



# By, marsk og geest 11

**Kulturhistorisk årbog for Ribe-egnen**

Udgivet af Ribe Lokalarkiv & Den antikvariske Samling i Ribe  
Forlaget Liljebjerget  
1999



Redaktion: Jakob Kieffer-Olsen (ansv.),  
Susanne Benthien, Claus Feveile,  
Lars Hammer, Søren Mulvad og  
Lilian Skønager

Lay-out: Lars Hammer

Tryk: Colourprint, Ribe

©: 1999 Forlaget Liljebjerget

Liljebjerget er navnet på Den anti-  
kvariske Samling i Ribe's forlag.  
Det blev oprettet i 1997 til minde  
om og med testamentariske midler  
fra Ellen og Christian Almhede.

Forlagets navn rækker tilbage til  
Anders Sørensen Vedel. Han udgav  
i årene 1591-92 otte bøger, der var  
"Prentet paa Liliebierget udi Ribe".  
Om disse bogudgivelser og trykke-  
riet se "By, marsk og geest 10" 1998.

ISBN 87-89827-28-7  
ISSN 0905-5649

#### Udgivet med støtte fra

Ribe Museumslaug:  
Deloitte og Touche  
Ib Laursen ApS  
Kommunedata A/S  
Nisap Maskinfabrik A/S  
Ribe Jernindustri A/S  
Ribe Maskinfabrik A/S  
Ripensa A/S  
Ripladan A/S

Bindets baggrundsillustration: Videnskabernes Selskabs Kort, 1804

Illustration på forsiden, se s. 24

Illustrationer på bagsiden, se s. 20, 37, 54 og 75

## Indhold

Torbjörn Jakobsson Holback	
Svårtolkade spår efter en metallurgisk process	
- ett danskt exempel och dess paralleller i omvärlden .....	5
<i>Traces of a metallurgical process hard to interpret</i>	
- a Danish example and its parallels in the surrounding world .....	12
Helge Brinch Madsen og Claus Hougaard	
Vikingekunst og tre-dimensionale lædermasker .....	13
<i>Viking art and three-dimensional leathermasks</i> .....	21
Søren Mulvad	
Prinsessen på Rådhuset .....	23
<i>The princess in the town-hall</i> .....	28
Lis Andersen	
Udgravningen under den gamle bakelitfabrik i Slotsgade .....	29
<i>The excavation under the old bakelite factory in Slotsgade</i> .....	38
Jakob Kieffer-Olsen	
Seem Kloster lokaliseret .....	39
<i>The monastery of Seem localized</i> .....	42
Lars Christian Bentsen	
Præstegade - den arkæologiske undersøgelse 1998 .....	43
<i>Præstegade - the archaeological examination in 1998</i> .....	48
Jens Christian Holst	
Middelalderlige fundamenter i Lybeck	
- og andre steder .....	49
<i>Mittelalterliche Fundamente in Lübeck</i>	
- und anderswo .....	61
Jens Bruun-Petersen	
Ribe og jernbanen .....	63
<i>Ribe and the railway</i> .....	77
Ribe Museumslaug .....	78

unvermörtelte Feldsteinpackung (Lübeck, Vorgängerbau Burgtorturm vor 1180) oder die vermörtelte breitere Fundamentbank, ehe das aufgehende Mauerwerk einsetzt. Bei manchen der nur gering eingetieften frühen Fundamente ist die sorgfältige Setzung stärkerer Steine als "Schale" (Hamburg, "Bischofsturm"), auch im Läufer-Binder-Wechsel (Alt-Lübeck, Kirche) auch in der unvermörtelten Packung unter Bodenhöhe auszumachen. Besonders in den Jahrzehnten um 1200 treten Fundamente fast ohne Eintiefung auf (Lübeck), wohl in Erwartung baldiger Geländeauffüllung. Dagegen nimmt die Fundamenttiefe schon im 13. Jahrhundert rasch zu, und Schriftquellen seit dem 14. Jahrhundert heben die Tiefe eines Fundaments lobend hervor.

Im späteren 11. Jahrhundert werden erste Steinbauten auch am Rande des festen Bodens oder überhaupt auf Moor- oder Marschboden errichtet. Hier finden sich die ersten Bogenfundierungen (Brandenburg, Dom). Im 13. Jahrhundert finden sich Bogenfundamente besonders unter Wehrmauern, auch auf hohem, trockenem Boden (u.a. Lübeck, Burgkloster; Burg Stargard, Ringmauer). Im Spätmittelalter finden sich Fundamentbögen vielfach in städtischem Bauen zur Überbrückung von Gruben, aber auch entlang von Grundstücksgrenzen - man konnte damit dem Abrutschen eines an die Grenze gebauten Nachbarhauses in die Baugrube vorbeugen (mehrfach Stralsund).

Statisches Empfinden beweist auch das Verlegen schwerer Steinreihen neben die Mauer, wo auf modrigem Schlick ein Grundbruch zu befürchten war (Stralsund, Wasserstraße, nach 1382).

Pfahlroste unter der Fundamentpackung sind seit dem späten 12. Jahrhundert (Lübeck, Burgmauer; später Stadtmauer) dort zu finden, wo im Zuge der Baulandarrondierung über den Rand des festen Baugrundes hinaus (Rostock, mehrere Beispiele um 1270-90) oder überhaupt auf Marschenboden gebaut wurde (Hamburg, 13. / 14. Jh.). Charakteristisch wurden solche kompakten Pfahlreihen, an den Köpfen in verschiedener Weise durch Längs- und Querhölzer verbunden, dann unter den neuen Festungswerken seit dem 15. Jahrhundert, die meist auf sumpfigem Vorland entstanden.

Mit seinem Aufkommen konzentriert sich der Blick auf den Übergang vom Feldstein zum Back-

stein. Bei den frühen Backsteinmauern, die nicht selten ohnehin auf mörtelgebundener Feldsteinbank aufsitzen oder gar aufgehendes Feldsteinmauerwerk fortführen, sind durchweg bereits die untersten Backsteine in Mörtel vermauert, den Kuppen der obersten Feldsteine einzeln angepaßt. In Greifswald, auch in anderen Städten ist ab etwa 1270/80 der Übergang zu einer vermutlich wirtschaftlicheren Bauweise zu beobachten, bei der das Feldsteinfundament nur mit Ziegelbruch abgeglättet, darauf eine dünne Sandlage ausgebreitet und die erste Backsteinlage - meist als Rollschicht - noch ohne Mörtel verlegt wurde, ehe der Mauerverband in Mörtel einsetzt.

Von dieser Bauweise ist es nur ein Schritt zu den ganz ohne Findlinge, nurmehr auf Ziegelbruch, einem Ziegelpflaster und/oder einer Sandfüllung schon auf der Sohle der Baugrube mit mehr oder weniger Vortreppung einsetzenden reinen Backsteinmauern - in Lübeck vereinzelt schon im frühen 13. Jahrhundert, verbreitet dann um und nach 1300 (u.a. Rathäuser Stralsund, Greifswald). Das Verschwinden des Feldsteins mag mit Verknappung nach dem Ende der Rodungsperiode zu tun haben.

Im 15. Jahrhundert ist vielerorts (u.a. Lübeck, Greifswald, Brandenburg) eine Rückkehr zu den älteren Bauweisen zu beobachten. Wohl u.a. aus Abbrüchen werden verstärkt Feldsteine verarbeitet, die auch in das Aufgehende hineinreichen (Schutz gegen aufsteigende Feuchtigkeit?); das Backsteinmauerwerk wird wieder den Konturen der Feldsteine angepaßt.

Von einer abgesicherten Chronologie noch weit entfernt, soll dieser Text anregen, den oft ungenügend dokumentierten Details der Fundamente mehr Aufmerksamkeit zu schenken und damit Grundlagen für zukünftige Datierungsmöglichkeiten zu schaffen.

Jens Chr. Holst  
Oetjendorfer Landstrasse 17  
D - 22 955 Hoisdorf  
Tyskland

Sproglig tilretning:  
Jakob Kieffer-Olesen, antikvar  
Den antikvariske Samling i Ribe

## Ribe og jernbanen

Af Jens Bruun-Petersen

Ribe fik jernbaneforbindelse med det øvrige land i 1875. Det var en form for egnsudviklingsstøtte, for Ribe havde mistet store dele af sit opland efter krigen i 1864, og Esbjerg havde overtaget rollen som Sydvestjyllands havn i 1869. Sidebanen blev en international forbindelse i 1887, da der blev forbindelse til den slesvig-holstenske marskbane med grænsestationen Vedsted-Hvidding. I 1920 blev hele strækningen Bramming-Ribe-Tønder dansk, men der var stadig tale om en sidebane, selv om den nu var meget længere end før. Tal fra godstrafikken til og fra Ribe i mellemkrigsårene viser, at der bag den kendte turistby Ribe gemte sig en velfungerende handels- og industriby. Efter Anden Verdenskrig har trafikken på banen gradvis udviklet sig til en køreplan med mange daglige afgangse især i myldretiderne, sådan som det er typisk for en moderne regionalbane. Godstrafikken har takket være privat initiativ fået nye muligheder, som dog endnu ikke er helt udnyttet.



