



Før jernbanens tid. Dagvognen Veile-Grindsted med Rasmus Post på bukken. GrindstedArkivet.

Banebørster på Grindstedegnen 1913-19

Af Mogens Jensen

Der lå et ufatteligt slid bag anlægget af det jernbanenet, som efterhånden fik bundet Danmark sammen, men få blev betragtet med større ringeagt end de arbejdere, der lagde ryg til sliddet. De var fordrukne, de var farlige, de førte et fandenivoldsk sprog -

Martin Zerlang¹

Et blik på et kort over Midtjylland i det første årti af 1900-tallet viser et "jernbanetomt" rum omkring Grindsted på størrelse med Fyn, indrammet mod syd af banen fra Fredericia over Kolding til Esbjerg, mod vest af banen fra Esbjerg til Skjern, mod nord af banen fra Skjern over Herning og Silkeborg til Skanderborg og mod øst af banen fra Skanderborg over Horsens og Vejle til Fredericia.

Ind i det således afgrænsede rum strækker sig fem banestumper fra øst: fra Horsens til Tørring med en sidebane fra Lund til Bryrup, fra Vejle til Give og Vandel og fra Kolding til Egtved. Grindsteds eneste offentlige transportmulighed var således dagvognen til Sig mod vest eller til Vandel mod øst. Det skulle snart ændre sig.

Efter flere tilløb med forslag om forskellige banelinier, bl.a. fra Varde til Vejle gennem Grindsted, en forlængelse af Kolding-Egtvedbanen til Grindsted, et forslag om forlængelse af Vejle-Vandelbanen til Esbjerg/Bramminge via Grindsted og endelig et forslag om en bane fra Tistrup til Grind-

sted, blev Grindsted i Jernbaneloven af 1908 sat på kortet med ikke mindre end fire baner: en statsbane fra Funder over Brande og Grindsted til Bramminge og tre privatbaner: fra Vandel til Grindsted, fra Tistrup (senere ændret til Varde) til Grindsted og fra Troldhede over Sønder Omme og Grindsted til Kolding med en sidebane til Vejen.

Grundlaget var dermed lagt for det anlægsarbejde, som i årene fra 1913 til 1919 skulle placere Grindsted som en edderkop midt i et spind af ikke færre end seks banelinier med retning mod alle verdenshjørner, eller sagt med nok så poetiske udtryk, som "Hedens Stjerne" eller "Hedens Dronning".

Allerede før den første skinne på disse baneanlæg var lagt, blev byens forventninger beskrevet i nogle vers i sangen "Grindsted er en herlig by" fra 1912,² hvori bl.a. hedder:

*Se dens Fremgang tager Fart,
mer end nogen aner,
thi et Knudepunkt den snart
blir' for Jyllands Baner*

*Se, da bliver Grindsteds Jord,
ud til alle Sider,
helt belagt med Banespor,
og bestandig glide*

*Tog mod Øst, mod Syd og Nord
ja, selv mod Vest, det higer...*

De i sangen beskrevne forventninger var en logisk konsekvens af jernbaneloven af 1908. Derimod gives der ingen logisk forklaring på et syn, som to børn på vej hjem til plantørboligen i Utoft øst for Grindsted en novemberaften i 1898 angiveligt skal have haft, og som den ene af dem beskrev i en artikel i Vejle Amts Folkeblad godt et halvt århundrede senere. Hun fortæller: *Fjernt mod Øst kom nogle Lys tilsyne, klare Lys, som efterhaanden blev til en lang snorlige Række, der kom glidende jævnt og hurtigt uden Lyd hen imod os, som stod der fuldstændig lamslaaede af Forundring, der snart gik over til iskold Rædsel over dette uventede og mærkelige Syn, som i en truende Stilhed gled forbi os, ganske tæt, og som saa forsvandt mod Vest imod Grindsted By lige saa stille, som det kom.*

Oplevelsen fandt sted 16 år, før Vandel-Grindstedbanen åbnede i 1914; men da banen åbnede, var meddeleren ikke i tvivl om, at den var virkeliggørelsen af børnenes syn, nu blot med lyd på.

Der er i tidens løb skrevet ganske meget om de politiske slagsmål om jernbanerne, hvor de enkelte folkevalgte søgte at tilgode dese deres egne valgkredse. Denne kamp er kort og markant beskrevet i en enkelt sætning, som er tillagt folketingsmedlem J. K. Lauridsen, Ringstedkredsen, der skulle have udtalt følgende ord fra Folketingets talerstol: *Næst efter Kønsdriften er Jernbandedriften den stærkeste af alle menneskelige Drifter.* Lauridsen udtalte sig imidlertid i sine folketingsår (1887-95) aldrig om jernbanespørgsmål i Tinget, men sætningen er en ganske dækkende sammenfatning af en udtalelse refereret fra et møde i hans valgkreds: ... *af alle menneskelige drifter er jernbandedriften en af*

*dem, som mest sætter lidenskaberne i bevægelse. Den eneste, der muligvis i så henseende overgår den, skulle da være kønsdriften.*³ Uanset den tvivlsomme oprindelse konstateres det i det store værk om de danske jernbaner i 150 år tørt, at der ingen tvivl er om det rigtige i iagttagelsen.⁴

Også om banernes materiel er der skrevet udførligt. *Dampdragen*, som H. C. Andersen poetisk kaldte lokomotivet i sangen "Jylland mellem tvende Have", har altid påkaldt sig og påkalder sig stadig stor opmærksomhed blandt jernbaneentusiaster med mekaniske interesser.

Derimod er der med undtagelse af de to selvbiografiske skrifter: Carl Marius Kristiansens "13 Aar mellem Jernbanebørster" (1914), og Laust Hansen Jørgensens "Jeg var børste" (2013) samt Charles Haugbølls samling af fortællinger under titlen "Børsterne" (1981) skrevet forholdsvis lidt om de mennesker, der lagde hænder og skovle til for at skabe mulighed for at *dampdragen* kunne flyve, ikke blot *mellem rige bøndergårde*, men også gennem de fattige hedeegne omkring Grindsted.⁵ Deres virkelighed var med Martin Zerlangs ord i hans undersøgelse af jernbanens kulturhistorie belyst især gennem samtidige forfatteres værker, *skinner, skovle og trillebøje*.⁶

Selv anerkender Zerlang, som det fremgår af indledningen til denne artikel, fuldt ud børsternes arbejdsindsats, men bruger alligevel kun et par sider på at beskrive den, vel nok, fordi ingen af de mange i bogen omtalte og citerede værker nævner dem. Fra H. C. Andersen over Holger Drachmann og Herman Bang til Jeppe Aakjær og Johannes V. Jensen for blot at nævne nogle

få, der ytrede sig om jernbanen, er det rejselivet med jernbanen, der skildres positivt eller negativt alt efter gemyt, ikke anlægget af banerne. Samtidens litteratur havde ikke blik for dem, der med deres hårde slid skabte grundlaget for dette rejseliv.

Det samme gælder billedhuggere og malere. Der blev ikke rejst mindesmærker for børsterne, uden hvis fysiske arbejde de mange banelinier, som bandt Danmark sammen på en helt ny måde, ikke var blevet til. Det gælder også de i alt godt 265 km banelinier, som førte til og fra Grindsted gennem det tidligere jernbanetomme rum. Mig bekendt er det eneste mindesmærke for børsterne det, der siden 1994 har stået foran stationen i Hadsten på Den østjyske Længdebane. Og jeg har endnu til gode at se et maleri med banebørster og deres arbejde som motiv.

Denne artikels hensigt er ud fra et forholdsvis sparsomt kildemateriale, som primært udgøres af avisartikler og -notitser, at give et beskedent bidrag til børsternes glemte historie, som den udspillede sig ved jernbaneanlæggene omkring Grindsted.

Baneprojekterne

Vandel-Grindstedbanen

Banen fra Vandel var den første og med sine 18,9 km også den korteste, der nåede frem til Grindsted. Anlægsarbejdet blev igangsat i april 1913 med Carl Jensen som entreprenør. Annonceringen efter arbejdskraft viser gangen i arbejdet. Først søges der i april jordarbejdere, dernæst i juli en lokomotivfører (til tipvognstoget) og i august arbejderne til sporlægning, før der endelig i oktober

søges 15-20 mand til grusning, dvs. opfyldning med det grus, der skal holde sveller og skinner på plads.

I et senere avisinterview beskriver Carl Jensen arbejdsgangen: *Jeg har lært, at hvis man vil blive færdig med et Baneanlæg i rette Tid, saa skal man have Jordarbejdet færdig det første Aar. Arbejdet med Regulering, Grusning, Opretnings af Sporene, Banens Justering, Vejanlæggenes Istandsættelse og mange andre Ting tager meget mere Tid, end Folk, der ikke er kendt med de Ting, tror.* Til disse andre ting hørte også indhegning af banen for at holde løsgående kreaturer borte fra skinnerne. Hertil anvendtes egehegnspæle med metaltråd spændt imellem. Ved anlæggelsen af Bogense-Odense-banen i 1882 var der ikke foretaget en sådan indhegning. Banen kostede derfor en del løsgående kreaturer livet, og fik øgenavnet "Bogenseslagteren".⁷

Det fremgår af regnskabet for Vandel-Grindstedbanens sygekasse, hvorom senere, at der i gennemsnit var et halvt hundrede mand beskæftiget ved anlægsarbejdet. Højeste antal var i januar kvartal 1914 med 63 mand, laveste antal i april kvartal samme år med 32 mand. Hvor stor udskiftning i arbejdsstyrken, der har været undervejs, kan ikke konstateres; men der har næppe været mange udover entreprenøren og nogle formænd, der har fulgt arbejdet fra begyndelse til afslutning. Dels krævedes der, som det fremgår af annonceringen, forskellige specialer af arbejderne, dels havde jernbanebørster generelt svært ved at stilles i længere tid på samme arbejdsplads.

