvognsspor.

Der blev også produceret tørv i Vemb i årene 1940-46. Opgravningen fandt sted i Øster Vemb lige på skellet til Bur sogn på engarealer tilhørende gården Bur Sig, der ligger midt mellem Vemb og Bur på sydsiden af vejen og ned mod Storåen. Det var kommunen, som dengang hed Gørding-Vemb-Bur kommune, der forestod produktionen. Der blev fremstillet tørv til kommunens eget brug,

skoler, fattiggården, og der var nok også andre, der kunne få tørv. Vemb elværk havde en motor med tørvefyret gasgenerator.

Anlægget var indrettet med to parallelle spor fra graven og op på tørt land. Vognene blev trukket op af et spil, således at når en vogn var oppe, var den anden nede. Anlægget blev drevet af el. Forarbejdning såsom æltning og skæring foregik ovenfor brinken.

Det var ret udbredt, at det var skolebørn fra de ældste klasser, der var med til produktionen. De havde kun skolegang en dag om ugen, så de, der ikke havde forpligtelser hjemme på gårdene, kunne tjene lidt i tørvene. De arbejdede på tørrepladsen med at vende og stable tørv.

Æltetørv blev fremstillet ved at tilsætte vand til tørvemassen, der blev æltet i ælteværket. Herefter blev det kørt på tørrepladsen og lagt i forme, så tørvene fik den rigtige facon. Nogle steder blev tørvemassen hældt ud på jorden i et lag svarende til tørvens tykkelse. Senere blev tørven skåret op i mindre stykker og tørret. Tørvene skulle herefter vendes og stables.

støbeplads samt spor til høfderne. Dette anlæg blev brugt ved anlæg og vedligehold af høfderne i Vesterhavet. Ved Husby søndre klit blev der i 1920'erne og 1930'erne bygget høfder i Vesterhavet. Arbejdet var overdraget entreprenørerne Thor Jørgensen, Ferring, og P. Rørsgård, Vemb. Her var der spor ud til høfderne fra en plads, hvor der var bl.a. remise og rampe. Både Vandbygningsvæsenet og de forskellige entreprenører brugte forskellige smalsporsbaner med tipvogne og lokomotiver. Banerne var i brug op til sidst i 1960'erne, hvorefter terrængående entrepre-



Et af Vandbygningsvæsenets lokomotiver. Foto: Guldvangs samling/ Struer Museum.

Vandbygningsbaner

Ved Vesterhavet og ved Nissum Fjord er der gennem tiderne udført mange vandbygningsarbejder. Det største projekt var bygningen af Torsminde slusen. Et arbejde, der stod på i mange år. Der blev gjort flere forsøg på at bygge en sluse mellem Vesterhavet og Nissum Fjord, og flere gange blev bygværket ødelagt af Vesterhavet under en storm. I Torsminde havde Vandbygningsvæsenet remise, værksted, cementblander og nørmaskiner tog over. Ved bygning af Fjand-Torsminde diget anvendte entreprenør C. A. Bechsgaard også en smalsporsbane.

Smalsporede baner har også været brugt ved dæmningsarbejde og kanalgravning. Blandt andet i Staby ved anlæg af Pallisbjerg kanal under krigen, ved anlæg af en kanal mellem Husby Sø og Vedersø og ved anlæg af en dæmning ved Husby sø omkring 1953.

Lokomotivfabrikken i Vemb

Vemb Automobilværksted, som blev drevet af Harald Nielsen, byggede også smalsporslokomotiver. Det hele startede midt i 1920'erne med et lokomotiv til teglværksbanen ved Skærum Mølle. Senere, i 1934 og i 1946, blev der leveret yderligere to lokomotiver til Skærum Teglværk. Der blev bygget i alt omkring 30 lokomotiver til teglværksbaner, mosebrug og en briketfabrik. Lokomotiverne blev bygget uden tegninger. Harald Nielsen udtænkte selv konstruktionen. De fleste havde Chevrolet-motor. Ford-motor blev også brugt. Lokomotiverne kunne trække op til 20 fuldt lastede tipvogne.

Vemb Automobilværksted, der havde til huse i lejede lokaler Vestergade 6 i Vemb, var forsynet med de nødvendige maskiner og beskæftigede 3-4 mand udover indehaveren. Værkstedet var autoriseret som Chevrolet reparationsværksted og ejeren, Harald Nielsen, der var uddannet som mekaniker, havde gennemgået Chevrolets serviceskole i København. Værkstedet beskæftigede sig også med reparation og opladning af akkumulatorer. Harald Nielsen var også en af de første, der lavede gummivogne, altså landbrugsvogne med gummihjul.



Et af lokomotiverne fremstillet af Vemb Automobilværksted. Foto: Bent Hansen.

Epilog

Mangt og meget er sket ved banerne i den tidligere Ulfborg-Vemb Kommune gennem årene. Sporene, som banerne trak henover hederne, ses i dag tydeligt. Driftige stationsbyer, blomstrende virksomheder og mange store og effektive landbrug, som ingen kunne forestille sig, da damplokomotiverne første gang trak en røgfane hen over de øde og uopdyrkede heder.

De smalle spor er for længst væk. De opfyldte, mens deres tid var, et transportbehov, som efterfølgende blev løst af en helt anden teknologi. Statsbanen og privatbanen er derimod stadig i fuldt vigør. I modsætning til så mange andre steder i landet. Mange egne har for længst mistet både baner og stationer. I Ulfborg-Vemb Kommune standser togene stadig i både Bur, Vemb og Ulfborg. Hermed har beboerne i de tre byer et udbud af kollektiv trafik, som man mange andre steder kan kigge misundeligt efter. Forhåbentlig vil udbuddet blive benyttet af egnens befolkning, så banerne og stationerne kommer til at leve mange år endnu. Til gavn og glæde for egnen, befolkningen og erhvervslivet.