Ribe station med det tilhørende sporområde ligger i dag, 125 år efter åbning af banen til Bramming, med næsten de samme bygninger og næsten det samme sporet som dengang. Det er usædvanligt, at et stationsanlæg er så velbevaret, og det er måske derfor på sin plads at se lidt på den historie, der ligger bagved.

Scenen skifter til tiden efter Treårskrigen 1848-50, hvor den tidligere så almindelige kreatureksport via Hamburgs havn blev politisk følsom, og der måtte findes en anden havn på den jyske vestkyst. Dette var ingen let sag, da Jylland vender ryggen mod vest, og stort set ingen steder indbyder til havnebyggeri. Men i de følgende år blev der fra næsten alle tænkelige vestjyske bysamfund gjort en ihærdig indsats for at tiltrække en mulig fremtidig eksporthavn, alt sammen dog forgæves. Det eneste større projekt blev anlagt af en anløbsbro i Hjerding', men isgang og storme gjorde det umuligt at vedligeholde den. Den måtte fjernes igen, og der har ikke været anløbsbro i Hjerding siden. Krigen 1864 og den nye landegrænse ved Kongeåen ændrede igen på forholdene, og for Vestjylland som helhed kom der to initiativer til afhjælpning ud af det: Lo-

Fig. 1. Sidebanen fra Bramming til Ribe havde en mellemstation i Gredstedbro og "stoppepladser" i Sejstrup og Farup. Kort: Lars Hammer.

The branch line from Bramming to Ribe had an intermediate station at Gredstedbro and two halts at Sejstrup and Farup.

ven om anlæg af en havn ved Esbjerg 1868, og loven om den jyske sydbane Lunderskov-Esbjerg-Varde, indviet 1874, og forlænget året efter via Tarm-Skjern-Ringkøbing til Holstebro. I modsætning til de tidligere danske baneanlæg blev denne bane ikke anlagt for at støtte et eksisterende erhvervsliv, men for at udvikle det hidtidige, der ikke kunne stå mål med de øvrige danske landsdeles. Begrebet "Kulturbane" blev indført her<sup>2</sup>.

Ribes situation havde både før og efter Treårskrigen været meget dårlig: Besejlingsforholdene på Vesteråen var dårlige, især fordi tilsanding i udløbet hindrede anløb af lidt større skibe. Manglerne blev søgt afhjulpet ved anlæg af en kanal til erstatning for den tilsandede "Gammelå"<sup>3</sup>. Kanalen er det stykke af Ribe Å, der strækker sig fra "Kanalhuset" ud til Kammerslusen og videre ud gennem marsken. Forholdene for Ribes erhvervsliv blev dog ikke væsentligt forbedret af dette projekt, og skibene stadig havde døje med at komme gennem den store åslynge.

Efter krigen 1864 og flytningen af landegrænsen mistede Ribe størstedelen af sit naturlige opland, og

erhvervslivet fik endnu mere kummerlige vilkår. Redningen blev anlægget af endnu en kulturbane, der blev medtaget i ovennævnte lov: Det blev en sidebane fra Bramming til Ribe. Herom hedder det i en senere beretning<sup>4</sup>:

"Under Rigsdagsforhandlingerne 1869-70 om Sydbanen, blev Regeringen opfordret til at fremkomme med Forslag om Anlæg af en Bane til Ribe, der havde mistet sit betydningsfulde Opland. Efter afsluttende Undersøgelser fremsatte Regeringen Lovforslaget den 18de December 1872. I Finansudvalgets Betænkning af 28de Februar 1873 udtaler en del Medlemmer, at man maa nære Frygt for, at Banen snarere vil skade Ribe end gavne den, da Færdslen fra Byens Opland let vil drages Nordpaa til Esbjerg. Andre mener, at man bør afvente Anlægget af den vestslesvigske Bane, og endelig er der stor Uenighed om Retningslinien, idet man i Forslaget ønsker Banen ført Øst for Ribe By, medens det fra flere Sider menes heldigst at føre den Vest om Byen, hvorved Forbindelsen til Havnen lettes.

Fra Ribe afsendtes to Adresser med ca. 300 Underskrifter for den vestlige og ca. 150 for den østli-

ge Linie. De sagkyndige - Direktør Holst og Vandbygningsdirektøren - udtalte sig bestemt for den østlige Linie, bl. a. under Hensyn til Banens eventuelle fortsættelse mod Syd, da den i saa Fald kom indenfor Digerne og derved skærmedes Mod Havet.

Regeringens Forslag blev derefter vedtaget og stadfæstet som Lov af 16de April 1873, der bemyndigede Regeringen til at anlægge en Bane "fra et Punkt på Banen mellem Lunderskov og Esbjerg Havn til Ribe. Denne Bane anlægges overensstemmende med de Regler, der er fastsat for Anlæg af den førnævnte Banestrækning, som lettere bredsporet Lokomotivbane og skal være fuldført samtidig med denne eller i alt Fald inden 1. April 1875." Til Anlægget, ekskl. Ekspropriation og Materiel, kunde anvendes 770.000 Kr.

Arbejdet blev overdraget et Ribe-Konsortium - Tømmerhandler J. Lauritzen, Sparekassedirektør Rosenstand og Landinspektør Stystrup - for 508.000 Kr.

Banen blev aabnet 1ste Maj 1875 efter en Højtidelighed paa Ribe Raadhus, hvori Direktør Holst og flere ledende Jernbanemænd deltog. Festtoget kørte Kl. 1 til Bramminge, hvor Entreprenørerne havde arrangeret Frokost, og derfra til Ribe, hvor Byraadet arrangerede Festmiddag for 300 Deltagere."

Hele banen blev knapt 17 km lang. Allerede ved anlægget af Bramming station, der blev åbnet i 1874, var der afsat plads til Ribebanen, og Bramming blev således fra starten en stor station. Ribebanen fik mellemstation i Gredsted, hvor der blev anlagt en hovedbygning af samme standardtype som mellem Lunderskov og Varde, et varehus og en retiradebygning. Spornettet i Gredsted bestod fra begyndelsen af hovedspor, krydsningsspor og læssespor, alt på samme måde som indtil læssesporret blev fjernet i 1989. Først i 1887 fik stationen navnet Gredstedbro. Fra 1905 til ca. 1920 havde Gredstedbro også en "havnebane", idet et kort sidespor var ført ned til Kongeåen, hvor der var en anløbsplads. Her kunne indholdet af pramme fra "Jedsted-Owschlag Fiskeriselskab" med dambrugsfisk omlades til jernbanevogne med henblik på videre transport sydpå.

"Stoppepladserne" Sejstrup og Farup var anlagt i tilknytning til vogterhusene ved vejoverkørslerne og blev åbnet den 29. maj 1875. De var ganske beskedent udstyret med smal træperron - et såkaldt "trinbræt" - og et privat venterum. I 1918 kom der anstændige murstensbygninger, der efter billetsal-

gets ophør i 1957 blev fjernet. Farup blev nedlagt, mens Sejstrup fik en mindre bygning.

Stationen i Ribe var mindre beskedent udstyret. Her blev anlagt et større spornet med tilhørende bygninger: En hovedbygning med et bredt midterparti i to etager og sidepartier i én etage, det hele med mange elementer fælles med den oprindelige hovedbygning i Fredericia, der var opført i 1869. Hovedbygningen rummede fra begyndelsen kontorer og rejsegodsekspedition ud for den store forhal, mod syd en III. kl. ventesal og mod nord en I. & II. kl. ventesal. Desuden lokaler for postvæsenet og toldvæsenet. Hovedtrækkene i hovedbygningens oprindelige indretning med den store forhal og billetsalg og kontor over for hovedindgangen er bevaret endnu i dag. På førstesalen var der en 4-værelses lejlighed til stationsforvalteren og lokaler for stats-telegrafen. Syd for hovedbygningen var der en retiradebygning, og nord for overkørslen til Tangevej, der skærer midt gennem stationsområdet, et stort varehus af samme type som i Esbjerg, Varde og Ringkjøbing. Nordligst i stationsområdet opførtes en tosporet remise, og på østsiden af sporene overfor varehuset opførtes en hestestald. Bortset fra hestestalden, der senere blev ombygget til kontor og værksted for banetjenesten, eksisterer alle bygningerne endnu i næsten uforandret form. De ret få senere udvidelser er nævnt nedenfor. Alle bygningerne var tegnet af DSB's arkitekt N. P. C. Holsøe og var mere eller mindre af standardtyper. Den første "Stationsforvalter" (stationsforstander) i Ribe blev E. L. J. Faber, og den første "Stationsforvalter" i Gredsted blev F. R. Schmidt.