Banen blev indviet i maj 1914 under stor festivitas med trafikministeren i spidsen, men uden et ord om de banebørster, der

gennem det forløbne år havde skabt bane-strækningen. Ifølge en reportage i avisen, stod deltagerne i indvielsen i sand til ankerne på den endnu ikke færdiggjorte stationsplads, bortset fra ministeren, der holdt sin tale fra et trinbræt på en af togvognene. Men der tegnede sig allerede et billede af *Den ny Centralbanegaard*, som en vestjysk avis uden vestjysk beskedenhed benævner stationen i Grindsted, og som samme avis tidligere har omtalt som Danmarks trediestørste jernbanestation målt på areal.

Troldhedebanen og Funder-Brammingebanen

Stationspladsen i Grindsted, der som del af Funder-Brammingebanen var et statsbaneprojekt, skulle have været klar til modtagelse af Vandelbanens trafik i maj 1914. Det var som nævnt ikke tilfældet. Licitationen til Funder-Brammingebanens afsnit

3, som omfattede strækningen fra Horsbøl syd for Grindsted til Kolstrupgård nord for byen og dermed også stationspladsen, var afgjort i marts; og arbejdet var gået i gang i begyndelsen af april. I slutningen af denne måned søgte anlægsentreprenørerne (H. Jørgensen & Laur. Petersen) 80 dygtige jordarbejdere til arbejdet. Det har tilsyneladende knebet med respons, så Carl Jensen måtte overtage anlæggelsen af en midlertidig stationsplads som afslutning på sit arbejde med Vandelbanen.⁸

En avisartikel beskriver i maj 1914 den henvend 20 tønder land store stationsplads i Grindsted, som afgrænset mod nord af en middelalderlig borggrav af flere meters bredde og dybde var til gene for lodsejerne nord for denne *Fortifikationslinie*. Den i nutiden så ofte omtalte banegrav må altså da have været udgravet og dæmningen, der



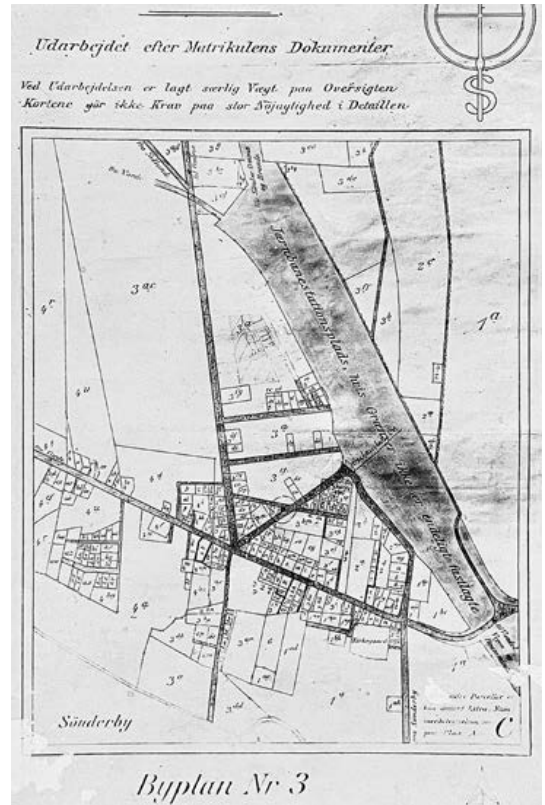
Stationsområdet i Grindsted under anlæggelse. I horisonten er viadukten over Den skæve Bane ved at blive bygget. GrindstedArkivet.

skulle føre Troldhedebanen over Funderbanen i hvert fald til dels opbygget.

Selv om dæmningsbyggeriet primært fungerede som en del af Troldhedebanen, blev den i anlægsfasen således regnet som en del af stationspladsen, hvilket også fremgår af datidens kort over Grindsted. Carl Jensen var derfor allerede, før licitationen i juni 1914 over den nordlige del af Troldhedebanen, som han fik i opgave, i gang med et væsentligt element af denne bane. Den var færdig fra Troldhede til Grindsted i maj 1916; men først godt et år senere kunne den i august 1917 tages i brug i sin samlede længde på 97,4 km.

Funder-Brammingebanen, også kaldet Den midtjyske Bane, eller mere folkeligt Den skæve Bane, blev åbnet i tre etaper (Bramminge-Grindsted november 1916, Grindsted-Brande december 1917 og Brande-Funder oktober 1920), i alt 105,5 km.

Der blev således i foråret 1914 på samme tid i og omkring Grindsted arbejdet på tre forskellige baneanlæg med undertiden flere hundrede banebørster på samme tid. Det angives, at der ved anlægget af Funder-Brammingebanen anvendtes en arbejdsstyrke på ca. 300 mand, hovedsageligt jyder og bornholmere, da københavnske arbejdere ikke kunne finde sig til rette i de øde egne.⁹ De har dog ikke alle haft deres arbejdsplads i og ved Grindsted. Men det siger sig selv, at børsterne gav visse udfordringer i den lille by, der i tiåret fra 1911-1921 i sig selv skulle håndtere en tilvækst fra 480 til 1.724 indbyggere. Det kræver ikke den store fantasi at forestille sig, at banebørsterne har sat deres præg på den trods tilvæksten stadig lille by.



Grindsted 1916. Banearealet dominerer den fremvoksende stationsby. GrindstedArkivet.

Vardebanen

Endelig begyndte i foråret 1916 anlægget af den sidste bane på 44,3 km fra Grindsted til Varde. Den blev efter forskellige forsinkelser, til dels på grund af problemer med levering af de nødvendige materialer under krigen, først indviet den 12. april 1919. Dagbladet Vestkysten ryddede i den forbindelse både forsiden og side to af dagens udgave til en fortælling om banens tilblivelse. Optimismen lyste ud af artiklen. *En ny Bane, en ny*

Chance for forøget økonomisk Velstand ... Vestjyderne er kommet langt bort fra dette at fare med Stude, hed det i indledningen af artiklen, som understregede, at man stod ved indvielsen af en kulturfaktor, som kunne skabe et plus til de egne, banen gennemløb, og en frugtbar vekselvirkning med andre egne. Men ikke et ord om børsternes andel i anlægget.

Baneliniernes korte levetid

Der er i dag ingen banelinier, der stråler ud fra Grindsted. Vandelbanen lukkede allerede i 1957, Troldhedebanen i 1968, Den skæve Bane 1971 (persontrafik) og 2012 (godstrafik) og Vardebanen i 1972. Tre af banerne er bevaret som glimrende cykel- og gangstier, Grindsted-Sdr. Omme og Grindsted-Hejnsvig (Troldhedebanen) med asfalt og Grindsted-Brande (Den skæve Bane) grusbelagt. De fire kommuner (Billund, Varde, Vejen og Esbjerg), som ejer strækningen fra Grindsted til Bramminge, hvor skinnerne stadig ligger på deres plads, har i foråret 2024 offentliggjort en spændende vision for Den skæve Bane som en rekreativ forbindelse gennem de fire kommuner for gående, cyklende og ridende.

Entreprenørerne

Arbejdet med anlæg af såvel privatbaner som statsbaner blev udbudt i licitation med arbejdsopgaven angivet som *Udførelsen af Under- og Overbygning m.m.*, hvilket dækkede hele forløbet fra den første skovl blev sat i jorden, indtil banen kunne tages i brug. Vandel- og Vardebanen blev hver især udbudt som én entreprise. Troldhedebanen som tre *parceller*, mens Funder-Brammingebanen var opdelt i seks *afsnit*. Af licitations-

resultaterne ses, at der var en bestemt kreds af firmaer, der gik igen som budgivere. I alt ni entreprenører var beskæftigede med de baner, der havde Grindsted som centrum.

Entreprenør Carl Jensen, Kolding, der anlagde *Vandelbanen* kendes også som Carl "Jernarm" Jensen, vist ikke kun på grund af sine kræfter, men fordi han havde mistet en hånd ved en sprængningsulykke på Hawai, hvor han deltog i baneanlæg, og vel har haft en jernprotese som erstatning. Det er antagelig også ham, der andetsteds omtales som *Amerika-Jensen*.¹⁰ Licitationen på *Vardebanen* blev vundet af Hoffmann og Sønner, som havde givet Carl Jensen en hjælpende hånd på strækningen fra Grindsted til Vorbasse af *Troldhedebanen*. Tilsvarende kørte Carl Jensen en tid skærver til *Funder-Brammingebanen*. Der var altså nok konkurrence entreprenørerne imellem, men også et vist samarbejde.

Carl Jensen havde ry for at give gode akkorder og kunne derfor altid skaffe arbejdskraft. Det har nok heller ikke forringet hans ry, at han ved afslutningen af et arbejde holdt en kæmpefest for alle sine medarbejdere fra børster til ingeniører, i alt 300 personer, som blev godt beværtet med både fast og flydende føde. Det store antal antyder, at festen må være blevet holdt ved afslutningen af hans arbejde med Troldhedebanen i juni 1916.

