



Nord for Grindsted krydsede Trolldhebanens og DSB's hovedspor ude af niveau. På Hans Jørn Fredbergs billede fra 1967 er et skinnebustog til Trolldhede på vej over et DSB-tog, fremført af en MO-vogn, mod Brande. Som det ses, var der fra starten gjort klar til, at statsbanen kunne udvides til dobbeltspor.

Varde – Grindsted Jernbane havde peronspor på bagsiden af perron 1. Her ankom og afgik alle banens tog på nær åbnings-toget, der fik lov til at ankomme i spor 1 foran stationsbygningen. På billedet ses det daglige godstog klar til afgang. Det består af VaGJ Q 109 trukket af Mc 651. Foto den 3. august 1965 af Hans Jørn Fredberg.



ste år som personstation. DSB beholdt dog samtlige statsbanernes spor frem til den store ombygning i 1973-74, mens Vardebanens spor naturligvis forsvandt efter denne banes lukning med udgangen af marts 1972.

Der gik ikke lang tid, fra de sidste persontog havde forladt Grindsted, og der kun var godstrafik til Bramming og Filskov tilbage, til en større ombygning af byens banegård gik i gang. Den kom i 1973-74, hvor banegården gennemgik den første større ombygning, efter den blev bygget. Spor 1, 2 og 3 blev pillet op, og der indrettedes i stedet ny rutebilstation på arealet. Stationsbygningen blev nu til rutebilstation. Det tidligere sporareal for TKVJ kunne Grindsted Kommune og Vejdirektoratet benytte til en ny hovedvej gennem byen, så vejen Holsted – Sdr. Ommø kunne føres uden om byens centrale strøg. Godsspoeret fra Bramming blev flyttet mod øst og sammen med den nye hovedvej ført under en ny viadukt, der blev bygget lidt syd for den oprindelige. Perrontunnelen fik taget skrabt af og tunnelen blev fyldt op, og sporarealet mistede al kontakt med stationsbygningen.

Varde – Grindsted Jernbane holdt til på vestsiden af perron 1, nord for stationsbygningen. Her lå først banens drejeskive, hvorfra der udstrålede to spor, som længere mod nord mødtes i en engländer – et dobbelt krydsporskifte – hvorfra der også var spor til banens tosporede remise og til strækningsspoeret mod Varde. Mellem spor 1 og Vardebanens perronspor lå et kort skråspor, som var overleve-

ringsspor mellem VaGJ og DSB. På det skrå spor lå to sporspærre i form af en svelle tværs over sporet. Der kunne netop stå en godsvogn mellem de to sporspærre. Desuden fandtes endnu en sporforbindelse mellem VaGJ og DSB længere mod nord.

Overlevering af vogne mellem TKVJ og DSB foregik i spor 5.

Den store ombygning i 1973-74 efterlod stort set sporarealet øst for perronerne som det oprindeligt var udformet. Dog kom der et kort stikspor ind til en ny remise tæt på pakhuset, da stationens rangertraktor var blevet hjemløs, efter der ikke længere var sporforbindelse til den oprindelige traktorremise syd for perron 2.

I 1970'erne blev der stadig kørt meget gods på jernbane til og fra Grindsted, men op gennem 1980'erne og 1990'erne forsvandt det meste af godset. Samtidig blev sporene ikke vedligeholdt, som de burde, og det resulterede i flere afsporinger. Til sidst tog DSB konsekvensen af det, og indledte i 1999 endnu en større ombygning – eller snarere reducere af sporarealet i Grindsted. Samtlige spor på nær to blev pillet op, så nu var der kun de oprindelige spor 7 og 8 tilbage samt industrispoeret til Grindstedværket i stationens nordende, og sådan ser det, der er tilbage af stationen, stadig ud i sommeren 2014.

En præsentabel station

Vel var Grindsted ikke nogen stor by – endnu, men en station af denne størrelse måtte have en præsentabel stationsbygning. Der skulle være plads til både stationskontor, to ventesale og en restaurant. Der skulle også være plads tjenesteboliger for stationens overordnede personale. Dengang var det skik og brug, at stationsforstanderen og muligvis en trafikkontrollør havde tjenestebolig på stationen, og det var naturligvis også tilfældet i Grindsted, hvor den første statsbanestationsforstander, L. V. Kruse, skulle bo standsmæssigt.