Spornettet på Ribe station havde fra begyndelsen en udformning, der afspejles i de forhold, der findes endnu i dag: Vest for hovedsporet et læssespor langs varehuset. Øst for hovedsporet et depotspor, et omløbsspor med forbindelse til remisen, og endnu et læssespor. Stationen voksede efterhånden til seks spor i bredden, og der kom private sidespor. Det ene førte til Lauritzens Tømmerhandel, der lå dér, hvor nu Codanhustorvet og Tømmergangen ligger, og det andet førte via en lille vogndrejeskive ind til Crome & Goldschmidts spindrier. Den sidste rest af dette industrianlæg er den bygning bag ved brandstationen, hvor blandt andre Riamuf og Drakomir bor i dag. Det kan undre, at Ribes eneste sværindustri, Ribe Jernstøberi, ikke har haft eget sidespor, men det

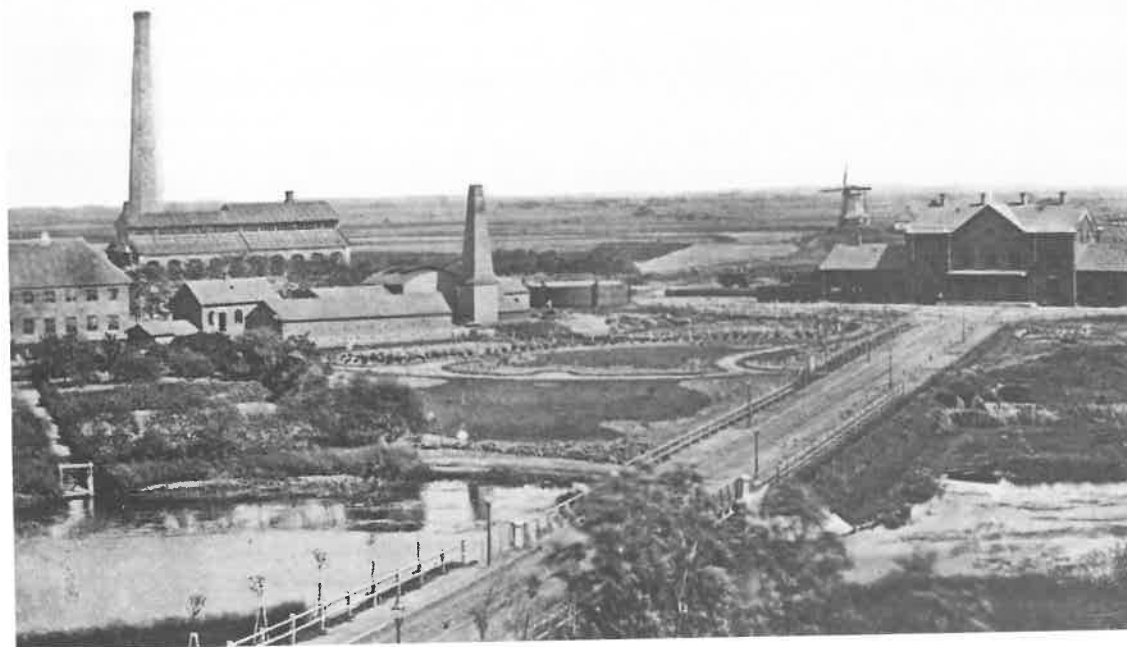


Fig. 2. Ribe station med Dagmarsgade i forgrunden. To åbne godsvogne af jysk-fynske statsbaners ældste typer ses på læssesporret. Gasværksbygninger ses i venstre side af foto. Ca. 1880. Foto: Den antikvariske Samlings arkiv.

Ribe Station with Dagmarsgade in the foreground. Two open goods wagons of the oldest types of the Jutland-Funen state railways are seen on the goods siding. Gasworks buildings are seen on the left side of the photo.



Fig. 3. Ribe station, 1892, med følgende opstillet til fotografering: I bagerste række: 1) stationsforstander Andreassen, 2) togfører Ovesen, 3) trafikkontrollør J. P. Johannesen, Slagelse, 6) rangermester Jebjerg, 8) stationsbetjent Thomsen, 9) togfører Tøger Clausen. I forreste række: 1) assistent Olsen, 4) overportør Madsen, 5) pakmester Lén, 6) pakmester Steen. Foran i snævre benklæder trafikassistent Wahlstrøm. Lokomotivet er L 112, bygget 1876 i Hannover til Østjyske Jernbaneselskab og overtaget af staten i 1881. Foto: Jens Bruun-Petersens arkiv.

Ribe station, 1892, with the following person lined up for photographing: In the last row: 1) station master Andreassen, 2) train guard Ovesen, 3) traffic superintendent J. P. Johannesen, Slagelse, 6) head shunter Jebjerg, 8) station hand Thomsen, 9) train master Tøger Clausen. In the first row: 1) railway official Olsen, 4) station foreman Madsen, 5) wagon loader Lén, 6) wagon loader Steen. In front in narrow trousers is seen railway clerk Wahlstrøm. The locomotive is L 112 built 1876 in Hannover for the East Jutland Railway Company and taken over by the state in 1881.

har åbenbart været tilstrækkeligt at køre produkterne ned til stationen pr. hestevogn. Den seneste større udvidelse i bredden var etableringen af det østligste læssespor i 1967 - egentlig til brug for Ribe Stampemølle - og en portalkran i 1972. Kranen forsvandt i 1990, men læssesporet ligger der endnu.

Etableringen af Ribe station medførte de største byplanmæssige forandringer i Ribe i lange tider: Mellem Støckens Plads og stationen blev der i 1875 bygget en lang lige gade, Dagmarsgade - som vist er den eneste "jernbanegade" i Danmark, der netop ik-

ke hedder "Jernbanegade" - og i kvarteret nærmest Støckens Plads betød det alvorlige indgreb i den eksisterende bebyggelse. Ved ombygning og tilpasning af ældre bygninger opstod husene med de spidse hjørner, dem der senere blev kendt som de to "strygejern".

#### Driften 1875-1887

Driften blev indledt dagen efter indvielsen den 1. maj 1875 med tre togpar daglig, men allerede fra 27. juni blev der indlagt et fjerde togpar. Det skal indskydes,

at et "togpar" består af et tog fra Bramming til Ribe og et tog tilbage igen. I det daglige "kredsløb" på en jernbanestrækning skal alle tog i princippet vende tilbage til udgangspunktet for at være klar til et nyt kredsløb den næste dag, og et tog "ud" forudsætter derfor også et tog "hjem". Alle togene var blandettog, for de medbragte både person- og godsvogne og udvekslede ofte godsvogne med mellemstationer. For den nye Ribebanes vedkommende betød dette næppe den store forøgelse af rejsetiden, da der kun kunne udveksles godsvogne i Gredstedbro.

Det anvendte materiel var jysk-fynske statsbaners almindelige: Toakslede personvogne med mange sidedøre direkte ind til hver kupé, såkaldte kupévogne, og kombinerede post- og rejsegodsvogne, og godsvognene var for de flestes vedkommende korte toakslede vogne med lasteevne 6 t og bundflade på 11 m<sup>2</sup>. Lokomotiverne var små tokoblede tendermaskiner af litra N. De var bygget til brug på korte sidebaner og havde samme størrelse som senere anskaffede små rangerlokomotiver.

Køretiden mellem Ribe og Bramming lå de første år mellem 38 og 48 minutter, og maksimalhastigheden var 45 km/t. I Bramming var der i køreplanen fra 1882 overgangstider til tog mod Esbjerg mellem 6 og 43 minutter, og til tog mod Lunderskov overgangstider på mellem 9 og 40 minutter. Toggangen på hovedstrækningen Lunderskov-Esbjerg-Varde var som på Ribebanen: 4 togpar daglig.