Også arbejderne på Funder-Brammingebanens afsnit 2 (Agerbæk-Horsbøl) fik en fest, omend i mindre målestok. Entreprenør Haugsted inviterede sine arbejdere på en udflugt fra Grindsted til Bramminge. Et par hundrede deltagere blev på den endnu ikke officielt åbnede banelinie transporteret til Bramminge, hvor man fortærede den medbragte mad, som sikkert er blevet skyl-

let grundigt ned. Journalisten konstaterer i hvert fald, at stemningen var høj.

Børsterne

*Vi bygger en Bane, den er s'gu god.
Penge vi tjener, ja, det kan I tro;
men 27 Øre er altfor lidt,
for Timen, som vi har stridt;
men det værste er, at Pengene gaar
lige saa hurtigt, som vi dem faar;
men af Flasken vi ta'r os en Taar,
indtil Bunden vi naar;
men den skal fyldes igen,
ja, det er saa redeligt med den;
men at vi kan leve ved Vand i et Døgn,
nej, det er s'gu Løgn.*

Sådan beskriver en børste med tretten års erfaring i faget sig selv og sine kollegaer i et enkelt vers af en længere sang.¹¹ Taget for sig bekræfter verset den almindelige opfattelse af børsterne som en flok drukkenbolte.

Men som Carl Jensens ovenfor anførte beskrivelse af et anlæg indikerer, var børster ikke bare fortrukne arbejdsmænd med skovl og trillebør, skønt det var deres vigtigste arbejdsredskaber. Langt snarere burde de kaldes specialarbejdere med hver deres speciale(r), som de aldrig fik papir på. Deres 'svendebrev' var de spor, der snoede sig gennem landskabet, hvor nogle havde bygget dæmninger og gennemgravet bakker, andre havde lagt sveller og skinner, og andre igen havde færdiggjort sporet med grusning og opretning. Nogle steder var tipvognstogene trukket af heste, så der skulle en hestepasser/kusk til. Andre steder kørte små lokomotiver, som krævede fører og fyrbøder. Der var brug for formænd til at sty-

re flere mindre sjak, som igen havde hver sin formand. Et kendetegn for dem alle var, at de i forhold til entreprenøren i høj grad regnede sig som hans medarbejdere på et projekt, som de satte en ære i at udføre så godt som muligt.

Børsternes forhold til entreprenører og ingeniører
Det betød ikke, at børsterne stod på lige fod med entreprenørerne. Som det fremgår af det "Reglement for Overholdelse af Orden og Sikkerhed", som fulgte med en eneretsbevilling til anlæg og drift af en jernbanestrækning, var det arbejdernes pligt at *iagttage Orden og Rolighed på Arbejdspladsen*; mens det var entreprenørens ret at definere og håndhæve indholdet af denne pligt, helt i overensstemmelse med samtidens 'husbondret', herunder ret til afskedigelse eller idømmelse af bøder på en til flere daglønne. Tonen mellem parterne var ofte hård og kontant.

En lille episode fortalt af en børste understreger dette: *Jeg kom gående på Bramminge-Funder banen, som nylig var blevet åbnet. Jeg gik på den ene skinne med en stok i hånden. Imod mig kom to store, kraftige mænd, som gik på hver sin skinne. De støttede sig på hinanden med den ene hånd og havde en stok i den anden. Ingen af os ville vige godvilligt, så et sammenstød syntes uundgåeligt.*

De sagde: "Gå til side, unge mand!" Men jeg sagde, at jeg havde været med til at lave banen, og når jeg ikke kunne få lov at køre med den, ville jeg, fanden hente mig, have lov til at gå på den! Men omforladelse! Før jeg kunne nå at tælle til eet, befandt jeg mig på en lufttur ned ad den to meter høje dæmning. Efter en heldig mavelanding fo'r jeg op ad skråningen med knyttede næver; jeg skulle min salighed vise dem!

Den største af dem grinede og smed en tokrone hen til mig: "Skab dig ikke, unge mand. Drik hel- lere et glas øl eller to på banens regning". Og så gik de to banditter videre, de morede sig af fuld hals. Jeg kendte dem godt: det var jernbaneentreprenør Villefrance og hans overingeniør.¹²

Om en anden entreprenør (en af brødrene Hoffmann) fortælles det, at han altid, når han gik på arbejdspladsen, havde en egestok i hånden og var fulgt af en meget stor hund, og han var ikke bange for at bruge stokken, når en arbejder bestilte for lidt.¹³ En dag havde en børste fået for mange dramme til frokost og var faldet i søvn ved siden af sporet. Så kom entreprenøren pludselig op over diget med hunden. Han gik lige hen til børsten og gav ham to ordentlige slag med egespiret og sagde: *Trør han, jeg betaler 40 øre i timen for at sove, se at*

komme i gang, ellers skal jeg nok lære dig noget andet. Hunden skal nok få dig vågen. Børsten måtte gerne drikke sig fuld, men så skulle han holde sig fra arbejdspladsen.¹⁴

I det hele taget havde Hoffmann ry for at være grov i sin sprogbrug uden at mene det så slemt, så børsterne morede sig, når de havde fået en omgang *Hoffmannsdråber*, som de kaldte det.

En morgen fik en børste en omgang, fordi han arbejdede med trøjen på, mens resten af sjakket havde smidt trøjen. Da børsten syntes, han havde fået *Hoffmannsdråber* nok, trak han den lasede trøje af og stod i bar overkrop. Inden aften havde entreprenøren sørget for en kraftig skjorte til ham.¹⁵

Samme entreprenør havde et år lovet sine arbejdere en god julegave, som kunne varme deres krop. De forestillede sig et



Banebørster på Kromandens Mark nord for Grindsted. GrindstedArkivet.

eller andet beklædningsstykke, og var nok lidt skuffede, da gaven viste sig at være en skovl til hver, som jo ganske rigtigt kunne give dem varmen ved flittig brug.¹⁶

Under de givne forhold arbejdede børster og entreprenører således normalt i god forståelse med hinanden. Begge parter var hårdhuede og grove i deres sprogbrug og opførsel. Med til forståelsen hørte, at børsten uden varsel kunne bede om afregning og forlade arbejdspladsen.

Derimod synes der jævnligt at have været et modsætningsforhold til ingeniørerne, som satte de markeringer op, som børsterne skulle arbejde efter. Et udtryk for den ikke sjældne modsætning mellem dem, der har studeret sig til en viden, og dem, der har gjort deres erfaringer gennem praktisk arbejde. Det har utvivlsomt ikke altid været let for ofte unge ingeniører at skulle håndhæve instrukser givet til børster med års erfaring på sporet. Det fortælles om disse, at nogle havde opøvet et sådant håndelag, at de kunne nivellere en strækning eller skære en skråning til med skovlen blot på øjemål.

Arbejdsdagen

Børsterne kan ikke karakteriseres som stabil arbejdskraft. Indimellem tog de sig en eller flere fridage, så entreprenørerne altid indregnede et passende antal såkaldte 'kit-dage' i deres tilbud, dvs. dage, hvor børster var på druk og derfor holdt sig borte fra arbejdspladsen.¹⁷ Også vejret kunne lægge hindringer i vejen for arbejdet. Carl Marius Kristiansen kalder de dage, hvor det var umuligt at arbejde, f.eks. på grund af regn, for *Kvartdage*. Udtrykket forklares ikke nærmere, men det kunne antyde, at børsterne

trods alt fik løn for en kvart dag (2½ time) på sådanne dage, som gerne blev fordrevet med kortspil.

Ifølge samme børste var en almindelig arbejdsdag ofte på ti timer med mødetid kl. 6 om morgenen, en kort (drikke)pause hver time, frokostpause kl. 8.30 og en times mid-dagspause, som ikke talte med i arbejdstiden, kl. 12. Arbejdsdagen sluttede således først kl. 19, og så skulle børsterne hjem at lave aftensmad, hvis ikke der var et marketenderi, hvor de kunne spise, knyttet til anlægget. Der var ikke megen tid til fritidssysler. De blev henlagt til søndagen og gik i høj grad ud på at få vasket den sparsomme garderobe – børsterne havde ofte kun, hvad de stod og gik i.

Med skovl og trillebør

Er banebørsterne som omtalt fraværende i billedkunsten, eksisterer der til gengæld ganske mange fotos af børster stillet op til fotografering med deres to vigtigste arbejdsredskaber: skovlen og trillebøren. De mange fotos vidner om en faglig stolthed, som gerne måtte foreviges af rejsefotografer eller fastboende fotografer, selv om det må have været en forholdsvis kostbar fornøjelse for børsterne at få deres arbejde dokumenteret på den måde.

Skovlen var deres ejendom, trillebøren tilhørte entreprenøren. Min far, som omkring 1920 en kort tid arbejdede som lokal arbejdsmand ved anlæg af dobbeltsporet mellem Vejle og Fredericia, har fortalt, at en børste, når han forlod en arbejdsplads, savede skaffet af skovlen og puttede skovl-bladet i sin ransel. Et skaffet kunne han altid skaffe sig på den næste arbejdsplads, så det ville han ikke bære rundt på.



Banebørster ved Østergade i Grindsted. Bemærk 'husdyrene', de to gedekid. GrindstedArkivet.

Der var et stort forarbejde, før børsterne kunne sætte deres skovle i jorden ved et nyt baneanlæg. Som regel gik der adskillige år, fra tanken om en banelinie var født, til banen var projekteret og afsat i landskabet med dermed sammenhængende ekspropriering og udbetaling af erstatning. Børsterne kom først ind i billedet, når ingeniører og landinspektører havde sat baneliniens længde- og højdeprofil af og forsynet linien med markeringspæle, som børsterne kunne arbejde efter.