135 års jernbanehistorie lader sig ikke, inden for denne bogs rammer, beskrive til fuldkommenhed. Heller ikke alt har det været muligt at finde oplysninger om. Skulle nogen blandt bogens læsere kunne supplere med oplysninger eller gamle billeder, modtager Egnshistorisk Studiecenter med glæde flere informationer. Adresse, e-mail og telefonnummer findes på bogens side 2.



I 1982 blev godstoget, tog 7770 Struer-Vemb-Skjern-Herning fremført af litra MT. Her har MT nr. 154 den 10. september 1982 netop overtaget fire godsvogne fra Lemvigbanen på Vemb station. Foto: Ole Edvard Mogensen.

Tak

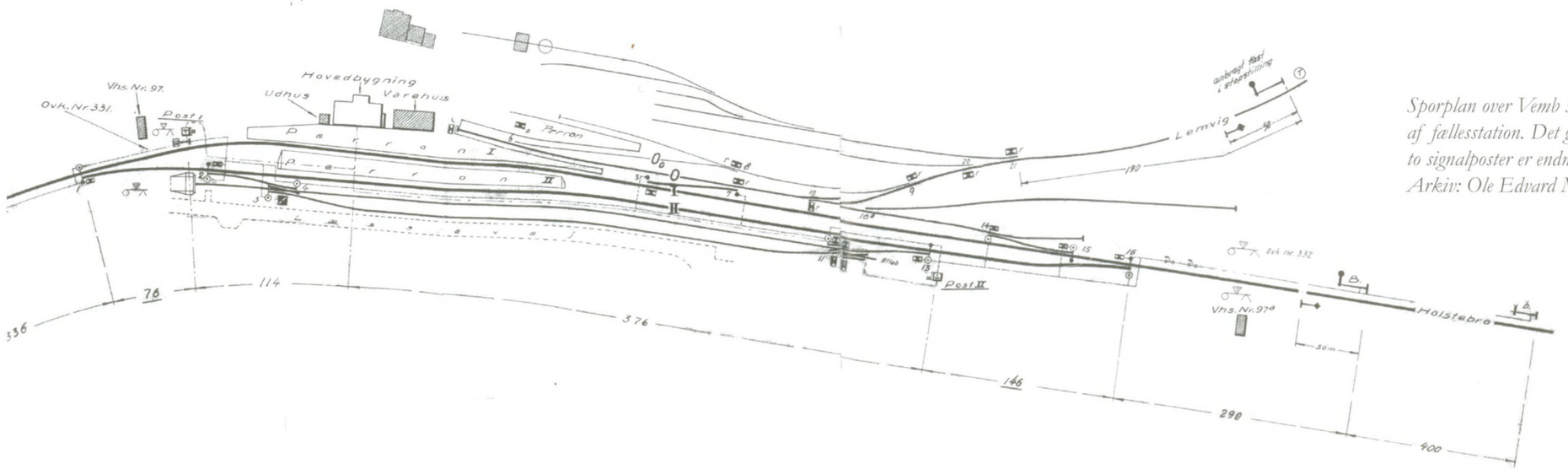
En stor tak til følgende, som har bidraget med oplysninger og illustrationer:

Bent Albertsen
Mette Lund Andersen
Finn Arbs
Gudrun Aspel
Jens Ebbensgaard
Trine Ebbensgaard
Bent Hansen
Bent Jacobsen
Børge Jensen
Kurt D. Jensen
Niels Jensen
Niels Erik Jensen
Tommy O. Jensen
Søren Johannesen
Lars Kanstrup
Henning Kirkegaard
Solveig Knudsen
Berit og Sten Kristensen
Morten Flindt Larsen
Steen Larsen
Edith og Vagn Lauridsen
Peter Ludvigsen
Stinne Mosholm
Susanne Bang Nielsen
Ellen Nørgaard
Jørgen Nyborg
Henning Petersen
Jens Bruun-Petersen
Kaj Rasmussen
Georg Schmidt
Rita Skydsgaard
Ove Sørensen
Erik Lynge Qvesel

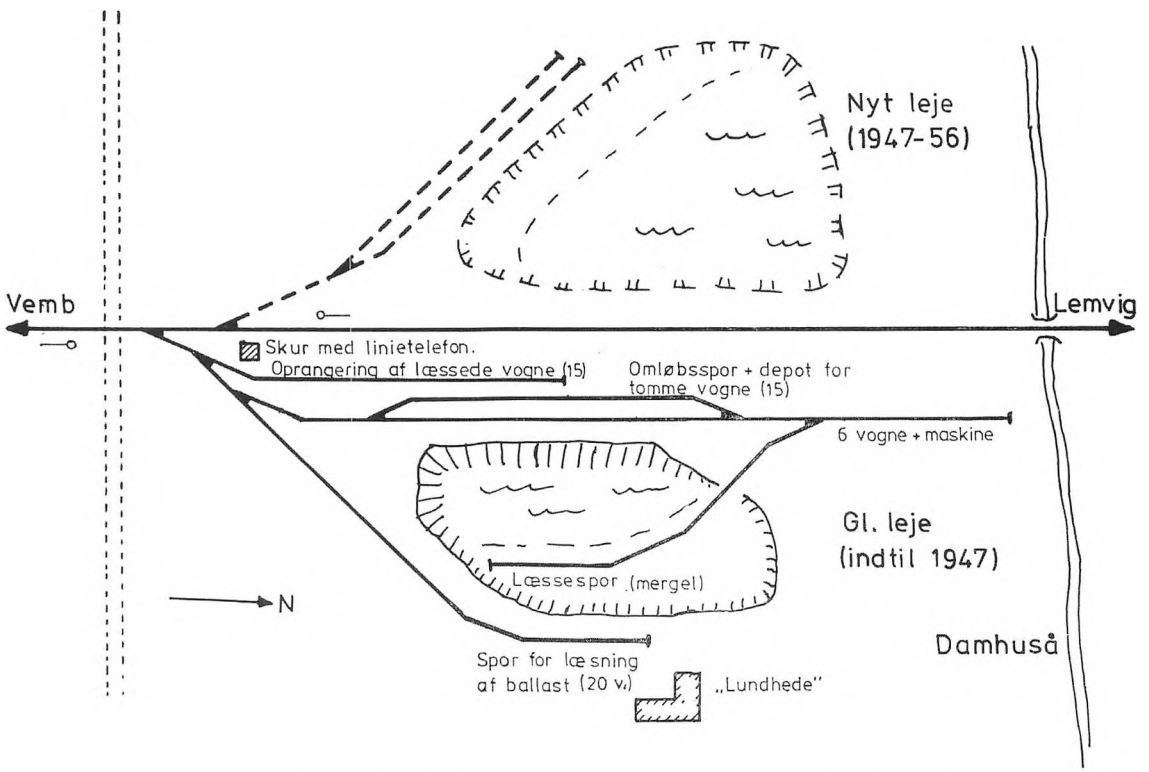
samt til følgende museer og arkiver:

Dansk Model Jernbane Klub
Frihedsmuseet
Jydsk Model Jernbane Klub
Lemvig Museum
Lokalhistorisk Arkiv Herning
Lokalhistorisk Arkiv Holstebro
Lokalhistorisk Arkiv Sønder Nissum
Nees-Skalstrup Lokalarkiv
Skærum Teglværksmuseum
Struer Museum

Sporplan Ulfborg station fra 1927. Arkiv: Ole Edvard Mogensen.



Sporplan over Vemb station efter etablering af fællesstation. Det gamle sikringsanlæg med to signalposter er endnu i drift.
Arkiv: Ole Edvard Mogensen.



Sporplan over mergellejerne ved Damhusaa Mergelstation. J. Bækdal/ Jens Bruun-Petersen tegn.

Ringkjøbing—Langaa.

Mil.		Nr. 34. Sk.-Lg. P.	Nr. 36. Rg.-Lg. B.	Nr. 38. Rg.-Lg. B.	Nr. 40. Ho.-Lg. P.	Nr: 42. Rg.-Str. P.
Fra Ringkjøbing.	Ringkjøbing Afg. C	. . . .	6,15	12,5	. . . .	8,5
0,9	Hee C	. . . .	. . . .	x	. . . .	x
1,6	Tim . . . . . Ank.	. . . .	6,42	12,25	. . . .	8,29
	C Afg.	. . . .	6,47	12,30	. . . .	8,30
2,8	Ulfborg . . . . . Ank.	. . . .	7,5	12,45	. . . .	8,47
	C Afg.	. . . .	7,10	12,50	. . . .	8,48
3,9	Vemb. . . . . Ank.	. . . .	7,28 Kr.T. 33	1,2	. . . .	9,2 Kr.T. 39
	C Afg.	. . . .	7,35	1,7	. . . .	9,3
4,7	Bur C	. . . .	x	x		
5,4	Naur C	. . . .	x	x		
6,3	Holstebro . . Ank.	. . . .	8,17	1,36	. . . .	9,37
	A Afg.	. . . .	8,27	1,46	5,45	9,42
7,4	Hjerm . . . . . Ank.	. . . .	8,46	2,0	5,59	9,57
	A Afg.	. . . .	8,51	2,5	6,0	9,58
8,3	Struer . . . . Ank. A	. . . .	9,7	2,15 Kr. T. 37	6,12	10,10
	Afg. Handberg A	. . . .	9,22	2,30	6,22	
10,1	Vinderup . . . . Ank. A	. . . .	9,55 Kr.T. 35	3,0	6,46 Kr.T. 39	
	Afg. Hvide Mose A	. . . .	10,0	3,5	6,47	
12,7	Skive . . . . . Ank.	. . . .	10,38	3,48	7,23	
	A Afg.	7,0	10,53	4,3	7,28	
13,4	Høislev . . . . . Ank.	7,8	11,2	4,13	7,34	
	A Afg.	7,9	11,7	4,18	7,35	
14,5	Stoholm . . . . Ank.	7,24	11,23	4,35	7,50	
	A Afg. Lundgaard A	7,25	11,28	4,40	7,51	
15,1	Sparkjær . . . . Ank. A	7,33	11,35 Kr.T. 37	4,50 Kr. T. 39	7,58	
	Afg.	7,34	11,40	4,55	7,59	
17,0	Viborg . . . . Ank. B	8,0 Kr.T. 35	12,5	5,20	8,25 Kr.T. 41	
	Afg.	8,10	12,20	5,35	8,35	
17,7	Rindsholm . . . Ank.	8,19	12,30	5,45	8,43	
	B Afg. Skaungaard C	8,20	12,35	5,50	8,44	
18,7	Rødkjærsbro . . Ank.	8,33	12,54	6,8	8,57	
	B Afg.	8,34	12,59	6,15	8,58	
20,1	Bjerringbro . . . Ank.	8,52	1,17	6,32	9,15	
	B Afg.	8,53	1,22	6,37	9,16	
21,3	Ulstrup . . . . . Ank.	9,7	1,37	6,53	9,32	
	B Afg.	9,8	1,42	6,58	9,33	
22,3	Langaa . . . . Ank.	9,20 Kr.T. 37	1,55 Kr.T. 39	7,10 Kr.T. 41	9,45	