#### Forbindelsen sydpå 1887

Ved omtalen af forhandlingerne om Ribebanens linieføring blev det nævnt, at nogle kredse mente, at man skulle afvente den vestslesvigske banes linieføring. Historien om jernbanestrækningen fra Hamburg langs den holstenske og slesvigske vestkyst til Ribe begynder i 1845 med anlægget af en sidebane fra Glückstadt til Elmshorn på den nyåbnede bane fra Altona til Kiel. Banebyggeriet fortsatte i 1857 til Itzehoe og i de følgende år udvikledes et større net af baner, drevet af Holsteinische Marschbahngesellschaft. I 1886-87 indviedes ikke mindre end 132 km bane fra Heide til grænsestationen Hvidding ved den danske grænse, og samtidig åbnedes sidebanen Bredebroløgumkloster. Herefter skiftede selskabet navn til Schleswig-Holsteinische Marschbahngesellschaft, men navnet var kun i brug i få år, for i 1890 blev hele nettet overtaget af den preussiske stat<sup>5</sup>.



Fig. 4. Gitterbroen over Ribe Østerå blev bygget 1887 sammen med banen til Vedsted. Postkort, ca. 1905. Foto: Jens Bruun-Petersens arkiv.

The grid-bridge over Ribe Østerå was built 1887 together with the railway to Vedsted.

Beslutningen om anlæg af banen fra Heide til Hvidding blev taget i 1881, og samme år fremsatte den danske regering derfor lovforslag om forlængelse af Ribebanen til grænsen. Det lykkedes dog ikke for regeringen i de følgende tre år at skaffe flertal for denne lov, for det var i "provisorieårene", hvor modsætningerne mellem den konservative regering og Venstreoppositionen var sådan, at normal lovgivning i praksis var umulig, og regeringen derfor måtte regere på grundlag af "provisorier", en art "foreløbige love". Som tiden gik, kom regeringen i sagen om Ribebanens forlængelse i en pinlig situation, for man havde forlængst indgået aftale med parterne syd for grænsen, om at få de 7 km bane mellem Ribe og Vedsted bygget færdig, så strækningen kunne indvies samtidig med Marskbanen.

Matadoren, bankmanden og storkøbmanden, etatsråd C. F. Tietgen blev manden, der reddede regeringen og landets ære, for han tilbød at bygge den manglende jernbanestrækning for egen regning og uden at stille særlige betingelser. Indenrigsminister Ingerslev fik arrangeret, at der uden egentlig lov hjemmel (altså igen provisorisk lovgivning) blev udstedt koncession til Tietgen. Anlægskapitalen blev udstedt af Tietgen i form af én obligation på 822.000 kr. til Norddeutsche Bank i Hamburg mod pant i banen. Entreprenørfirmaet Gluud, Werner & J. Hansen fik overdraget jordarbejderne for 130.000 kr. samt bygningen af broen over åen i Ribe og stationsbygningen i Vedsted. Banen blev åbnet 15. november 1887<sup>6</sup>.



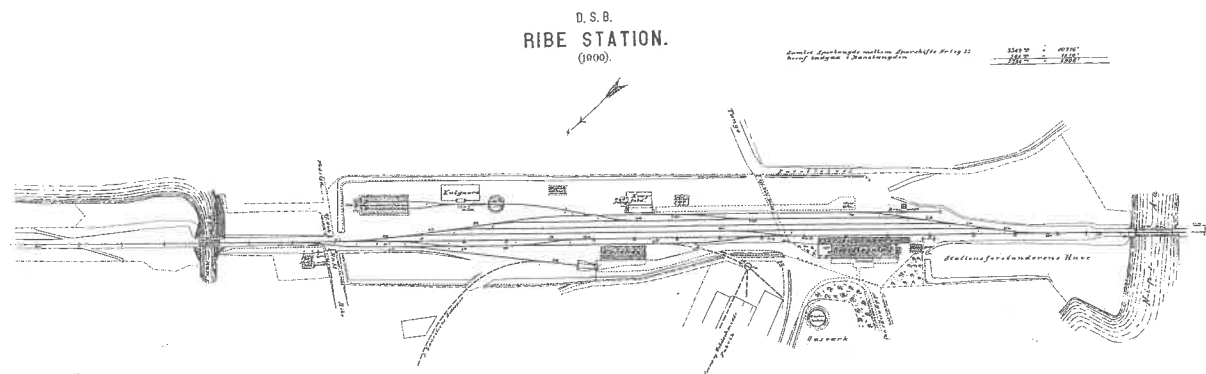


Fig. 5. Sporplan af Ribe station 1900. Tegning: S. A. Guldvangs arkiv.

Track diagram of Ribe station 1900.

Åbningen af Marskbanen medførte ændringer på Ribe station: Remisebygningen blev forlænget med de fem sydligste fag, og varehuset blev forøget med et toldvarehus i den nordlige ende. Banen blev ført over Ribe Østerå på en gitterbro og fortsatte uden de store jordarbejder til grænsestationen Vedsted-Hvidding.

Den danske Vedsted station og den tyske Hvidding station var bygget sammen: Langs sporene lå bygningen - egentlig to bygninger, der var hinandens spejlbilleder, og tilsammen Europas dengang længste stationsbygning. Hovedbygningen på hver side af grænsen bestod af en egentlig stationsbygning i den nordligste og sydligste del af foretagendet, og derimellem en lang bygning til toldvæsenet. Kun få har lagt mærke til, at den tyske hovedbygning er en god meter bredere, så facaden springer længere frem end facaden på den danske hovedbygning. Foruden hovedbygningen var der på den danske side udhuse, retirader og et varehus på vestsiden af sporene og en tosporet remise i den nordlige ende af stationen øst for sporene. I området mellem jernbanen og landevejen mod Tønder lå der på begge sider af grænsen boliger og toldbygninger. Hovedbygningen og de danske bygninger var tegnet af DSB's arkitekt Thomas Arboe, og der var igen tale om standardbygninger, der med forskellige modifikationer også kunne findes andre steder.

#### Driften 1887-1920

Ribe blev herefter mellemstation på en sidebane, der driftsmæssigt endte i Vedsted, og der lå herefter

to stationer af nogenlunde samme størrelse kun få kilometer fra hinanden. Så vidt vides blev remisen i Vedsted dog kun sjældent brugt, og normalt overnattede lokomotiverne i Ribe. Ribe blev på denne måde den station, hvor toggangen havde sit centrum, og Vedsted sørgede fortrinnsvis for grænsetrafikken.

De anvendte lokomotivtyper ændredes efterhånden, og de små maskiner blev afløst af større, først fortrinnsvis ældre jysk-fynske lokomotivtyper, der var blevet afløst af mere moderne maskiner på hovedstrækningerne, og fra omkring århundredskiftet også lokomotiver fra Sjælland i form af ældre typer, der oprindeligt var bygget til det sjællandske jernbaneselskab (overtaget af staten i 1880), og også dér afløst af nyere typer.

Den ældste køreplan viser fem togpar mellem Bramming og Ribe, men kun fire mellem Ribe og Vedsted. Persontrafikken var beskedent, da der ikke på nogen af siderne var tale om hovedstrækninger, kun sidebaner i tyndt befolkede landsdele. Det anvendte personvognsmateriel var af ganske samme typer som før, hvilket vil sige kupévogne med mange døre. Godstrafikken omfattede især eksport af kreaturer, hvorfor der fandtes en karantænestation i forbindelse med grænsestationen. Toggangen øgedes efterhånden, i 1898 var der seks togpar mellem Bramming og Ribe, men kun fem til Vedsted. Heraf havde kun de fire forbindelse til Tønder og kun to forbindelse helt til Hamburg-Altona.

Rejsetiden fra Ribe til Tønder var mellem 2 timer og 2 timer 20 minutter, til Hamburg mellem 8 1/2 og



Fig. 6. Formiddagstog på Vedsted station forspændt sjællandsk lokomotiv litra Fs fra 1883. Oprangeringen med ret små kupévogne med sidedøre ind til hver kupé er typisk for Ribebanens første 50 år. Ca. 1914. Foto: Jens Bruun-Petersens arkiv.

Morning train at Vedsted station pulled by a Sealand locomotive litra Fs from 1883. The making up of the train with quite small compartment carriages with side doors to every compartment as typical for first 50 years of the Ribe railway.