Arbejdet blev udført i etaper. Umiddelbart kunne man forestille sig, at en bane blev bygget fra den ene ende til den anden i en fortløbende proces, således at anlægget af Funder-Brammingebanen begyndte i Funder med Bramminge som mål og Trolldhede-Koldingbanen i Trolldhede og arbejdede sig frem mod Kolding. Sådan var det ikke.

Arbejdet på Trolldhedebanen begyndte nok i Trolldhede, men samtidig i Grindsted og Gesten og Kolding, mens Funder-Brammingebanen som nævnt var delt op i seks afsnit med flere forskellige entreprenører, som arbejdede på forskellige steder på hver sit afsnit. I øvrigt med Funder til sidst. Så meget vigtigere var afsætningen af banens forløb, så de enkelte afsnit fjede sig sammen uden problemer. Også den korte Vardebane blev anlagt i flere afsnit. En undtagelse var den korte bane fra Vandel til Grindsted, hvor man arbejdede sig vestpå fra Vandel.

Arbejdsdagen var som nævnt lang. En fast formulering i eneretsbevillingerne om, at der ikke måtte arbejdes på anlæggene på søn- og helligdage uden tvingende nødvendighed, antyder, at søn- og helligdagsarbejde var et udbredt fænomen. Til arbejdstiden skulle lægges den nødvendige tid til

transport fra logi til arbejdssted, som regel foretaget til fods, i heldigste fald med et arbejdslokomotiv med tomme vogne.

Det hårde slid gav efter en banebørstes eget udsagn en lidt speciel gangart. Det skyldtes, at det ben, han brugte til at træde skovlen ned med, blev lidt stift, mens skulderen i samme side blev hævet. Børsterne kunne derfor alene på gangen kende en kollega i faget.¹⁸

Banedæmningen ved Grindsted

Det var store mængder jord, der skulle flyttes for at få banelinierne til at ligge i det rette niveau. Den generelle regel var, at linien højst måtte stige 10 ‰, ti meter pr. kilometer, hvilket ikke voldte store problemer

i den flade hedeegn omkring Grindsted, hvor den maksimale stigningsgrad på 10 ‰ dog måtte udnyttes op mod Hejnsvig. Også banedæmningen nord for Grindsted, hvor Troldhedebanen på en viadukt blev ført over Funder-Brammingebanen, må have nærmet sig denne stigningsgrad. På mindre end en kilometer stiger den fra begge sider op mod den tilhørende viadukt til en højde på ca. seks meter over niveau.

Det er anslået, at der er brugt 150.000 m³ jord til opbygning af dæmningen. De er dog ikke alle flyttet med skovl. Et postkort med titlen *Jernbaneanlægene ved Grindsted. Grave motoren i Virksomhed* viser, at børsterne har fået hjælp ved anlægget af dæmningen af en såkaldt spandekædegravemaskine.¹⁹



Gravemaskinen, som littede arbejdet ved den i nutiden så omtalte 'Banegrav'. GrindstedArkivet.

Den minder ikke meget om tidens øvrige gravemaskiner, som ved forskellige lejligheder omtales med næsten ærefrygt, når det beskrives, hvilken enorm kapacitet, de har. En benøvet journalist anfører således i en artikel fra jernbaneanlæg ved Jelling, at den kan udføre samme arbejde som tres mand til en tiendedel af udgiften til arbejdet udført med skovl.

Den maskine, der blev anvendt i Grindsted, var af samme type som de maskiner, der blev brugt i tidens mergel- og lergrave med et endeløst roterende bånd (et pater-nosterbånd) med ”spande”, der skrabte jorden af nede i graven og transportererede det op til ventende tipvogne.

Gravemaskinen i Grindsted synes dog i stedet at være forsynet med et transportbånd, der kunne flytte jorden videre op på dæmningen, således at denne i stort omfang er opbygget af jord fra banegraven.

Dæmningen blev en del af Trolldhedebanen, sikkert fordi denne som enkeltsporet bane krævede mindre jordarbejde end Funderbanen, der var projekteret som dobbeltspor og derfor skulle være bredere. Denne forskel er stadig synlig i landskabet og især i viadukten, der er bygget med to buer til dobbelt gennemkørsel. Også Funder-Brammingebanen havde dog en vis stigning, da den i lighed med Trolldhedebanen skulle føres over Stilbjerg Mergelbane.

Tre børstedødsfald

Kirkebogen for Grindsted Sogn anfører i anlægsårene tre begravelser af jernbanebørster.

Den 9. september 1914 blev den 37-årige jernbanearbejder Thomas Edvard Christensen, der var født i København, Trinitatis

Sogn, som søn af en smedesvend, begravet på Grindsted kirkegård. Dødsårsagen angives som en kombination af slim i lungerne, nyreproblemer, blodforgiftning på grund af et urensset sår og delirium tremens, en lidelse, som kan opstå i forbindelse med, at alkoholikere, der er vant til et stort alkoholforbrug, bliver tørlagt med svære abstinenssymptomer som rysten, angst, hallucinationer, krampeanfald og i værste fald hjertestop til følge.

Et års tid senere blev Thorvald Frederik Pedersen den 18. august 1915 i en alder af 29 år stedt til hvile på kirkegården. Kirkebogen udviser følgende anmærkning: *Blev funden som Lig i en Plantage Nord for Grindsted 15. Åugust 1915. Havde været savnet i 10-12 Dage.* Avisen meddeler efterfølgende, at obduktionen ikke viste tegn på nogen forbrydelse, men at det ud fra *Leverens og Hjærtets sygelige Tilstand skønnes, at Dødsårsagen var kronisk Alkoholisme.* Afdøde, der var søn af en indsidder, var født i Spjellerup Sogn i Præstø Amt.

Igen i 1916 var der børstebegravelse i Grindsted. Det drejede sig denne gang om Anton Nielsen, født i Sdr. Vissing Sogn i maj 1881 og død på Amtssygehuset i Grindsted efter ni døgn indlæggelse, tilsyneladende uden at have haft personlige papirer på sig. Dødsattesten, der angiver dødsårsagen som hjerneblødning med lammelse og afasi, anfører kun afdødes navn og en anslået alder på 34 år. Alle tre børster var ugifte.

Det fremgår intetsteds, om arbejdet på banelinien standsede i forbindelse med begravelserne. Men mon dog ikke i hvert fald det sjak, de arbejdede i, har haft mulighed for at deltage? I så fald har følget helt afgjort ikke lignet et almindeligt begravelsesfølge.

København 1914

B. Dødsattest udstedt af en Læge.
(Denne Blanket må ikke benyttes til Børn under 1 Aar, efterfølgende Tilfælde af Selvmord eller Død ved ulykkelig Hændelse — jfr. Lov af 4. Maj 1875).

1) Fødsle Navn (for gik, Kinde, Enke, fæstet eller fraskilt Kilde, Pigenavn), Ugift, gift, Enkemand, Enke.	<i>Thomas Edvard Kristensen</i> <i>ugift?</i>	
2) Fødsel	Fødselsdag og Aar. <i>d. 24-6-1877</i>	Fødselsst. <i>Hjlebæk</i>
3) Sittings og Hæningsvej (Ejers, Mandens, Forældrenes, eller de hos hvem Almindelig Ophold; eventuelt om under offentlig Forsorg; her efterfor Jernbanen Indtægts Børn Modernens Navn og Sittings).	<i>Jernbanearbejder</i>	
4) Bopæl (alderstid Opholdssted).	Købsted: (Håndskrevet): Gade, Husemmer, Etage — Landet: By, Sogn. <i>Grindsted by og S.</i>	
5) Døds	Dødsdag. <i>d. 3 Septbr. 1914</i>	Alder. <i>37 år</i>
6) Dødsstedet. Har Dødsattesten fæstet Indtægts Børn eller Kilde, anføres det.	Købsted: (Håndskrevet): Gade, Husemmer, Etage — Landet: By, Sogn. <i>Amt by og Sogn: Grindsted</i>	
7) Dødsårsagen og de væsentligste Kvantiteter.	a) hvis Lægen selv har behandlet alders- b) hvis en anden Læge har behandlet alders- c) hvis Lægen Læge har behandlet alders- <i>a) Slimme, tykt blod b) da Lægen selv har behandlet alders- d) da Lægen selv har behandlet alders-</i>	
8) Sygdommens Varighed.	<i>5 Dage</i>	
9) Dødsårsagen (som angives i den følgende Udtryk, som "de almindelige" o. s. v. kan ikke benyttes).	<i>Slagen og blodet i halsen</i>	

Underskrift af Læge har d. *4 Septbr. 1914* syet Lige af
Thomas Edvard Kristensen og foretaget
de ovenfor angivne sikre og uforvarende Dødsårsager.
M. Møller
Grindsted
(Lægens Navn og Adresse (tydelig skrevet))

Indført i _____ Sogn Kirkebog d. _____
Jernbanekasse _____

Se Anmærkninger paa Bagsiden.

Dødsattest for Jernbanearbejder Thomas Edvard Kristensen. Som dødsårsag angives en kombination af slim i lungerne, blodforgiftning, nyreproblemer og delirium tremens. Arkivalieronline.

