

De kørende skolepatruljer

Af Martin Wilde

Hver eftermiddag kunne der ses uniformerede personer på Grindsted station. Der var dog hverken tale om militært personel eller politi, men derimod Grinsted Kost- og Realskoles kørende skolepatruljer. Om dem fortæller Steen Christensen, der som ung boede i Vorbasse og i fire år kørte med TKVJ til og fra skole i Grindsted:

»Grindsted Kost- og Realskole var en stor privat skole, hvor børn fra Grindsteds omegn mod privat betaling (kommunal udgift fra 1956) kunne få en mellem- eller realskoleeksamen. Skolen havde i slutningen af 1950'erne godt 500 elever. Heraf kom de fleste med tog. Der var travlhed på stationen i Grindsted, når der ankom tog fra seks retninger med de fleste elever til skolen. Det samme gentog sig omkring klokken 14, når der afgik tog i alle seks retninger med især skoleelever.

Trafikken mellem skolen og stationen var styret. Enkelte elever var udnævnt til skolepatrulje og forsynet med hvidt bælte og skråbånd. Eleverne skulle gå to og to i rækker med et skolepatruljemedlem forrest og bagest. Skolepatruljemedlemmet skulle også forsøge at holde orden i toget og skulle især med TKVJ mod Kolding, hvor eleverne kørte i C 21, lukke endeperronlæggerne op på stationerne.«

Elevernes hjemtransport fra Grindsted om eftermiddagen foregik på Trolldhedebanen mod Kolding

ikke med et af banens skinnestog, der ellers på den tid kørte alle banens persontog. Ved 14-tiden kørte der nemlig ikke noget persontog fra Grindsted i retning mod Kolding. I stedet blev skoleeleverne befordret med det daglige godstog, der i 1950'erne og 60'erne også havde en personvogn med. Godstoget medtog passagerer, selv om toget ikke stod opført i publikumskøreplanerne. Personvognen i godstoget var en af banens sidste to personvogne, TKVJ C 21 eller C 22, der begge var bygget til banens åbning i 1917. Vognene havde dog gennemgået en modernisering efter Anden Verdenskrig, hvor de gamle træsæder var udskiftet med mere moderne polstrede sæder beklædt med brunt bøffellæder. Men vognene havde stadig åbne endeperroner, hvor passagererne kunne opholde sig under kørslen.

Steen Christensen fortæller videre:

»Jeg gik i Grindsted Kost- og Realskole fra 1955 til 1959 og kørte med TKVJ – også som skolepatruljemedlem. Jeg har haft skole- og klassekammerater fra Sdr. Felding, Gesten, Billund, Ansager og Gørding. Grindsted stations mange forbindelser var en forudsætning for skolens størrelse. Grindsted Kost- og Realskole havde i øvrigt en fælles udflugt hvert år til et idrætsarrangement i Varde. Hertil havde skolen særtog med Vardebanens damplokomotiv og 10 personvogne med åbne endeperroner. Skolen eksisterer endnu.«



Elever fra Grindsted Kost- og Realskole, der bor ved stationerne mellem Grindsted og Trolldhede, følges til toget på vej hjem af de kørende skolepatruljer, formentlig en gang i 1950'erne. Arkiv Martin Wilde.

Den skæve Bane

Af Ole Lenarth Nielsen

Kært barn har mange navne, og det gælder også for banen Laurbjerg – Bramming, som er kendt under navne som »Den jyske Diagonalbane«, »Den skæve Bane« eller »Præriebanen«. Efter den store statsbanemassakre den 23. maj 1971 er banen nu kun en skygge af sig selv. Tilbage er kun de 16,9 km af Den østjyske Længdebane mellem Randers, hvor banen havde sit køreplansmæssige udgangspunkt, og Laurbjerg, hvor banen grenede fra. Sporet ligger dog stadig mellem Bramming og Grindsted, men her har der ikke været trafik siden den 3. juni 2012.

Rent lovgivningsteknisk var der tale om to banestrækninger, da strækningen Laurbjerg – Silkeborg var optaget i lov af 27. april 1900, mens Funder – Brande – Grindsted – Bramming var optaget i 1908-loven, der også omfattede en række privatbaneanlæg blandt andre Trolldhedebanen, Vandel – Grindsted og Varde – Grindsted, som alle fik tilslutning til Den skæve Bane.