1875

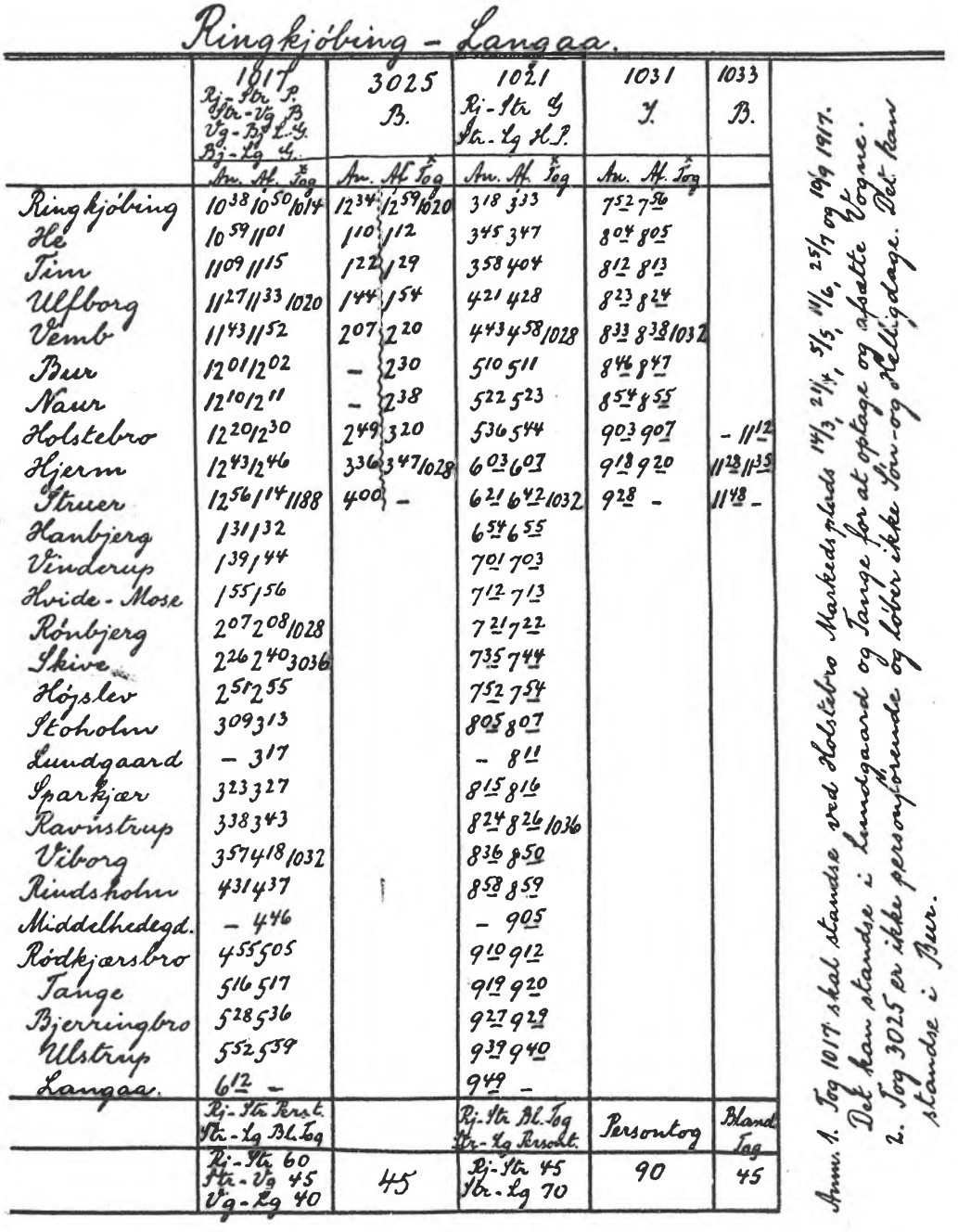
Køreplan gyldig fra den 27. juni 1875. Der var dengang tre tog daglig i hver retning. Arkiv: Henning Petersen.

Ringkjøbing—Langaa.