De tre børster udgør et meget lille materiale at bygge på; men umiddelbart passer de ind i en udbredt opfattelse af børsterne som yngre, ugifte mænd fra de lavere sociale lag med et stort alkoholforbrug. En gennemgang af folketællingen for Grindsted i 1916 viser da også, at ca. to trediedele af de deri anførte banearbejdere var i alderen 20-

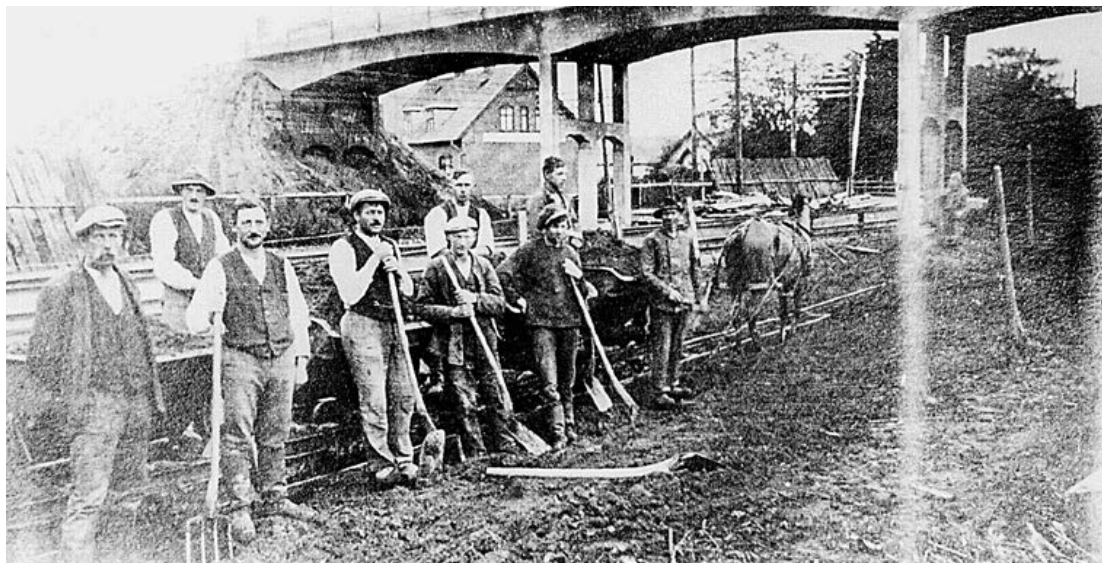
40 år. Af den sidste trediedel var alderspræsidenten 69 år.

Lægger man hertil avisernes skildringer af slagsmål og anden uro forvoldt af børster, er det almindelige billede af den særlige børstetype fuldendt. Kontant og firkantet udtrykt i et skolemateriale fra DSB, at de var nogle barske drenge, der rejser rundt med arbejdsopgaven, bor i skure, arbejder hele dagen og drikker og bander hele aftenen.²⁰ Eller i en avisartikel i 1916: ... selv om arbejderne som regel har været ganske fredelige, saa kan man dog ikke sige, at de pynter i landskabet, ligesom deres eksempel ikke er særlig folgeværdig. Og vist drak børsterne, og vist blev der ført særligt polititilsyn med dem; men havde de blot været alkoholiserede ballademagere, havde Danmarks jernbanenettet ikke spredt sig med den fart, det gjorde, eller haft den kvalitet, det havde. Deres sociale baggrund var da også bredere end her skitseret. Der kunne således bl.a. tælles både en godsejersøn, en indehaver af en pelsforretning og en præst blandt deres tal.²¹

Banebørsternes forhold til lokalbefolkningen

En tidligere formand ved Vandel-Grindstedbanen fortæller en episode, der siger noget om forholdet mellem lokalbefolkning og børster: Folk forstod ikke altid at tage "Børsterne". En Gaardejer nægtede dem en Dag Kærnemælk. Siden kunne hans Pige ikke få drevet Køerne over Banelegemet. Børsterne gjorde hende aldrig noget. De blev bare stående som en Mur, døde for Anmodning og Bønner. Ingen flyttede sig, så Pigebarnet kunne komme over med Dyrene.

Jeg gik op til Gaarden og sagde, at den smule Kærnemælk i en Spand ikke kunne betyde nogen Udgift. Det var da en lille Ting at have alt det



Banebørster og hestetrukne tipvogne ved viadukten på Vejle Landevej. GrindstedArkivet.

Vrøvl for. Gaardejeren kløede sig i Nakken: – Kan dine Børster lide Kaffe? Spurgte han. Ja, sagde jeg. – Giv du dem bare Kaffe, saa lover jeg, at de bærer både Pigen og alle Køerne over banen! Jeg delte Børsterne i to Hold, som skiftedes til at faa Kaffe. Gaardejeren og hans Kone beværtede dem med hjemmebagt Brød, og der var ingen Ende på Børsternes Glæde. De trængte også til en smule Agtelse og Medmenneskelighed. Han fortæller videre, hvordan det hold, der arbejdede, mens det andet hold drak kaffe, sled dobbelt i det, for at det ikke skulle komme formanden til skade, at de drak kaffe i arbejdstiden.

Børsterne kunne føle sig udstillede i deres anderledeshed. Der fortælles om et sjak, der var i gang med brobygning og i den forbindelse trillede jord op ad en stærk skråning. En flok "turister" havde samlet sig og

var betaget af børsternes kraftpræstation. Men på et tidspunkt fik en af børsterne nok af deres kommentarer. På vej op mod brobuen med sin bør "tabte" han sine bukser og trillede videre blot i sine træsko. Det fik "turisterne" til at fjerne sig.²²

De gamle børster, de går og tørster

Med dette mundrette rim blev banebørsternes hang til brændevin sat på vers. Dødsattesterne for to af de tre børster, der døde i Grindsted, bekræfter da også, at de havde haft et stort forbrug af alkohol.

Det var de imidlertid ikke ene om i datidens samfund. I slutningen af 1800-tallet lå forbruget af brændevin for en voksen arbejder i gennemsnit på 67 liter om året, eller godt en liter om ugen. Dertil kunne lægges øl i lignende omfang. De officielle statistik-

ker viste da også i 1910 for hele landet flere end 1.000 indlæggelser med diagnosen delirium tremens, og det var langt fra banebørster alle sammen.

En øl kostede dengang 12 øre, en flaske brændevin 25 øre og en kaffepuns fra 15-18 øre med fri adgang til snapseflasken. Det lyder ikke voldsomt, men skal sammenlignes med en timeløn på 35-40 øre.

Der blev i begyndelsen af 1900-tallet under slogans som at "holde manden fra snapsen" eller "holde snapsen fra manden" gjort forskellige forsøg på at nedbringe indtagelsen af alkohol ikke mindst gennem afgiftsforhøjelser på "Den fattige mands Snaps", mest gennemgribende i marts 1917, hvor afgiften blev så drastisk forhøjet, at prisen på en flaske snaps steg til mere end det dobbelte.

Midlertidige spiritusforbud

I 1914 gav justitsministeren efter pres fra afholdsforeningerne, som krævede et totalt forbud mod fabrikation, salg og udskænkning af stærke drikke, politiet bemyndigelse til at lægge begrænsninger på salget af spiritus i deres jurisdiktioner for at *forebygge Forstyrrelse af den offentlige Orden, Fred og Sikkerhed*.²³ Begrænsningen fandt forskellige former, ofte begrundet i, at der var problemer i garnisonsbyerne med det ekstra indkaldte mandskab til sikringsstyrken. Men ikke i Grindsted. Her blev forbuddet begrundet med banebørsternes tilstedeværelse: *I Grindsted er der almindeligt Forbud for alle hele Dagen undtagen Kl. 10-11 Formiddag. Det sidstnævnte Sted er Forbudet ikke udstedt af Hensyn til Soldaternes Tilstedeværelse, men det skyldes Anlægget af Troldhedebanen, hed det i en*

avisartikel i slutningen af august 1914, mens en anden avis forklarede, at forbuddet var udstedt af herredsfogeden i Andst-Slaugs Herreder den 13. august på *grund af de for Tiden i og om Grindsted foreliggende Forhold*.

Netop det forhold, at det i Grindsted ikke drejede sig om indkvarterede soldater, men om arbejdere ved baneanlæg, var baggrund for, at tidsskriftet *Sund Sans – Mod Tvangsstyre – For personlig Frihed*, udgivet af landsforeningen *Den personlige Friheds Værn*, stiftet i 1914 med De danske Spritfabrikker som solid økonomisk støtte, på vegne af Grindstedkøbmanden M. H. Schydt rejste en prøvesag ved domstolene om lovmedholdeligheden af et sådant forbud. Han meddelte samtidig herredsfogeden, at han fortsatte med at sælge stærke drikke som hidtil.

Schydt blev idømt en bøde på 50 kr. ved Andst-Slaugs Herreders politiret. Dommen blev appelleret til Overretten i Viborg, som stadfæstede den og dermed kendte forbuddet lovmedholdeligt. Sagen endte i sidste ende i Højesteret, som den 3. oktober 1916 stadfæstede Overrettens dom og yderligere pålagde Schydt at betale 10 kr. til Justitskassen.²⁴ På det tidspunkt var mange lokalforbud længst ophævet. For Grindsteds vedkommende skete dette vist først i forbindelse med det totale spiritusforbud i marts måned 1917 og den derpå følgende voldsomme forhøjelse af spiritusafgiften.

Brændevinen

Bortset fra, at købmand Schydt nægtede at overholde forbuddet og fortsatte salget, indtil den endelige dom var afsagt i oktober 1916, er det tvivlsomt, hvor meget indskrænkningen i salgstiden til en time dag-

ligt i øvrigt betød. De børster, der boede i marketenderiets barakker, har kunnet købe deres brændevin dér. Og også ellers har børsterne nok kunnet finde ud af at sende stafetter på handel i den forkortede åbningstid.