10 timer. I denne rejsetid indgik et længere ophold på grænsestationen, men alligevel var der ikke tale om rejsetider, der talte sammenligning med hovedstrækningen Vamdrup-Altona, hvor den nogenlunde tilsvarende strækning til Hamburg tog omkring 5 1/2 time. Køreplanen fra sommeren 1913 viste syv togpar Bramming-Ribe, hvoraf de seks togpar fortsatte Ribe-Vedsted. De fleste tog var blandet, kun enkelte var persontog, som ikke rangerede undervejs. Første Verdenskrig medførte visse hindringer for persontrafikken over grænsen, og i 1918 viste køreplanen fem togpar Bramming-Ribe og to-tre togpar, der fortsatte til Vedsted. Desuden var der et lokalt togpar Vedsted-Ribe. Alle togene var blandet, men førte dog både II. og III. klasse.

#### Mergelbanerne

Mergel var på dette tidspunkt velkendt som jordforbedringsmiddel, og de tekniske muligheder for at grave og udkøre mergel var blevet væsentligt forbedret siden slutningen af 1800-tallet. Værktøjet var dampdrevne gravemaskiner til mergellejerne og lette smalsporede entreprenørbaner til udkørsel af mergelen. Mergelingen blev organiseret af Hedeselskabet, der således stod bi ved oprettelsen af "Ribe Sydherreds Mergelselskab" kort efter århundred-

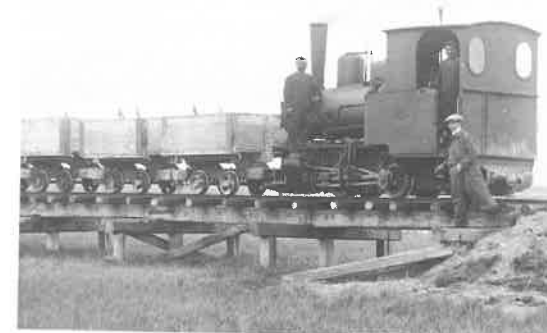


Fig. 7. Mergeltog på broen over Ribe Å ca. 1914. I forgrunden Hans Theut med lys kasket. Foto: Den antikvariske Samlings arkiv.

Marl train on the bridge over Ribe river about 1914. In the foreground Hans Theut with a bright cap.



Fig. 8. Mergellejet i Klåbygård ca. 1925. Ved gravemaskinen (der var i brug til 1979) ét af selskabets små lokomotiver af DSB litra N, samme type som oprindeligt anvendt mellem Bramming og Ribe, og normalsporede godsvogne. Foto: Karl Andresens arkiv.

Bed of marl at Klåby gård about 1925. At the excavator (which was in use till 1979) one of the small locomotives of the Danish State Railways litra N, same type as originally used between Bramming and Ribe, and standard gang goods wagon.

af værten på "Stenbohus" og senere blev en kendt entreprenør i Vestjylland. Arbejdet ophørte i 1914, hvor entreprenøren flyttede materiellet til Damsmark nord for Esbjerg.

Andelsselskabet Vestjyllands Mergelforsyning åbnede i 1918 endnu et mergelleje ved Klåbygård og byggede et sidespor ind til Vedsted station. I sommertiden førtes ad denne bane store mængder mergel til viderebefordring med DSB til modtagere i en stor del af Sydvest- og Vestjylland, mens resten blev forsynet fra selskabets mergellejer i Rindum ved Ringkøbing og Damhuså mellem Vemb og Lemvig. Sidebanen fra Vedsted til Bramming fik derved en betydning for udviklingen i området, der til fulde retfærdiggjorde dens anlæg som del af et "kulturbanenet". Leverancerne dækkede et område, der var noget større end mergelselskabets område, og de strakte sig over en lang årrække. Pr. bane udkørtes mergel til 1951, men gravningen i lejet fortsatte til omkring 1979. Til at bestride kørslen mellem lejet og Vedsted (Hviding) station havde selskabet 2-3 små lokomotiver af præcis den type, som havde været anvendt på Bramming-Ribebanen i dens første år, og nogle af dem eksisterede til 1950 sammen med en speciel godsvogn med et par tippelad. Vognen var oprindeligt beregnet til aflæsning af mergel på fri bane, men i dens sidste år anvendtes den kun

til transporter mellem lejet og Lillemosevej nord for Egebæk, hvor lastbiler overtog mergelen<sup>7</sup>.

Der viste sig senere behov for yderligere mergeling i Ribeejendommen og især i marsken, og "Ribe & Omegns Mergelselskab" tog derfor fat med udgangspunkt i et tredje mergelleje ved Klåbygård i 1929. Entreprenør var Hans Theut, der genbrugte store dele af det gamle strækingsnet på den måde, at han lagde sporene de samme steder som før. Blandt de største banetekniske arbejder var, foruden broer over Ribe Å både ved Tangegård øst for Ribe og ved Holmene vest for Ribe, en viadukt over statsbanen mellem Ribe og Hviding station. Merglingen ophørte i 1932, men mergelsporenes forløb kan nogle steder stadig ses i jordbunden, og dele af de store dæmninger ved broen over statsbanen findes endnu.

#### Industribyen Ribe

Ribe har i hele den lokale turistforenings 100-årige historie været markedsført som den idylliske købstad med domkirke, gamle huse og storke, men bevarede protokoller har afsløret en godstrafik, der i hvert fald er en normal handels- og industriby værdig. Et stort materiale mangler endnu at blive bearbejdet, og det følgende er derfor kun stikprøver. For den, der har lyst, kan man kortlægge hvilke virksomheder i Ribe, der modtog eller afsendte hvilken slags gods. Har man yderligere lyst til at forske, er stykgodset også anført med vareart og modtager!



Fig. 9. Mergeltog på broen over statsbanen mellem Ribe og Hviding. Ca. 1930. Foto: Bodil Theut Christensens arkiv.

Marl train on the bridge over the railway between Ribe and Hviding.

Oversigten nedenfor angiver antal vogne med ankomende gods dels i julemåneden vinteren 1927/1928 dels i en måned i sommeren 1931.

Art	Vinter 1927/28	Sommer 1931
Akkumulatorer		1
Beboelsesvogn		1
Biler, lastbiler		3
Briketter	20	44
Brændsel, brænde	1	1
Byggryn		1
Båd		1
Cacao		1
Cement		5
Creosotolie (?)	2	
Fajance		1
Foderstoffer	33	13
Formsand		5
Grus		5
Gødning	18	
Jern, jernvarer	2	13
Kalk		5
Kartoffelmel	1	
Koks	23	4
Kolonialvarer	2	4
Korn	4	
Kreaturer	3	2
Kul	25	14
Lervarer, lerrør	1	2
Majs		1
Margarine		1
Mel	6	7
Mursten		4
Mørtel	1	
Olie (margarine)	3	
Petroleum	4	1
Rug	1	1
Salt	1	4
Sand	1	
Skinner		7
Skærver	37	1
Soda		1
Spiger		1
Stykgods	33	59
Støbegods	1	
Sukker	6	6
Syre		1
Tagsten		6

Trælast	6	14
Tørv		5
Vandglas		2
Vogndele		1
Vulkanisering		1
Øl	3	7
I alt	238	257

Det hele svarer til omkring 10 vognladninger daglig til Ribe.

De anvendte godsvognstyper fordelte sig således, samlet for de to perioder: 3 stykgodsvogne, 20 lukkede hvidmalede, 186 lukkede brunmalede, 5 små åbne vogne, 141 almindelige åbne vogne, 1 lavsidede åben, 4 ølvogne, 5 beholdervogne, 1 åben privatbanevogn (fra Troldhedebanen), 22 lukkede tyske, 87 åbne tyske, 5 åbne svenske. Det største antal vognladninger ankom fra Randers, Fredericia, Kolding, Esbjerg, Åbenrå, men forbindelserne strakte sig helt til Løgstør, Hjørring, Grenå, Hørve (i Odsherred), Hornbæk, Fakse og Nykøbing F. Grus- og stenballast til banens eget brug kom fra Tjæreborg og Nørre Smedeby (syd for Kliplev), og briketter kom fra Tyskland.

Trafikken fra Ribe i nogenlunde samme tidsrum illustreres af oversigten over summen af afgående vognladningsgodt fra Ribe marts 1928 og juni 1932:

Art	Marts 1928 + juni 1932
Beboelsesvogn	1
Emballage (mest flasker)	4
Får og lam	8
Hest(e)	4
Hø	3
Kartofler	1
Kvæg	13
Ler og sten	1
Mask	1
Materiel (Banetjenesten)	1
Myrmalm (rå, til gasværker)	10
Radiatorer	5
Støbegods	4
Svin, levende	6
Svin, slagtede	4
Søm	1
Tjære	2
Tromler (JTAS)	1
I alt	70



Det svarer til omkring 1-2 vognladninger dagligt, hvilket kan sammenlignes med de 10, der ankom dagligt. Ribe har således været skyld i en del kørsel med tomme godsvogne fra Ribe til andre stationer.