Mil. Fra Ring-kjø-bing.		Nr. 261. Ho.-Vb. P. Vb.-Lg. G.	Nr. 263. G.	Nr. 265. B.	Nr. 267. Rg.-Ho. G Hø.-Str. B. Str.-Lg. P.	Nr. 271. Rg.-Str. P. Str.-Sk. H. P.	Nr. 275. P.
	Ringkjøbing (Rg) Afg. F	.....	6,00	11,19	3,20	8,55	
0,9	Hee.....	.....	S	S	S	S	
1,6	Tim (Tm)..... Ank. F	.....	6,24	11,41	3,44	9,14	
	Afg. E	.....	6,31	11,46	3,50	9,15	
2,8	Ulfborg (Uf)..... Ank.	.....	6,48	12,01 Kr. T. 268.	4,07	9,28 K. T. 274.	
	Afg. E	.....	6,56	12,06	4,13	9,30	
3,9	Vemb (Vem)..... Ank. E	.....	7,11 Kr. T. 266.	12,20	4,28	9,42	
	Afg.	.....	7,21	12,30	4,40	9,46	
4,7	Bur..... F	.....	S	S	S	S	
5,4	Naur..... E	.....	S	S	S	S	
6,3	**Holstebro** (Ho).. Ank.	.....	8,00	1,05	5,20 Kr. T. 272.	10,16	
	Afg. B	6,45	8,15	1,20	5,35	10,25	
7,4	Hjerm (Hm)..... Ank.	6,00	8,34	1,37	5,52	10,40	
	Afg. F	6,01	8,39	1,42	5,53	10,41	
8,3	**Struer** (Str)..... Ank.	6,11 Kr. T. 266.	8,52	1,55	6,05	10,51 K. T. 276.	
	Afg. C	6,22	9,13	2,15	6,20	11,03	
9,5	Handbjerg (Han)..... D	S	S	0 S	S	S	
10,1	Vinderup (Vp).... Ank. D	6,42	9,42 Kr. T. 268.	2,45	6,40 K. T. 274.	11,22	
	Afg.	6,48	9,48	2,50	6,42	11,28	
11,0	Hvide Mose..... C	—	—	0	—	—	
11,6	Rønbjerg (Rø)..... F	S	S	S Kr. T. 272.	S	S	
12,7	**Skive** (Sk)..... Ank.	7,12	10,30 Kr. T. 270.	3,37	7,11	11,50	
	Afg. B	7,20	10,45	3,55	7,20	.....	
13,4	Høislev (Hø)..... Ank.	7,30	10,59	4,07	7,30	.....	
	Afg. C	7,31	11,04	4,13	7,31	.....	
14,5	Stoholm (Sm).... Ank.	7,43	11,21	4,28	7,43	.....	
	Afg. B	7,44	11,26	4,35	7,44	.....	
14,7	Lundgaard (Ld)..... E	—	0	0	—	.....	
15,1	Spørkjær (Sp).... Ank. D	7,53	11,41	4,54 Kr. T. 274.	7,53	.....	
	Afg.	7,54	11,46	5,00	7,54	.....	
15,8	Ravnstrup..... D	S	—	S	—	.....	
17,0	**Viborg** (Vb)..... Ank. D	8,15	12,10 Kr. T. 272.	5,25	8,13	.....	Hver Lørdag.
	Afg.	8,30	12,30	5,45	8,23	.....	
17,7	Rindsholm (Rn).. Ank.	8,42	12,42	5,56	8,32	.....	
	Afg. C	8,46	12,47	6,01	8,33	.....	
18,4	Skaungaard (Mo)..... F	0	—	0	—	.....	
18,7	Rødkjærsbro (Rk) Ank.	9,08 Kr. T. 270.	1,03	6,21	8,45 K. T. 276.	.....	Kr. T. 278.
	Afg. F	9,15	1,09	6,30	8,48	.....	6,45
20,1	Bjerringbro (Bj).. Ank.	9,33	1,26	6,46	9,01	.....	6,58
	Afg. D	9,39	1,31	6,53	9,03	.....	7,00
21,3	Ulstrup (Up)..... Ank.	9,55	1,47	7,07	9,14	.....	7,11
	Afg. F	10,01	1,52	7,13	9,16	.....	7,13
22,3	**Langaa** (Lg)..... Ank.	10,15	2,04	7,25	9,25	.....	7,22

1888

Køreplan gyldig fra den 1. oktober 1888. Med fire tog daglig i hver retning. Arkiv: Henning Petersen.



Ringkjøbing – Langaa.

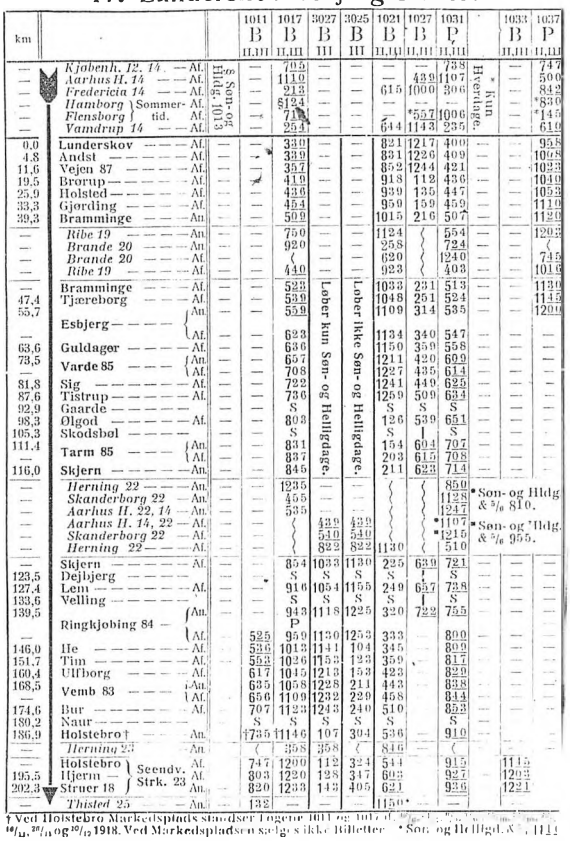
	1017 Rj-Stk P. Stk-Vg B. Vg-Bj L.G. Bj-Lg G.	3025 B.	1021 Rj-Stk G Stk-Lg H.P.	1031 Y.	1033 B.
	Ank. Afg. Tog	Ank. Afg. Tog	Ank. Afg. Tog	Ank. Afg. Tog	
Ringkjøbing	10 38 10 50 1014	12 34 12 59 1020	318 333	7 52 7 56	
Hee	10 59 11 01	1 10 1 12	345 347	8 04 8 05	
Tim	11 09 11 15	1 22 1 29	358 404	8 12 8 13	
Ulfborg	11 27 11 33 1020	1 44 1 54	421 428	8 23 8 24	
Vemb	11 43 11 52	2 07 2 20	443 458 1028	8 33 8 38 1032	
Bur	12 01 12 02	– 2 30	510 511	8 46 8 47	
Naur	12 10 12 11	– 2 38	522 523	8 54 8 55	
Holstebro	12 20 12 30	2 49 3 20	536 544	9 03 9 07	– 11 12
Hjerm	12 43 12 46	3 36 3 47 1028	6 03 6 07	9 18 9 20	11 28 11 35
Struer	12 56 1 14 1188	4 00 –	6 21 6 42 1032	9 28 –	11 48 –
Hanbjerg	1 31 1 32		6 54 6 55		
Vinderup	1 39 1 44		7 01 7 03		
Hvide-Mose	1 55 1 56		7 12 7 13		
Rønbjerg	2 07 2 08 1028		7 21 7 22		
Skive	2 26 2 40 3036		7 35 7 44		
Højslev	2 51 2 55		7 52 7 54		
Stoholm	3 09 3 13		8 05 8 07		
Lundgaard	– 3 17		– 8 11		
Sparkjær	3 23 3 27		8 15 8 16		
Ravnstrup	3 38 3 43		8 24 8 26 1036		
Viborg	3 57 4 18 1032		8 36 8 50		
Rindsholm	4 31 4 37		8 58 8 59		
Middelhedegd.	– 4 46		– 9 05		
Rødkjærsbro	4 55 5 05		9 10 9 12		
Tange	5 16 5 17		9 19 9 20		
Bjerringbro	5 28 5 36		9 27 9 29		
Ulstrup	5 52 5 59		9 39 9 40		
Langaa.	6 12 –		9 49 –		
	Rj-Stk Pers.t. Stk-Lg Bl.Tog		Rj-Stk Bl.Tog Stk-Lg Pers.t.	Persontog	Blandet Tog
	Rj-Stk 60 Stk-Vg 45 Vg-Lg 40	45	Rj-Stk 45 Stk-Lg 70	90	45