I det hele taget udviste børsterne en vis opfindsomhed i deres bestræbelser på at skaffe sig de nødvendige drikkevarer. Det fremgår bl.a. af en beretning, som Jyllands-Posten og andre aviser bragte sommeren 1915 under overskriften *Spiritus og Jernbaneanlæg*. Den handlede om den sydlige del af Funder-Brammingebanen, hvor arbejdet angiveligt foregik uden de sædvanlige spektakler, fordi det kneb med at skaffe spiritus. Hverken i Vejrup, Aastrup, Agerbæk eller Starup var der spiritus at få. Børsterne meldte sig derfor ind i en brugsforening vest for Vejrup, hvor de kunne hente de nødvendige forsyninger, men de blev efterhånden så mange, at brugsforeningens bestyrelse blev betænkelig ved, om børsterne skulle få flertal i foreningen og nedsætte prisen, så de stoppede den trafik.

Det førte til en situation, hvor en børste blev sendt de 1½ mil fra Starup til Øse for at købe en dunk brændevin. Men på hjemvejen blev han tørstig og smagte på indholdet så grundigt, at han endte i grøften. Da han langt om længe kom hjem, var både han og dunken i slunken og sløj tilstand.

Også på anden vis kom Starup til at spille en rolle i spiritusspørgsmålet. Midt på sommeren 1915 havde entreprenørerne forbudt børsterne at drikke spiritus på arbejdspladsen. Følgen var, at en stor del af arbejderne rejste eller blev bortvist, så arbejdet lå stille, indtil der var skaffet ny arbejdskraft.

Det store indtag af spiritus betød dog ikke, at børsterne i almindelighed mødte berusede op på arbejdet. Havde de fået en tår over tørsten, måtte de holde sig væk, til de var arbejdsduelige igen. Det skete f.eks. for Tusindbenet med ca. tre ugers mellemrum.²⁵ Indimellem måtte en børste dog holde tidlig fyraften, fordi han havde kigget for dybt i flasken i dagens løb. Carl Marius Kristiansen fortæller med slet skjult stolthed, at det ikke er sket for ham mere end tre gange i de 13 år, han var børste.²⁶

Ordenshåndhævelse

Banepoliti/liniebetjente

I et par tilfælde udtrykkes der i avisartikler beklagelse over, at der ved uro i Billund og Sdr. Felding savnes banepoliti. Ifølge *Reglement for Overholdelse af Orden og Sikkerhed* blev en sådan særlig politimyndighed med en eller flere politiassistenter (liniebetjente), som skulle føre Tilsyn med de ved Anlægget beskæftigede Arbejdere og navnlig yde de vedkommende *Entreprenører Bistand til at overholde Orden mellem Arbejderne*,²⁷ som regel oprettet ved det enkelte baneprojekt. Liniebetjenten hørte under den lokale politimester, men skulle aflønnes af banens budget.

Af reglementet for Trolldhedebanen fremgår, at lønnen i 1914 var kr. 125,- månedlig med et tillæg på kr. 25,- til befordring og skrivematerialer. Desuden kr. 100,- i uniforms-godtgørelse én gang for alle.²⁸ Fra 1. marts 1915 fik de to liniebetjente ved denne bane tildelt et dyrtidstillæg på kr. 25,- månedligt.

Vandel-Grindstedbanen synes at have haft en særlig ordning, idet opgaven med at

holde styr på børsterne var henlagt til de to kommunebetjente i henholdsvis Bredsten og Grindsted. De fik fra 1. april 1913 hver et honorar på kr. 25,- om måneden, senere forhøjet til kr. 30,-,²⁹ men stadig en besparelse i forhold til ansættelse af en liniebetjent.

Der var også kommunebetjente i spil ved Troldhedebanen, indtil to liniebetjente blev ansat i begyndelsen af 1915. Det kastede et engangshonorar på kr. 70,- af sig til betjentene i Grindsted og Vamdrup, mens betjenten i Lunderskov fik kr. 80,-.³⁰ De to liniebetjente afgrænsede deres ansvarsområde lidt nord for Vorbasse svarende til fordelingen af anlægsarbejdet mellem to entreprenører.

Et avisreferat fra et bestyrelsesmøde i Varde-Grindstedbanen omtaler, at der skal ansættes en liniebetjent ved anlægget; men der er ikke fundet mere om ansættelsen. Funder-Brammingebanen ansatte i juni 1914 en betjent med bopæl i Vejrup. Han blev maj 1916 forflyttet til Funder, da arbejdet på den sydlige del nærmede sig sin afslutning.

En tidligere liniebetjent fortæller fra en lidt senere tid helt i tråd med bestemmelser i reglementet om sit arbejde: *Min opgave var daglig at aspatruljere linien, opnotere af- og tilgang af arbejdere således at jeg i et personaleregister hjemme på mit kontor kunne give oplysning om alle og det sted på arbejdspladsen, de var til-*



Fyraften. Banebørster ved et arbejdsskur. GrindstedArkivet.

knyttet. Endvidere fik jeg tilsendt alle de sager, bødesager og afkrævning af underholdsbidrag og lignende politisager, som vedrørte arbejdspladsen, og de blev ekspederet på de daglige patruljerture langs linien. Disse foregik på cykel; men betjenten havde også anskaffet sig en bil, som kom i god brug uden for børsternes arbejdstid: det skete også flere gange om aftenen på kroerne ..., at jeg måtte køre ud og berolige gemytterne, når de var blevet for lystige.³¹

Det giver næsten sig selv, at liniebetjenten sjældent var vellidt blandt børsterne. En særlig upopulær betjent, gik under øgenavnet "Kartoffel-Peter". Dette navn forklares dels med, at han læspede, så det lød, som om han talte med en varm kartoffel i munden, dels med en ordveksling med nogle børster, som han spiste på pensionat sammen med og var nødt til at bede om at række ham kartoflerne.³² Han gjorde tjeneste som liniebetjent ved flere baneanlæg, før han i 1919 fik fast stilling som politibetjent i Struer. I maj 1914 virkede han i Grindsted ved Funder-Brammingebanen. Hans manglende popularitet kan næsten måles på antallet af historier, der fortaltes om ham. Børsterne beskrev ham bl.a. som en platfodet, læspende sognefogedsøn, som havde svært ved at håndtere sit arbejde, og til overmål havde han konflikter med den lokale kommunebetjent, som indimellem tog børsternes parti, således ved en markedsdag i Grindsted, hvor kommunebetjenten mod liniebetjentens ordre lod børsterne muntre sig på den opstillede karrusel, ivrigt støttet af den lokale dyrlæge. Til liniebetjentens undskyldning skal nok tale, at han, da han gjorde tjeneste i Grindsted, endnu kun var sidst i tyverne.

Spektakler i Grindsted

Fredag den 15. maj 1914, knapt en uge før den festlige åbning af Vandel-Grindstedbanen, var der uro i Grindsted, som en avisartikel beskrev under ovenstående overskrift med fortsættelsen *Jærnbaneanarbejdere og Politi i Kamp. 10 Mand arresteret*. Artiklen konstaterer videre, at der havde udspillet sig et større slag i byen, så en stor politistyrke havde måttet tilkaldes. Og nok er der drama over avisberetningerne, der taler om *et større Slag i Grindsted*, men ikke i forhold til den fortælling en børste siden gav til bedste, men som må tages med et meget stort gran salt. Derfor avisernes forholdsvis nøgterne og samtidige beskrivelse først.

Uroen begyndte ved byens privatskole, da liniebetjenten ville anholde en af de mange jærnbaneanarbejdere, der, som det hedder, for tiden huserede i byen på grund af Troldhedebanens anlæg. (Det må have været Funder-Brammingbanen, da licitationen til Troldhedebanen endnu ikke var gennemført!) Betjenten (ovennævnte "Kartoffel-Peter"), der ligesom nogle af børsterne tidligere havde været ansat ved Give-Herningbanen, fik ikke held med anholdelsen; men vendte senere tilbage sammen med den siden 1912 i Grindsted fastboende kommunebetjent og fik gennemført anholdelsen af den pågældende og to af hans kammerater.

Da betjentene imidlertid ville transportere de anholdte til arresten i Kolding, blev de angrebet af en flok børster, som befriede deres kammerater. Betjentene ringede efter hjælp, og der kom betjente fra Kolding, Vamdrup og Brørup, i alt fem mand i bil og på motorcykel. Børsterne blev bogstaveligt taget på sengen, og der blev i nattens løb

anholdt ti af dem, som af flere omgange i bil blev transporteret til arresten i Kolding. En del af de øvrige børster forlod herefter byen, hvor der derefter efter avisens udsagn lå en egen stilhed og mathed over åstedet – akkurat som efter et større slag. – Og så følger avisen som et dystert forvarsel til, at der lørdag ventedes ca. 150 ny arbejdere til baneanlægget.

Allerede om mandagen kunne avisen under overskriften *Der kommer en urolig Tid for Byen* fortælle om en navngiven jernbanearbejder, der søndag aften i fuldskab havde lavet spektakler ved Afholdshotellet og efterfølgende overfaldet et landpostbud. Han blev anholdt og ført til arresten i Kolding, hvor der således nu sad 11 jernbanearbejdere.

I bogen "Børster" fortælles om en begivenhed angiveligt i 1915, der har så store lighedspunkter med det netop beskrevne "slag", at det må være samme begivenhed, der giver stof til fortællingen. Det er ikke sandsynligt, at en sådan begivenhed skulle indtræffe to på hinanden følgende år, ej heller at aviserne i så fald skulle have været tavse om begivenheden i 1915.