De anvendte vogntyper fordelte sig tilsammen sådan i de to måneder: 1 stykgodsvogn, 5 hvidmalede vogne, 42 lukkede brunmalede, 20 åbne og 2 ølvogne. Forsendelserne blev for det meste sendt til Esbjerg, Fredericia og København, men nogle kom da helt til Holstebro, Aalborg, Grenå, Køge og Nykøbing F. I det sønderjyske endte en del vognladninger i Højer, Løgumkloster og Tinglev. Vognladningsgodset fra Ribe gik fortrinsvis til Esbjerg (landbrugsprodukter til eksport) og København (landbrugsprodukter til storbyens forsyning), men også til Køge, Næstved, Nykøbing F., Grenå, Aalborg, Vemb, Højer, Løgumkloster og naturligvis de fleste større stationer i Sydvestjylland.

Stikprøver af oplysninger fra Anden Verdenskrig synes at vise, at forsendelserne ikke ændrede sig synderligt i krigsårene, så krigstiden gav tilsyneladende ikke mange ændringer af den lokale godstrafik.

De gamle protokoller er stedvis ret udførlige og så for stykgodsets vedkommende. Således er der f.eks. den 13. oktober 1928 sendt cikorie fra fabrikken i Ribe til Nørre Sundby, Struer, Aabenraa, Haderslev, Grenaa, Aarhus og Tim (mellem Ringkøbing og Vemb). Her har vi Ribes handelsopland! Mens vi således er ved stykgodset, der blev eksporteret fra varehuset på Ribe station, skal nævnes, at der hver dag over hele landet var faste stykgodsvogne mellem bestemte bystationer, hvorfra godset blev læsset i andre stykgodsvogne og sendt videre. Ribe læsede f.eks. i 1929 stykgodsvogne til Esbjerg, Kolding, Bramming og Fredericia og modtog hver dag vogne fra Tønder, Esbjerg og Kolding.

#### Trafikken 1920-40

Genforeningen i 1920 ændrede brat forholdene for sidebanen til Ribe, der nu blev mellemstation på en meget lang sidebane mellem Bramming og Tønder og kun i begrænset omfang blev udgangspunkt for togene. Da overgangsbesværlighederne var overstået, bestod toggangen i 1924 af fem-seks par blandetog og persontog mellem Bramming og Tønder, suppleret mellem Bramming og Ribe med et-to persontog. Desuden kørte et dagligt godstogspar Bram-

ming-Tønder. Vognmateriellet var kupévogne som før, dog nu med toakslede gennemgangsvogne med åbne endeperroner af den type, der blev kaldt "ryste-vogne". De anvendte lokomotiver var overvejende godstogslokomotiver af litra D, en ret moderne type fra omkring 1901.

Da trafikken havde fundet sit leje under de nye forhold, barslede "Den Sønderjyske Jernbanekommission" i 1923 med en betænkning om de fremtidige jernbaneforhold i Sønderjylland<sup>8</sup>. Af de foreslåede privatbaner, der skulle afløse amtsbanerne i de sønderjyske landsdele, berørte ét forslag Ribe: Det var en privatbane fra Vojens via Gram til Ribe med to mulige linieføringer mellem Gram og Ribe, den ene via Arnum-Spandet, den anden via Fole-Obbekær. Den nordlige linie blev optaget i den sidste store jernbanelov i Danmark i 1924. Resultatet af loven blev ringe: Kun enkelte statsbanestrækninger blev udført og for de flestes vedkommende ret hurtigt nedlagt, og ingen af de foreslåede privatbaner blev bygget. Derfor blev der ingen jernbane mellem Gram og Ribe, og Ribe blev, i modsætning til så mange andre købstæder, ikke udgangspunkt for nogen privatbane. En bane fra Gram over Obbekær skulle føres ind til stationen nordfra, og Ribe station skulle udbygges betydeligt for at kunne rumme privatbanens trafik.

Trafikkens udvikling i mellemkrigsårene mellem



Fig. 10. Dieselelektrisk lokomotiv litra MT fra 1927. Sådanne lokomotiver var den typiske trækraft på sidebanerne syd for Kongeåen i 1930'erne. Bramming, ca. 1939. Foto: James Steffensen/Jens Bruun-Petersens arkiv.

*Diesel electric locomotive litra MT from 1927. Such locomotives were the typical tractive force on the secondary railways south of the Kongeå in the 1930's.*

Bramming og Tønder afspejles af et eksempel fra 1936: Der var fem togpar mellem Bramming og Tønder, på hverdage suppleret med fem togpar mellem Ribe og Bramming. Denne udvidelse af toggangen blev mulig, fordi der fra slutningen af 1920'erne begyndte at komme motormateriel i brug. Det blev her i form af dieselelektriske lokomotiver litra MT, der med passende små persontog - forbedrede og lettere udgaver af "rystevognene" - kørte dels mellem Ribe og Bramming og enkelte helt til Esbjerg, dels de fleste af togene Bramming-Tønder. Damplokomotiverne (D-maskiner) måtte nøjes med nogle få persontog, godstog og særtog. MT'erne var i øvrigt indsat på de fleste strækninger i Sønderjylland og blev den typiske trækraft i regionen indtil Anden Verdenskrig.

#### Driften 1940-45

Indskrænkninger i toggangen, overfyldte tog, forøget godstrafik (som nævnt dog ikke den lokale, der tilsyneladende lignede den i mellemkrigsårene), blev dagens orden i krigsårene. Dertil kom den tyske værnemagts tog, der omfattede flere forskellige togarter, som blev indpasset i den prioritering, der normalt var gældende for danske tog. Den samlede prioritering kom til at se således ud:

- Eksprestog
- Persontog
- Tyske troppetog
- Blandede tog
- Godstog
- Tyske godssærtog

Tyske orlovstog blev ligestillet med eksprestog. Godssærtogene var oprangeret som enhedstog, hvoraf der fandtes flere varianter, men fælles for dem alle var en størrelse på 44-54 vogne og en togvægt på ca. 800 t.

Ribe-Tønderbanen blev mere end før en del af den vestjyske længdebane, som nu fik strategisk betydning, og den tidligere så beskedne trafik blev afløst af noget, som strækningen med sin karakter af sidebane slet ikke var bygget til. Netop derfor blev der i krigsårene udført en del forstærkningsarbejder. Det gælder dels sporforstærkning, dels forstærkning af broer. De tidligere gitterbroer forsvandt og blev afløst af lave stålbroer, og for at forøge bæreevnen blev der indbygget mellempiller, hvor dette var muligt. Det gælder for eksempel den nuværen-

de bro over Ribe Å lige syd for Ribe station, som netop stammer fra denne periode, og det gælder broen over Kongeåen lige syd for Gredstedbro station. Begge steder blev de gamle gitterbroer afløst af nye broer. I 1940 var maksimalhastigheden mellem Bramming og Hviding 70 km/t, den ændrede sig ikke, men før 1940 var største akseltryk mellem 14 og 16 t, i 1948 var det 20 t. Hvor strækningen i 1940 lå med skinner med en vægt af 32 kg/m, lå den i 1948 med skinner med en vægt på 45 kg/m. Strækningen blev således næsten moderniseret til hovedbanestandard, men var dog stadig drevet som sidebane.

#### Driften 1945-1982

Efter besættelsen fandt trafikken igen ind i sin van-te gænge. Materiellet lignede det fra før krigen, MT-lokomotiverne var afløst af dieselelektriske motorvogne litra MR (fra 1929) med god plads til rejsende, og de øvrige tog blev kørt med persontogslokomotiver litra K og godstogslokomotiver litra D med en blanding af to-akslede persontog og åbne endeperroner og moderniserede firakslede kupévogne. Først i 1950'erne kom de moderne dieselelektriske motorvogne litra MO (dog stadig en konstruktion fra 1935) i anvendelse på banen, og senere blev damplokomotiverne afløst af diesellokomotiver litra MY i godstogene. Midt i 1950'erne var persontogene dels en type fra 1930 (CRM, anvendt i motortog), der havde indgang på midten,



Fig. 11. Lokomotiv litra K med persontog, hovedsagelig oprangeret af toakslede persontog med åbne endeperroner. Ribe, ca. 1950. Foto: James Steffensen/Torben Andersens arkiv.

*Locomotive litra K with passenger train, mainly made up of fourwheeled passenger wagons with open end platforms.*



Fig. 12. Rangering med stykgodsvogne ved varehuset. Rangertraktoren er af type "klædeskab". 1962. Foto: Jens Bruun-Petersens arkiv.