Der blev i forbindelse med anlægget af strækningen Funder – Bramming reserveret arealer til en udvidelse til dobbeltspor, der – som bekendt – aldrig kom til udførelse. Denne del af banen, der var 105,5 km lang, var projekteret til at koste 5,3 mio. kr., hvor de kommuner, banen gennemløb, hver måtte bidrage med 25.000 kr. pr. banemil. Banen blev udstykket i terrænet i 1913 og anlagt med 37 kg/m skinner

Anlægget bestod ud over stationsbygningerne af 29 banevogterhuse og 10 funktionærboliger. Banevogterhusene var af type 1898 model B, men fik dog muret udhus. Ledvogterhusene, der var noget gammeldags i forhold til banens stationer, havde 2½ fag og var på beskedne 42 m². Banen blev anlagt efter moderne principper, da en lang række krydsninger med veje blev bygget ude af niveau. Der var problemer med at skaffe grus af tilstrækkelig god kvalitet, så der måtte lægges midlertidige sidespor så langt som fem km ud i landet for at finde egnet grus.

Bygningen af strækningen mellem Funder og Bramming blev i øvrigt forsinket på grund af arbejdskraftmangel. Anlægsarbejderne blev som bekendt gennemført under Første Verdenskrig, hvor regeringen som følge af frygt for både tyske og allierede angreb havde indkaldt forsvarets reserver til den såkaldte sikringsstyrke. Styrken bestod, da den var på sit højeste, af 60.000 mand ud af en befolk-



ning på to millioner. Den 1. februar 1917 var styrken nede på 30.000 mand, og drænet af arbejdskraft var ikke så udtalt mere. Der er dog ingen tvivl om, at sikringsstyrken har været en medvirkende årsag til at entreprenørerne, der skulle anlægge Den skæve Bane, havde problemer med at få arbejdskraft. En anden årsag var, at det var svært at skaffe indkvartering til de mange arbejdere. Det var nødvendigt at bygge baraklejligheder til bygningsarbejderne, da det ikke var muligt at indlogere den ca. 300 mand store arbejdsstyrke lokalt i de øde områder, banen gennemløb. Når alternativet var en barakhytte eller et skur på heden, så var arbejdet i landbruget, som i øvrigt havde kronede dage på grund af krigen, nok også mere attraktivt.

Stationsbygningerne på Funder – Bramming, som Heinrich Wenck havde tegnet, var bygget i røde sten og tegl. Hovedbygningerne havde sadeltag med halvvalm, mens flere af varehusene havde valmet tag. Vinduerne, der havde de sædvanlige sprosser, var hvide, mens døre og porte var røde. Bygningerne havde hvide bånd under taget og hvide vindskeder. Hovedbygninger og varehuse var forbundet med overdækkede lærum med nogle meget karakteristiske søjler og buer. Flere af stationerne havde karnap, hvorfra man kunne overskue stationens toggang. Den eneste »station«, der afveg fra dette mønster, var Hjøllund, der havde venterum bygget i træ. Alle mellemstationerne havde tre parallelle spor. Spor 1 var til krydsninger, spor 2 var til gennemgående tog, mens spor 3 blev benyttet som læssespor.



En typisk stationsbygning på en mellemstation på jernbanen Bramming – Grindsted – Brande – Silkeborg, her Vejrup, fotograferet den 15. maj 1969 af Holger B. D. Sørensen.

Laurbjerg – Silkeborg

Denne del af banen var, som nævnt, vedtaget otte år før den øvrige del. Der var – som det normalt var tilfældet – en del debat om banens udgangspunkt. Randers ville naturligvis gerne have banen ført helt ind til byen, men man valgte i stedet Langå på grund af stationens betydning som jernbaneknudepunkt. At ingen af de to lokaliteter blev det fysiske udgangspunkt skyldes det kuperede terræn i området. Derfor endte det med, at Laurbjerg blev udgangspunktet.

Anlæg af Funder-Brammingbanen i 1915. Arkiv: Lokalhistorisk Gruppe Ejstrupholm