Iflg. bogen udspiller begivenheden sig på kroen, hvor det kom til et slagsmål mellem børster og "Kartoffel-Peter". Der var 20 mand, der havde spærret adgangen til kroen; men langt om længe blev syv mand skilt fra de øvrige for at blive kørt til Kolding i byens eneste bil. Den væltede de øvrige børster imidlertid over ende og befriede deres kammerater. Historien slutter: *Kort tid efter blev alle kørt til arresten på en fladvogn med heste for, bunden sammen side om side, mens 4 bevæbnede betjente gik og cyklede ved siden af vognen.*³³

Det er en god historie, som det næsten er en skam at pille ved. Man kan levende forestille sig transporten: de bagbundne og sammenbundne børster siddende på en fladvogn, mens betjentene trasker ved siden af de halvt hundrede kilometer ad dårlige hedeveje til Kolding; men billedet holder ikke. Det eneste troværdige, historien fører til avisberetningerne om spektaklerne i Grindsted i 1914, er liniebetjentens øgenavn, og at de urolige børster var indlogeret på kroen, hvor de natlige anholdelser af en flok af dem fandt sted.

Andre spektakler

Ordet "spektakler" synes at have været et journalistisk yndlingsord i artikler om børsternes opførsel, når den gik over stregen. Det gælder således, for en begivenhed i Billund i slutningen af maj 1913, kort efter igangsættelsen af arbejdet på Vandel-Grindstedbanen.

En del arbejdere var indlogeret på kroen, hvor de havde brugt valgdagen (20. maj) og den foregående dag til druk og bl.a. skudt til måls efter vinduesruderne med flasker, glas, kopper og lignende. Ydermere havde to af dem indfundet sig i den almindelige skænkestue for at købe øl, men var blevet henvist til den særlige skænkestue, der var indrettet til dem. I øvrigt mente serveringsjomfruen, at deres kæfert allerede var stor nok. En af dem gik så over til selvbetjening. Den tilkaldte vært fik sit kravetøj flænget og en rift på hagen, hvorefter arbejderne forlod skænkestuen. Der blev forgæves sendt bud efter betjenten i Grindsted, som ikke var hjemme; men næste dag kom han og anholdt den ene arbejder, som efterfølgende

de fik en bøde på 40 kr., som han straks gik i gang med at afsone sammen med en ikke-betalt bøde på 50 kr. fra året før. Den anden arbejder var forsvundet.

Det var sikkert begivenheder som denne, der fik betjenten i Grindsted, Peter Schmidt, til at indrette en detention i sit nybyggede hus på Vardevejen i Grindsted, nuværende Vestergade 37. Han fik 50 kr. årligt i husleje for detentionen, hvoraf Grindsted-Grene sogneråd betalte halvdelen, amtet resten. Da han i 1918 solgte huset og byggede hus syd for åen (nuværende Vesterbrogade 15), betingede han sig ret til fortsat at benytte arresten i kælderen i det solgte hus i indtil 2 år fra 1. april 1918.

Midt i oktober 1913 var den gal i Vandel, hvor der var markedsdag, og en del jernbanearbejdere lavede så stort spektakel på kroen, at to tilstedeværende betjente (fra Bredsten og Grindsted) lukkede den. Da nogle arbejdere nægtede at forlade kroen, kom det til slagsmål med betjentene, hvoraf den ene sammen med en arbejder styrtede ned ad en trappe. Arbejderen blev anholdt og indsat i detentionen. Senere blev han sammen med yderligere tre personer indsat i arresten i Vejle. En af de anholdte fik en større bøde, som han afsonede. De andres straf omtales ikke i avisen.

I begyndelsen af august 1914 kunne avisen igen bruge overskriften *Spektakler i Grindsted*. Denne gang drejede det sig om, at tre børster slog og sparkede en arbejdskammerat så eftertrykkeligt, at han måtte indlægges på sygehuset, mens de blev ført til arresten i Kolding.

I november 1914 var der spektakel i Sdr. Felding på Troldhedebanen. Et par børster,

der havde lejet sig ind hos en familie i byen, opførte sig så groft, at familien var nødt til at forlade huset. Da børsterne også begyndte at standse folk på gaden og aftvinge dem penge, greb politiet ind. De to børster blev sammen med endnu en børste, som åbenbart havde været indblandet i spektaklerne, anholdt og sat i arresten.

I juli 1916 holdt en del banearbejdere en nat et større sviregilde, som endte med, at en enkelt af dem blev sat i detentionen.

Indbrud og tyveri

Natten mellem mandag den 7. og tirsdag den 8. juli 1913 var der ubudne gæster på spil vest for Grindsted, bl.a. i købmandshandlen i Eg og hos en gårdejer i Loft. Alleerede om tirsdagen blev to vagabonder, der havde været i arbejde ved Vandel-Grindstedbanen, anholdt af betjenten fra Grindsted. Den ene viste sig at være en efterlyst person. De indrømmede tyveriet i Eg, men nægtede alt andet, hvorefter de blev sat i arresten i Kolding.

Samme sted havnede få dage senere trods nægtelse en børste, der var sigtet for penge-tyveri fra en af sine arbejdskammerater.

I august 1914 brød en jernbanearbejder, der havde fået lidt for mange af de våde varer, ind i marketenderiet i Grindsted, hvor han overfaldt marketenderen. Det kostede ham tre gange fem dages fængsel på vand og brød og en erstatning til marketenderen på 10 kroner.

Det udgjorde halvdelen af den bøde, som samme marketender blev idømt til Grindsted-Grene kommunes kasse, fordi han havde solgt spiritus til nogle, der ikke havde ret til bespising i marketenderiet.



Et sjak baneørster i Grindsted. GrindstedArkivet.

Samme praksis udøvede Korsør-Jensen, der o. 1913 var marketender på to forskellige lokaliteter ved Darum-Tjæreborgdiget.³⁴ Det drejer sig muligvis om samme person, skønt han i Grindsted kun nævnes Jensen, mens han i sammenhæng med en omtale af liniebetjenten "Kartoffel-Peter" omtales som Korsør-Jensen.³⁵ Marketenderne havde nødvendigvis samme nomadiske livsførelse som børsterne. Korsør-Jensen roses i øvrigt for sin gode mad, men anklages andetsteds for at ville snyde børsterne, når de handlede drikkevarer hos ham.

I marts 1915 blev en børste med børstnavnet "Trompeten" anklaget for tyveri af tæpper fra børsternes sovebarak ved mar-

ketenderiet i Grindsted. Han havde solgt et tæppe til staldkarlen i Sdr. Omme Kro og havde da været i besiddelse af flere tæpper. Tyveriet skulle efter marketenderens opfattelse være gået for sig på den måde, at børster, når de forlod Grindsted tog et eller flere tæpper med sig. Man kan undre sig over, at marketenderen ikke sørgede for løbende kontrol med antal tæpper, som han tilsyneladende havde god styr på, da en barak nedbrændte, og han bl.a. opgav 40 tæpper som flammernes bytte.

Børsterne har sikkert også i Grindsted betalt et depositum for lån af tæpper. Ved et samtidigt arbejde i Hvide Sande betaltes otte kroner i pant for to tæpper.

"Trompeten" hævdede at have medbragt tæpperne fra Ribe, da han et par år tidligere kom til Grindsted. I retten tilstod han dog at have stjålet tæppet, men i Sdr. Felding, ikke i Grindsted.

I august 1916 bragte Grindsted Venstreblad en fortælling om en jernbanearbejder, som i Filskov var kommet i selskab med en derboende mand, som ejede en cykel og en pung, mens jernbanearbejderen intet ejede. Da selskabet skiltes, var det modsat, og først efter nogle dage blev jernbanearbejderen fundet med cykel og pung, som Filskovmanden fik tilbage.

Vold

Der er ingen tvivl om, at børsterne slog en proper næve, når de følte sig foranlediget til det. Og sådanne anledninger hjalp indtaget af brændevin helt sikkert med til at skabe.

Det er allerede ovenfor omtalt, at tre banebørster i august 1914 gennembankede en fjerde, så han endte på sygehuset. I oktober samme år var det galt i Jordrup ved anlægget af Trolldhedebanen. 7-8 banebørster holdt drikkelag, som udartede til slagsmål, hvorunder en af dem fik næsen bidt af. Det tilkaldte politi fik manden på sygehuset. Gerningsmanden var over alle bjerge.

I november 1915 blev en banebørste, som tidligere havde arbejdet ved Bække, men nu var kommet til Grindsted, idømt fængsel på vand og brød 2 x 5 dage og en bøde på 20 kr. for vold og opsætsighed mod politiet. Han havde tidligere været straffet tre gange.

Den pågældende aften var han kommet ind på Afholdshotellet og havde bestilt en sodavand, som han spædede op med snaps fra en medbragt flaske. Da værten påtalte

dette, truede gæsten både ham og alle andre tilstedeværende med klø. Liniebetjenten blev tilkaldt og fik ham ud af lokalet, men da betjenten forsøgte at lægge ham i håndjern, slog børsten ham to gange i ansigtet. Herefter lykkedes det ham at stikke af fra betjenten, men han blev hurtigt indfanget og kørt til arresten.

Børsters lovovertrædelser

sammenlignet med andre arbejdere

De anførte eksempler viser med al ønskelig tydelighed, at der opstod spektakler, hvor der var banebørster, og eksemplerne kan meget vel blot udgøre toppen af isbjerget. Sikkert nok blev ikke alle episoder politianmeldt eller omtalt i aviserne. Antagelig er heller ikke alle avisomtalte episoder fundet ved gennemsynet af aviserne. Det er således påfaldende, at der kun er fundet episoder fra årene 1913-15, men ikke fra 1916-19. Det er næppe, fordi børsterne ændrede livsstil; men måske skyldes det, at de omvandrende banebørsters storhedstid var ved at være omme, så der i højere grad blev benyttet lokal, fastboende arbejdskraft.