*Shunting of parcels vans at the storehouse. The shunting tractor is of the type "wardrobe".*

dels de almindelige firakslede gennemgangsvogne med harmonikadækkede overgange i gavlene. Altså samme vogntyper, som blev brugt overalt i landet i alle slags tog. Fra 1968 fik Jylland de vogne fra den sjællandske lokaltrafik, som blev overflødige ved elektrificeringen af Nordbanen til Hillerød i 1968. Typen hed CL og havde dobbelte døre i hver ende ind til ret store endeperroner. Nogenlunde samtidig begyndte motortogene at få styrevogne af samme model.

Toggangen bød i 1950 på seks togpar mellem Ribe og Tønder og elleve togpar mellem Bramming og Ribe. Alle togene var opført som motortog eller persontog. Nogle af togene udgik fra Esbjerg, for at nå de øvrige forbindelser måtte der skiftes tog i Bramming.

Stationsområdet blev beriget med en rutebilstation i 1951. Det var en grønmalet barak, der blev anbragt lidt på skrå syd for hovedbygningen. Indtil da havde rutebilstationen ligget i Skolegade ved parkeringspladsen bag Hans Tavsens Hus.

I 1955 blev sidebanen led i en international forbindelse, idet der blev indført gennemgående tog fra Esbjerg til Niebüll, og i 1956 blev trafikken udvidet med gennemgående vogne fra Hamburg til Esbjerg. Der anvendtes tyske vogntyper, de første år såkaldte "Eilzugwagen" af en førkrigstype, der havde dobbelte døre i endeperronerne lige som de ovennævnte CL-vogne, og senere anvendtes nærtrafikvogne



Fig. 13. Internationalt tog fra Niebüll til Esbjerg, oprangeret af lokalt motortogsmateriel og en enkelt tysk nærtrafikvogn fra Köln. Hviding, august 1979. Foto: Jens Bruun-Petersens arkiv.

*International train from Niebüll to Esbjerg made up of local motor train material and a single German suburban traffic train from Cologne.*

af en type fra 1954, der var bygget i rustfrit stål og havde indgang gennem dobbelte dørpartier, jævnt fordelt langs vognsiden. Trods forsøg på at videreføre vognene, der til sidst udgik fra Köln, til Varde og et enkelt år endog til Struer blev denne internationale trafik ikke nogen succes, sikkert fordi den ikke blev fremmet af de implicerede baneforvaltninger: Deutsche Bundesbahn stillede med lokaltogsmateriel, hvor det må have været en lidelse at rejse fra Köln til Varde på halvårde plasticsæder, og DSB hægtede den gennemgående vogn på et lokaltog, der med garanti standsede overalt, hvor der var stationer og trinbrætter<sup>10</sup>.

Frem til slutningen af 1950'erne var godstrafikken af samme omfang og art som før nævnt, men derefter gik det samme vej som i resten af landet: Godset forsvandt over på landevejene. Der var dog en enkelt fornyelse: Fra 1957 tegnede roedyrkere i Jylland kontrakter med nordtyske sukkerfabrikker, og i årene 1958 til 1975 blev der sendt store mængder sukkerroer over grænsen både via Padborg og via Tønder. I 1964 var det f.eks. 977 vogne via Padborg og 434 via Tønder. Trækraft var godstogslokomotiver litra N. De var ikke de samme som dem, der blev brugt i 1875, men var af præcis samme type som nogle af de store lokomotiver, den tyske værnemagt under krigen anvendte mellem Bramming og Tønder<sup>9</sup>.

Toggangen i 1970 var nok så broget som før: Seks

togpar (persontog) mellem Bramming og Tønder. Desuden ti rutebiler mellem Bramming og Ribe. Alle togene udgik fra Esbjerg, også to iltog Esbjerg-Tønder kun med stop i Bramming, Ribe, Skærbæk og Bredebro. I sommerferietiden løb der desuden to togpar daglig i form af iltog mellem Esbjerg og Tønder med gennemgående vogne til Hamburg-Altona. Disse internationale tog kørte forbi Bredebro.

#### Driften 1982-

I 1982 blev de efterhånden noget forældede MO-vogne afløst af moderne regionaltog litra MR, og det er disse tog, der i moderniseret udgave sørger for trafikken i dag. Toggangen bestod i 1983 af ni togpar til Tønder, suppleret af to togpar til Ribe og nogle rutebilforbindelser. Der var tale om nogenlunde regelmæssige forbindelser i dagtimerne, men noget mere spredt i aftentimerne. Indførelsen af de moderne regionaltog betød, at hovedbygningen i Ribe kom til at virke lidt forsømt, og i de følgende år gennemgik bygningens indre en række større ombygninger: I 1982 blev den gamle III. kl. ventesal, der efterhånden havde udviklet sig til en jernbanestation af ret så jævn kvalitet, bygget om til kiosk. Før den tid lå kiosken i en karnap i den nordlige ende af perronen. Samme år forsvandt et ilgodsvarehus ved nordgavlen, og der blev indrettet cykelparkering. Rutebilstationen i barakken holdt til 1990, da der blev etableret rutebilventesal og personaleum i den sydlige del af hovedbygningen. Samtidig blev stationskontoret ombygget til en mere åben ekspeditionsform med bedre plads til ventende billetkøbere. De regelmæssige forbindelser udviklede sig efterhånden til en "tilnærmet timedrift" i 1984, om end den var noget "udtyndet" i aftentimerne. Der var i 1987 ti togpar til Tønder og to til Ribe. Ved 125 års jubilæet er der 14 togpar til Tønder suppleret med 11 togpar, der kun går til Ribe.

Med denne persontrafik er strækningens kapacitet også udnyttet til bristepunktet, og det er ikke muligt at indlægge ret mange flere tog, da der nu kun er krydsningsmuligheder i Gredstedbro, Ribe, Skærbæk og Bredebro. En lille forøgelse af kapaciteten blev dog opnået ved, at DSB midt i 1990'erne hævde strækningens maksimalhastighed fra 75 til 100 km/t, mest ved at udflytte tændkontakterne til de ubevogtede overskærings blinklys og ved at sløjfe

overkørsler for markveje. Det sidste skete kun under forbitret modstand fra de landmænd, der i generationer havde haft marker på hver side af banen, og mærkværdigvis var der ingen, der foreslog en jordfordeling.

Varehuset i Ribe blev nedlagt som selvstændig aktivitet i 1982 og forpagtet til DSB-vognmand Trip fra Skærbæk, der brugte det som basis for udkørsel af stykgods i Ribe. Frem til dette tidspunkt havde der været daglige stykgodsvogne til og fra Ribe, og de tog, der tog godsvognene med, havde stadig karakter af "blandettog". Til rangering med stykgodsvognene og andre godsvogne havde stationen egen rangertraktor indtil omkring 1985. Nogle år senere blev ekspeditionen af stykgods flyttet til en "stykgodsterminal" i Esbjerg, hvorfra godset blev kørt ud til kunderne. Skæbnen indhentede også denne terminal, for nu ekspederes stykgods kun fra en terminal i Taulov. Endnu i 1980'erne kunne man træffe godsvogne med landbrugsmaskiner, stålplade i ruller til Ribe Jernstøberi og træ til Dansk Træemballage palleproduktion, og lukkede godsvogne til de færdige paller. Senere tilkom en daglig vognladning med flaskeskår i containere til Holmegård Glasværk ved Næstved. Containerne blev oprindelig læsset ved enderampen ud for varehuset, men i 1994 flyttede man til en ny rampe ved Tangvejsoverskæringen. Året efter erklærede "DSB Gods", at man herefter kun ville køre med mindst ti vogn-



Fig. 14. Godstog oprangeret af MY 1118 med flaskeskårvogn forrest, efterfulgt af foderstofvogne fra Skærbæk. September 1989. Foto: Jens Bruun-Petersen.

*Goods train made up of MY 1118 with wagon with broken bottles in front, followed by feeding staff wagons from Skærbæk.*

ladninger ad gangen, og så mistede Ribe sin gods- trafik. Alt sammen ganske i modstrid med en officiel politik, der længe havde ønsket den tunge gods- trafik over på banerne.

Det, der engang hed DSB blev i 1997 omdannet til statslige aktieselskaber omtrent således:

- Sporet ejes af **Banestyrelsen**, der er et statsligt foretagende på linie med Vejdirektoratet. Det er også Banestyrelsen, der udlejer "kanaler" til de operatører, der vil køre på sporet, og det bliver således Banestyrelsen, der styrer signalerne og toggangen.