Anm. 1. Tog 1017 skal standse ved Holstebro Markedsplads 14/3, 2/4, 5/5, 11/6, 25/9 og 19/9 1917. Det kan standse i Lundgaard og Tange for at optage og afsatte Vogne.
2. Tog 3025 er ikke personførende og løber ikke Søn- og Helligdage. Det kan standse i Bur.

1917

Side fra køreplan gyldig fra den 11. marts 1917. Den indskrænkede køreplan blev, som følge af forholdene under første verdenskrig indført i hui og hast, så der var ikke tid til af få den trykt, man måtte klare sig med et håndskrevet eksemplar. Arkiv: Henning Petersen.

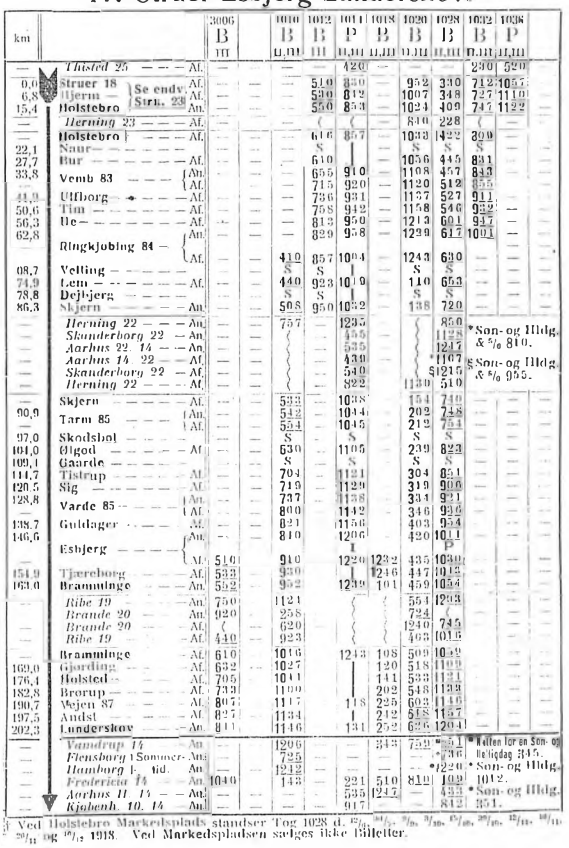
17. Lunderskov-Esbjerg-Struer.