Ved siden af stationen skulle opføres et posthus, og derfor skrev kongelig bygningsinspektør J. Vilh. Petersen i august 1913 til Statsbanernes overarkitekt, Heinrich Wenck, for at høre, i hvilken stil, han havde tænkt sig, at Grindsted station skulle bygges. Statsbanerne satte nemlig pris på, at station og posthus bygningsmæssigt passede til hinanden, og dette ønske ville bygningsinspektøren, der skulle tegne posthuset, gerne efterkomme. Petersen formodede, at stationen ville blive opført i samme lidet prunkløse stil som stationsbygningen i Brande, der netop på det tidspunkt var under opførelse. Statsbanernes baneafdeling havde samme opfattelse, så posthuset blev tegnet i denne stil. Men Wenck skiftede mening, så da murermester Tranholm fra Esbjerg den 5. oktober 1915 fik kontrakt på opførelse af stationsbygningen i Grindsted, varehuset samt trappehusene til perrontunnelen, mod at modtage en betaling på 60.661,00 kroner, så var det en noget anderledes bygning, der lå tegninger på. Bygningen fik i stedet et stort mansardtag, og var i sandhed en stationsbygning, som var den store station værdig. Men i samtiden var den ikke populær i de lokale medier, hvor både Esbjerg Avis og et lokalt tidsskrift



hellere havde set, at byen havde fået en stationsbygning, der passede til posthuset, der lå på tværs i den sydlige ende af stationens forplads og så tarveligt ud i forhold til DSB's prangende bygning.

Byggeriet af Grindsteds stationsbygning gav i øvrigt anledning til nogen ballade. I september 1914 var byggeriet udbudt i licitation, og der indkom i alt 17 tilbud. Billigst var et tilbud fra en murermester og en tømrermester i Aarhus, som tilbød at opføre den nye stationsbygning for 55.871 kroner. Men Statsbanerne foretrak – som nævnt – at skrive kontrakt med den næstbilligste tilbudsgiver, murermester P. Tranholm fra Esbjerg, selv om han var 4.750 kroner dyrere. Knap 5.000 kroner var også en slags penge dengang. Det medførte naturligvis en protest fra de forsmåede århusianske bygmestre, der ikke havde budt på andre arbejder, siden licitationen var afsluttet, fordi Wenck to dage efter denne havde udtalt, at deres tilbud ville blive indstillet til approbation. Når det alligevel ikke skete, så var det fordi DSB havde dårlige erfaringer med de to århusianere, der også havde arbejdet ved Give-Herning banen og den nye station i Grejsdal. Under disse byggerier var den ene af de to håndværksmestre gået konkurs, og det havde affødt nogle ekstraregninger, som DSB syntes var lige lovligt høje. Derfor havde Statsbanerne i fortrolighed indhentet oplysninger om de to håndværksmestres økonomi, og den så ikke god ud. DSB ville gerne undgå problemer fremover, og valgte derfor at skrive kontrakt med P. Tranholm, selv om han på det tidspunkt var blokeret af de faglige organisationer. Det skulle dog vise sig, at Statsbanerne ikke undgik problemer. Byggeriet skulle være klar til overlevering i juni 1916, men det trak ud. Da jernbanen til Bramminge åbnede den 1. december 1916, var kun vestibulen, en af de to ventesale og stationskontoret klar til brug. Hele bygningen blev først overdraget til DSB den 20. oktober 1917, mere end et år forsinket. Til Tranholms forsvar skal det anføres, at arbejdet i periode havde ligget stille, dels fordi det ikke var til at få arbejdskraft, dels fordi

teglværket ikke kunne få stillet godsvogne til rådighed, så murstenene kunne køres til Grindsted. Da det trods alt var godt arbejde, Tranholms folk havde udført, så slap murermesteren med en mulkt på 500 kroner.

Fem remiser og et vandtårn

Fordi der var fire forskellige baneforvaltninger, som benyttede Grindsted station, så var der også fire remiser. DSB og de tre privatbaner kunne ikke blive enig om en fælles remise. Det skyldtes i særdeleshed, at DSB i første omgang slet ikke mente at have brug for en remise i Grindsted. Desuden var det dengang skik og brug, at hvert jernbaneselskab opførte sin egen remise på stationer, som to eller flere selskaber trafikkerede. Resultatet blev, at VVGJ, som første bane på stedet, byggede en to-spoeret rundremise i stations nordende i 1914. Vandelbanen ville gerne have banens remise opført i den sydlige ende af stationen, fordi der så ville kunne tages vand fra Grindsted Å. Dette vand var det bedste på stedet til lokomotivbrug. Men DSB mente, at remisen ville komme til at ligge alt for langt væk fra stationen og perronen. DSB pointerede, at portøren, der skulle rangere lokomotivet fra og til toget, kun skulle gå cirka 130 meter, for at komme fra perron 3 ud til en remise i nord, men derimod godt 460 meter til remisen, hvis den blev placeret syd for stationen. Og det fire gange om dagen! Da stationen tilhørte

Da den endelig stod færdig, fik Grindsted en på alle måder pæn og præsentabel stationsbygning. Den var tegnet af Statsbanernes overarkitekt H. Wenck. Foto en gang i 1960'erne, mens der endnu var gang i jernbaneaktiviteterne på stationen. Foto: Ulf Holtrup, arkiv Steen Christensen.

VVGJ SM 4 ved remisen på Grindsted station. Antagelig midt i 1950'erne. Foto: Svend Jørgensen, Arkiv: Vigand Rasmussen