- **DSB Intercity** og **DSB Regionaltog** var to selvstændige selskaber, hvoraf den ene stod for intercitytrafikken og ejer stationerne på intercitystrækningerne, den anden stod for regionaltogene og ejede stationerne på de øvrige strækninger. I praksis var der tale om to selvstændige selskaber, og det betød, at lån af materiel hos den ene krævede beslutninger på topplan hos den anden. Dette har vist sig upraktisk i det daglige, og de to foretagender er i dag i praksis slået sammen igen.

- **DSB Gods**, der overvejende koncentrerer sig om den internationale godstrafik og synes at have koncentreret den indenlandske godstrafik på nogle meget få terminaler, således at indenlandske kunder har længst muligt til en jernbaneforbindelse.

Udviklingen har efterladt et tomrum, der er ved at blive udfyldt af et nyt begreb: "Operatører", der har hjemmel i ny EU-lovgivning om fri konkurrence også på jernbanenet. En operatør er enhver, der har noget rullende materiel og kan få en "kanal" at køre på hos Banestyrelsen. Banestyrelsen har på sin side pligt til at tilbyde rimelige forhold for operatørerne til rimelige priser og må ikke favorisere nogen på andres bekostning.

Det driftige erhvervsliv i Tønder organiserede i 1997 et sådant operatørselskab, kaldet "Privatbanen Sønderjylland", i daglig tale PBS, og dette selskab driver nu godstrafik på en god del af det jyske jernbanenet i munter konkurrence med DSB Gods. PBS's godstog passerer hyppigt Ribe på vej til Vemb, Grindsted og Esbjerg, og lejlighedsvis kommer der også forsendelser til Ribe, foreløbig mest træ til emballagefabrikken. PBS har et tæt samarbejde med privatbaneselskabet "Nordfriesischer Verkehrsbetriebe AG" i Niebüll, og det første "trætog" til Ribe i foråret 1997 blev kørt med NVAG's diesellokomotiv.

NVAG har desuden haft Ribe som mål for et par

særtog i sommersæsonen. Man kører med egen motorvogn til Ribe, gæsterne har nogle timers ophold, og NVAG's tog vender tilbage til Niebüll igen. På denne måde har Ribe igen fået en international tog- gang, om end det endnu kun er udflugstog.

#### Fremtiden

Et morgentog fra Ribe ankommer til Bramming præcis efter køreplanen kl. 08.07, og intercitytoget mod øst afgår fra perronens modsatte side præcis kl. 08.07. Næste tog østpå afgår kl. 09.07. Dette er den togrejsendes mareridt, en situation, der burde være utænkelig, men ikke desto mindre er barsk virkelighed i 1999. Efter køreplanen er rejsende fra Ribe, der vil med landsdelsforbindelsen østpå, henvist til at tage et tidligere tog fra Ribe, men så får man over 20 minutters ophold i Bramming i tilgift. Godt nok har det tidligere tog forbindelse til et lyntog østpå, men dette fører kun de dyre klasser, og det er jo ikke alle, der rejser på firmaets regning.

Sådanne dårligt gennemtænkte forbindelser fremmer ikke rejselysten. Godt nok er Ribe forkælet med de mange daglige forbindelser, men de er kun gode, hvis man skal til Esbjerg, og tilslutningsforholdene i Bramming til østgående forbindelser er dårlige.

Det fremgår af de anførte eksempler på toggangen gennem tiden, at strækningen Ribe-Tønder altid har haft en mindre intens toggang end strækningen (Esbjerg-)Bramming-Ribe. Da der også er en ret intens toggang Esbjerg-Varde, er der lejlighedsvis fremkommet forslag om en art lokalbane Varde-Esbjerg-Ribe, lidt i stil med Århus Nærbane til Hornslet. For godstrafikkens vedkommende fremkommer også lejlighedsvis forslag om industristamspor i Nørremarkens industriområde, så emballagefabrikken kan få sit træ direkte pr. bane, og flaskeskårcentralen igen kan eksportere skår til Holmegård. Der er således muligheder nok for en fremtidig udvikling af Ribes jernbaneforbindelse. Det gælder for Ribe med sine problemer med biltrafikken både i og omkring byen: Jernbanenet ligger der med meget store muligheder til gavn for samfund og miljø.

Det gælder her som så mange andre steder om at tage initiativet, men den foreløbige udvikling kunne ligne en afvikling: Ribe Kommune har i 1998 købt den østlige side af stationsarealet, der omfatter

remisen og haverne, og de første huse skyder nu op i de tidligere tjenestehaver. Der har været planer om at ombygge remisen til brandstation, og der er nu planer om at omskabe remisen til et meget stort musik- og kulturhus. Ribe Kommune har ligeledes købt den vestlige side af stationsarealet, herunder varehuset, der for nogle år siden blev værksted for billedkunstnerne Lis Andersen og Ole Videbæk. Det før så helstøbte stationsområde har således fået flere ejere og vil efterhånden falde fra hinanden, så der ikke længere er tale om en velbevaret jernbanestation med alle faciliteter. Til gengæld vil der være liv i bygninger, der ellers ville stå tomme.

#### Noter

1. Alkærsig 1909.
2. Alkærsig 1909, Bruun-Petersen 1999.
3. Rasmussen, 1971.
4. "Danmarks Jernbaner" 1933.
5. Bock, 1989 og Bruun-Petersen, 1995a.
6. Bruun-Petersen, 1986-87.
7. Bruun-Petersen, 1983.
8. Bruun-Petersen, 1995b.
9. Bruun-Petersen, 1983.
10. Dancker-Jensen, 1993.

#### Litteratur

- Alkærsig, S.: *Esbjerg: Havn og By*. Bd. I: Havnen. Esbjerg 1909.
- Bock, Hans: *Die Marschbahn*. Heide 1989.
- Bruun-Petersen, J.: Klåbygård-Hviding. En normalsporet mergelbane. *Fra Ribe amt*, 1983, bind XXIV-3, s. 469-487.
- Bruun-Petersen, J.: Vedsted-Hviding jernbanestation 1887-1923. *Mark og Montre* 1986-87 (1987), s. 58-74.
- Bruun-Petersen, J.: Marskbanen - En bane - to lande. *Jernbanehistorisk Årbog '95*, 1995a, s. 44-32.
- Bruun-Petersen, J.: *Godstog*. Smørum 1995b.
- Bruun-Petersen, J.: Lunderskov-Esbjerg-Varde. *Jernbanehistorisk Årbog '99*, 1999, s. 3-15.
- Buch, M & G. I. Gomard (red.): *Danmarks Jernbaner*. Historisk og biografisk Haandbog. København (Kappel), 1933. Genoptryk: Bane Bøger, Roskilde, 1987.
- Dancker-Jensen, W. E.: Med K-maskine til Tønder og syd for landegrænsen. *Jernbanemuseets Ven-*

*ner*, Årsskrift 1993, s. 24-28.

Rasmussen, A. Hjort: *Ribes skibsfart efter 1850*. Esbjerg, 1971.

Viinholt-Nielsen, L.: Den sønderjyske jernbanekommission afgiver betænkning. *Jernbanehistorisk Årbog '98*, 1998, 43-53.

#### Summary

*The railway station in Ribe stands today with nearly all the original buildings from the opening of the railway in 1875. This short branch line from Bramming was laid to help the town out of a severe depression after the loss of the surrounding trade area in the war to Prussia in 1864. The railway line was lengthened to Vedsted in 1887, at the same time the Sleswick-Holsteinian Marsh Railway company opened its line from Heide to Hviding. The trains and the traffic are described up to 1920, when conditions changed after reunification with the northern parts of Sleswick now known as Sønderjylland. At this time Ribe was one of many halts on a long branch line. Ribe was not only the well known tourist town, but also a place busy with trade and industry, which is reflected in the goods traffic on the railway. At the same time, the agriculture made thorough improvement of the soil with marl from the large pits in the area, much of this marl was supplied by means of both normal and narrow gauge railways. During the second world war, the track was reinforced because of the heavy german military traffic. After the war, more modern coaching stock was seen on the line, it was used until 1982, when up to date coaching stock was introduced as "regional trains", run by the state railway company. Today, the passenger traffic is carried out by trains at regular intervals, and the goods traffic, which regrettably is not much used by the local industry in Ribe, is in the hands of private operators in accordance with EU rules. The future scenario might be one of regional traffic in the hands of the council authorities, or maybe new private operators might show up on the scene.*

Jens Bruun-Petersen, geolog  
Grønnegade 24  
6760 Ribe