km			1011 B II,III	1017 B II,III	3027 B III	3025 B III	1021 B II,III	1027 B II,III	1031 P II,III		1033 B II,III	1037 P II,III
—	*Kjøbenh. 12. 14* — — Af.	Hdg.	—	705	—	—	—	—	733		—	747
—	*Aarhus H. 14* — — Af.	Son- og Hdg. 1013	—	1110	—	—	—	429	1107		—	500
—	*Fredericia 14* — — Af.		—	913	—	—	615	1000	906		—	842
—	*Hamborg* | Sommer- Af.		—	§124	—	—	—	—	—		—	*830
—	*Flensborg* † tid. Af.		—	713	—	—	‖	*557	1006		—	*145
—	*Vamdrup 14* — — Af.		—	254	—	—	644	1143	235		—	610
0,0	**Lunderskov** — — — Af.		—	330	—	—	821	1217	400		—	958
4,8	Andst — — — — — Af.		—	339	—	—	831	1226	409		—	1008
11,6	Vejen 87 — — — — Af.		—	357	—	—	852	1244	421		—	1023
19,5	Brørup — — — — — Af.		—	419	—	—	918	112	436		—	1040
25,9	Holsted — — — — — Af.		—	436	—	—	939	135	447		—	1053
33,3	Gjørding — — — — Af.		—	454	—	—	959	159	459		—	1110
39,3	**Bramminge** — — — An.		—	509	—	—	1015	216	507		—	1120
—	*Ribe 19* — — — — An.		—	750	—	—	1134	(	554		—	1202
—	*Brande 20* — — — An.		—	920	—	—	258	(	724		—	(
—	*Brande 20* — — — Af.		—	(	—	—	920	(	1240		—	745
—	*Ribe 19* — — — — Af.		—	440	—	—	923	(	403		—	1016
—	**Bramminge** — — — Af.		—	523	—	—	1033	231	513		—	1130
47,4	Tjæreborg — — — Af.		—	539	—	—	1048	251	524		—	1145
55,7	**Esbjerg** — — — — {An.		—	559	—	—	1109	314	535		—	1200
	{Af.											
—	**Guldager** — — — — Af.		—	623	—	—	1134	340	547		—	—
63,6	**Varde 85** — — — {An.		—	636	—	—	1150	359	558		—	—
73,5	{Af.		—	657	—	—	1211	420	609		—	—
—	**Sig** — — — — — — Af.		—	708	—	—	1227	435	614		—	—
81,8	**Tistrup** — — — — Af.		—	722	—	—	1241	449	625		—	—
87,6	**Gaarde** — — — — —		—	736	—	—	1259	509	634		—	—
92,9	**Ølgod** — — — — — Af.		—	S	—	—	S	S	S		—	—
98,3	**Skodsbøl** — — — —		—	803	—	—	126	539	651		—	—
105,3	**Skjern** — — — — — {An.		—	S	—	—	S	‖	S		—	—
111,4	{Af.		—	831	—	—	154	604	707		—	—
—			—	837	—	—	203	615	708		—	—
116,0	**Skjern** — — — — — An.		—	845	—	—	211	625	714		—	—
—	*Herning 22* — — — An.		—	1235	—	—	(	(	850	* Son- og Hldg & 5/6 810.	—	—
—	*Skanderborg 22* — — An.		—	455	—	—	(	(	1128		—	—
—	*Aarhus H. 22. 14* — An.		—	535	—	—	(	(	1217		—	—
—	*Aarhus H. 14, 22* — Af.		—	(	439	439	(	(	*1107	* Son- og Hldg & 5/6 955.	—	—
—	*Skanderborg 22* — — Af.		—	(	540	540	(	(	*1215		—	—
—	*Herning 22* — — — Af.		—	(	822	822	1130	(	510		—	—
—	**Skjern** — — — — — Af.		—	854	1033	1130	225	639	721		—	—
123,5	**Dejbjerg** — — — —		—	S	S	S	S	‖	S		—	—
127,4	**Lem** — — — — — — Af.		—	916	1054	1155	249	657	738		—	—
133,6	**Velling** — — — — —		—	S	S	S	S	‖	S		—	—
139,5	**Ringkjøbing 84** — {An.		—	943	1118	1225	320	722	755		—	—
	{Af.			P								
—			525	959	1130	1253	333		800		—	—
146,0	**Ile** — — — — — — Af.		536	1013	1141	104	345		809		—	—
151,7	**Tim** — — — — — — Af.		552	1026	1155	123	359		817		—	—
160,4	**Ulfborg** — — — — Af.		617	1045	1213	153	423		829		—	—
168,5	**Vemb 83** — — — {An.		635	1058	1228	211	443		838		—	—
—	{Af.		656	1109	1232	229	458		844		—	—
174,6	**Bur** — — — — — — Af.		707	1123	1243	240	510		853		—	—
180,2	**Naur** — — — — — —		S	S	S	S	S		S		—	—
186,9	**Holstebro** † — — — An.		735	1146	107	304	536		910		—	—
—	*Herning 23* — — — An.		(	358	358	(	846		(		—	—
—	**Holstebro** \ Seendv. Af.		747	1200	112	324	544		915		1115	—
195,5	**Hjerm** — \ Strk. 23 Af.		803	1220	128	347	603		927		1203	—
202,3	**Struer 18** — / An.		820	1233	143	405	621		936		1221	—
—	*Thisted 25* — — — An.		—	132	—	—	1150		—		—	—

† Ved Holstebro Markedsplads standser Tog nr. 1011 d. [illegible] 1918. Ved Markedspladsen sælges ikke Billetter. * Søn- og Helligd. [illegible]

17. Struer-Esbjerg-Lunderskov.



km		3006 B III	1010 B II,III	1012 P II,III	1014 B II,III	1018 B II,III	1020 B II,III	1028 B II,III	1032 B II,III	1036 P II,III
—	*Thisted 25* — — — Af.	—	—	—	420	—	—	—	230	520
0,0	**Struer 18** \ Se endv. Af.	—	—	510	850	—	952	310	712	1057
6,8	**Hjerm** — / Strk. 23 Af.	—	—	530	812	—	1007	348	727	1110
15,4	**Holstebro** An.	—	—	550	833	—	1024	409	747	1122
—	*Herning 23* — — — Af.	—	—	(	(	—	840	228	(	—
—	**Holstebro** † — — — Af.	—	—	616	857	—	1043	1422	809	—
22,1	**Naur** — — — — — —	—	—	S	‖	—	S	S	S	—
27,7	**Bur** — — — — — — Af.	—	—	640	‖	—	1056	445	831	—
33,8	**Vemb 83** — — — {An.	—	—	655	910	—	1108	457	843	—
—	{Af.	—	—	715	920	—	1120	512	855	—
41,9	**Ulfborg** — — — — Af.	—	—	736	931	—	1137	527	911	—
50,6	**Tim** — — — — — — Af.	—	—	758	942	—	1158	546	932	—
56,3	**Ile** — — — — — — Af.	—	—	813	950	—	1213	601	947	—
62,8	**Ringkjøbing 84** — {An.	—	—	829	958	—	1229	617	1001	—
	{Af.									
—		—	—	410	857	1004	—	1243	630	—
68,7	**Velling** — — — — —	—	—	S	S	‖	—	S	S	—
74,9	**Lem** — — — — — — Af.	—	—	440	923	1019	—	110	653	—
78,8	**Dejbjerg** — — — —	—	—	S	S	‖	—	S	S	—
86,3	**Skjern** — — — — — An.	—	—	508	950	1032	—	138	720	—
—	*Herning 22* — — — An.	—	—	757	—	1235	—	(	850	* Søn- og Hldg. & 5/6 810.
—	*Skanderborg 22* — — An.	—	—	(	—	455	—	(	1128	
—	*Aarhus 22. 14* — — An.	—	—	(	—	535	—	(	1217	
—	*Aarhus 14 22* — — Af.	—	—	(	—	430	—	(	*1107	§ Søn- og Hldg. & 5/6 955.
—	*Skanderborg 22* — Af.	—	—	(	—	540	—	(	§1215	
—	*Herning 22* — — — Af.	—	—	(	—	822	1130	510	(	
—	**Skjern** — — — — — Af.	—	—	523	—	1038	—	154	749	—
90,9	**Tarm 85** — — — {An.	—	—	542	—	1044	—	202	748	—
—	{Af.	—	—	554	—	1045	—	212	754	—
97,0	**Skodsbøl** — — — —	—	—	S	—	S	—	S	S	—
104,0	**Ølgod** — — — — — Af	—	—	630	—	1105	—	239	823	—
109,1	**Gaarde** — — — — —	—	—	S	—	S	—	S	S	—
114,7	**Tistrup** — — — — Af.	—	—	704	—	1121	—	304	851	—
120,5	**Sig** — — — — — — Af.	—	—	719	—	1129	—	319	906	—
128,8	**Varde 85** — — — {An.	—	—	737	—	1138	—	334	921	—
—	{Af.	—	—	800	—	1142	—	346	936	—
138,7	**Guldager** — — — Af.	—	—	821	—	1156	—	403	954	—
146,6	**Esbjerg** — — — — {An.	—	—	840	—	1206	—	420	1011	—
	{Af.					I			P	
—		—	510	910	—	1220	1232	435	1030	—
154,9	**Tjæreborg** — — Af.	—	533	930	—	‖	1246	447	1045	—
163,0	**Bramminge** — — An.	—	552	952	—	1239	101	459	1054	—
	Ribe 19 — — — An.	—	750	1124	—	(	—	554	1203	—
	Brande 20 — — — An.	—	920	258	—	(	—	724	(	—
	Brande 20 — — — Af.	—	(	620	—	(	—	1240	745	—
	Ribe 19 — — — — Af.	—	440	923	—	(	—	403	1016	—
	Bramminge — — — Af.	—	610	1016	—	1243	108	509	1049	—
169,0	**Gjørding** — — — — Af.	—	632	1027	—	—	120	518	1109	—
176,4	**Holsted** — — — — Af.	—	705	1041	—	—	141	533	1124	—
182,8	**Brørup** — — — — — Af.	—	733	1100	—	—	202	548	1139	—
190,7	**Vejen 87** — — — — Af.	—	807	1117	—	118	225	603	1146	—
197,5	**Andst** — — — — — Af.	—	827	1134	—	‖	242	618	1157	—
202,3	**Lunderskov** — — An.	—	841	1146	—	131	252	626	1204	—
—	*Vamdrup 14* — — — An.	—	—	1206	—	—	313	759	*951	* Kellen for en Søn- og Helligdag 345.
—	*Flensborg* | Sommer- An.	—	—	725	—	—	—	—	*736	
—	*Hamborg* | tid. An.	—	—	1242	—	—	—	—	§1220	§ Søn- og Hldg.
—	*Fredericia 14* — — An.	1040	—	143	—	—	—	—	1012	
—	*Aarhus H. 14* — — — An.	—	—	—	221	510	810	1029	—	* Søn- og Hldg.
—	*Aarhus H. 14* — — — Af.	—	—	—	535	1247	—	433	—	
—	*Kjøbenh. 10. 14* — An.	—	—	—	917	—	—	812	951	

§ Ved Holstebro Markedsplads standser Tog 1028 d. [illegible] 1918. Ved Markedspladsen sælges ikke Billetter.

1918

Køreplan gyldig fra den 15. maj 1918. Arkiv: Henning Petersen.

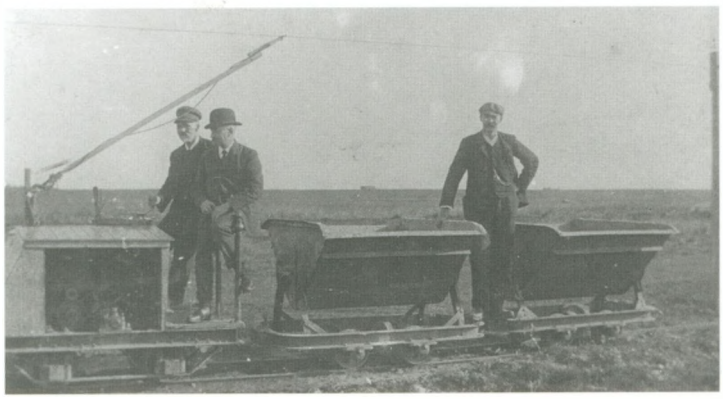


Om bogen

Sporene i Ulfborg-Vemb fortæller om sporene i den tidligere Ulfborg-Vemb Kommune. Kommunen og dens stationsbyer i Bur, Vemb og Ulfborg hænger uløseligt sammen med jernbanen. Det var jernbanen, der satte sig spor i form af stationsbyerne. Da de første spor blev lagt, var der hede og sand og ikke ret meget andet. Men en udvikling blev sat i gang. En udvikling som blev stærk understøttet af de forbedrede transportmuligheder, der kom med jernbanen. I Vemb kom der både stats- og privatbane og såmænd også to stationer.

Udover de egentlige trafikbaner med persontrafik og koreplan var der også andre spor. Sporene i Damhuså Mergelleje og de smalsporede mergelbaner fra Bur Mergelleje transporterede meget store mængder mergel, som gjorde opdyrkning af heden mulig. Smalsporede baner var der også ved torvegrave og teglværker. En hestebane fra Bur station til Linde Brugsforening har der også været. Om noget af alt dette fortæller bogen.





ISBN: 978-87-986724-1-8

9 788798 672418 >