Men selv i årene 1913-15 er det kun lykkedes at finde en god halv snes sager eller 3-4 om året. Det lyder ikke overvældende, når man tænker på arbejdsstyrkens størrelse og sammensætning. En undersøgelse af Bogensebanens anlæg godt 30 år tidligere konkluderer da også, at jernbanearbejderne, hvad lovovertrædelser angår, ikke skilte sig særligt ud fra ufaglærte arbejdere i det hele taget.³⁶ Det er også værd at bemærke sig, at en stor del af "spektaklerne" udspillede sig "internt" inden for gruppen af børster.

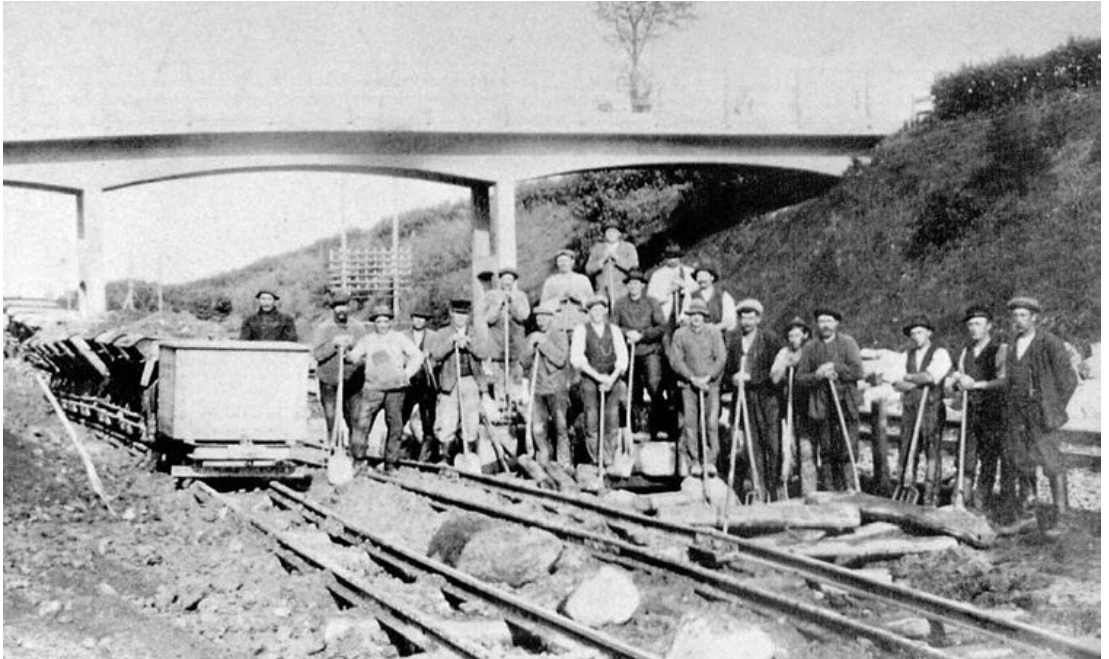
Arbejdsvilkår

Løn

Da entreprenør Carl Jensen i april 1913 søgte jordarbejdere til anlæg af Vandel-Grindstedbanen, angav annoncen en timeløn på 37 øre, ved en annoncering i oktober hævet til 38 øre. I 1915 var timelønnen efter en truende strejke på Funder-Brammingebanen steget til 40 øre, hvortil kunne lægges 30 øre pr. dag på grund af de høje overnatningspriser i Grindsted. Da der i maj 1916 blev annonceret efter jordarbejdere til den sidste strækning af Funder-Brammingebanen, blev der tilbudt en timeløn på 45 øre. Der er ikke senere fundet løntal specielt for banebør-

ster, men i 1918 ses en timeløn på 75 øre for tilsvarende jordarbejde ved Hinge Å.

Samlet set var der således i årene 1913-18 sket en fordobling af timelønnen; men undervejs havde der i forhold til pristallet været et kraftigt efterslæb på arbejdslønnen, som først udjævnede sig i periodens slutning. Den vel nok mest efterspurgte vare blandt banebørsterne, havde dog i 1917 på grund af voldsomme nye afgifter sprængt prisloftet. Det drejede sig om brændevinen, som i februar dette år kunne købes for en krone pr. flaske, men som i marts kostede elleve kroner. En børste beskrev situationen således, at hvor han tidligere havde kunnet tjene til en flaske brændevin på en time, skulle



Banebørster og maskintrukne tipvogne ved viadukten over Vejle Landevej. GrindstedArkivet.

han nu arbejde en dag.³⁷ Begge angivelser var mildt overdrevet; men udviklingen fik en del børster til at skifte over til kogesprit, måske endda blandet med karbid. Hvad der gavnede folkesundheden generelt og statskassen i særdeleshed, blev ødelæggende for børsternes liv.

Ser man på en anden "nødvendighedsartikel" for børsterne, fordobledes prisen for en øl i banernes anlægsperiode, helt svarende til lønudviklingen; men set med nutidens øjne var det en voldsom pris. For en timeløn kunne man kun købe tre øl!

Indtjeningen kunne forbedres lidt ved akkordarbejde, men også forringes ved de nævnte "kittedage" og ved dage, hvor det på grund af vejret ikke var muligt at arbejde på anlægget. Begge dele var for børstens regning. Sjakformænd, lokomotivførere og -fyrbødere fik lidt ekstra i lønningsposen.

I december 1915 opstod der på grund af lønspørgsmål en spontan strejke på Troldhedebanen ved Kolding. Et sjak på 16 mand havde fået en akkord, der indebar, at de fik 75 øre for at læsse en tipvogn med sand, 1,50 kr. med mergel; men akkorden, der i sig selv ikke var særligt god, blev ødelagt af, at de skulle vente på tomme vogne. En henvendelse til formanden om en bedre akkord på grund af ventetiden blev besvaret afvisende. Var de ikke tilfreds, kunne de holde op. Det gjorde de så. Avisen bemærker, at der vistnok kun var få af dem, der var organiserede. Det var altså ikke fagforeningen, der havde sat strejken i gang.

Det fremgår af Reglementet, at lønudbetalingen skulle finde sted mindst hver fjortende dag og ske i rede penge, ikke i nogen form for anvisning. Udbetalingen måtte

ikke foregå på et beværtningssted, og Politiet skulle forud være adviseret om, hvor den fandt sted. Begge dele uden tvivl for at forebygge eventuel uro, hvis børsterne var utilfredse med entreprenørens opgørelse og havde umiddelbar adgang til spiritus, som kunne forstærke uroen.

En afskediget eller bortvist børste havde krav på straks at få sit tilgodehavende udbetalt.

Børster og fagforening

To dage efter Vandel-Grindstedbanens åbning kunne Kolding Social-Demokrat fortælle om den stiftende generalforsamling i en ny afdeling af Arbejdsmændenes Fagforening afholdt torsdag den 21. maj 1914 om eftermiddagen kl. 2 i Grindsted Gæstgivergaards sal. Da generalforsamlingen sluttede med, at 20 medlemmer indmeldte sig i den nye afdeling, mens omkring 15, som allerede var organiseret i andre afdelinger, skulle overflyttes, må der have været ca. 35 deltagere.

Avisen, som var repræsenteret ved mødet af sin redaktør Knud Hansen, begrunder nødvendigheden af den nye afdeling med de store baneanlæg og det forcerede byggeri i Grindsted, som tilsammen har givet beskæftigelse til mange arbejdsmænd, hvoraf de fleste er uorganiserede.

Mødedeltagerne blev budt velkommen af en af banebørsterne fra det netop afsluttede anlæg af Vandel-Grindstedbanen, Carl Therkelsen, som nok har været blandt initiativtagerne til mødet. Han blev da også valgt som den nye afdelings første formand, ligesom det antagelig var en af hans børstekolleger, Anders Jensen, der blev valgt som

kasserer. Begge navne optræder flere gange i sygekasseregnskabet for baneanlægget.

Det har desværre ikke været muligt at opspore protokollerne fra afdelingens stiftelse og første år. Et jubilæumsskrift fra afdelingens 50-års jubilæum giver ikke mange detaljer og sætter i øvrigt stiftelsesdatoen til den 1. juni 1914.³⁸

I jubilæumsbogen "Fra børste til jernbanearbejder" ved Jernbanearbejdernes Fagforenings 100-års jubilæum i 1997 hedder det bl.a.: *Det siges, at en rigtig børste med respekt for sig selv altid havde den røde fagforeningsbog i lommen, når han mødte op et nyt sted, og en del af forskuddet brugte han straks til at betale kontingent med i den lokale fagforening.* Så entydigt var forholdet ikke. Artiklen fortsætter da også, at *det er meget lidt, vi ved om børsters interesse for fagforeningsspørgsmål.*³⁹

Ifølge bogen "Jeg var børste" kunne interessen ligge på et meget lille sted. Forfatteren Laust Hansen Jørgensen, der selv var gammel børste, fortæller at børsterne ikke var interesseret i at blive organiserede, for hvis fagforeningen kom til at råde, var det slut med friheden. Han beskriver direkte slagsmål mellem organiserede og uorganiserede børster, som også gjorde deres bedste for bogstaveligt at køre de organiserede børster af sporet, når de skulle arbejde i sjak sammen, men også at der efterhånden skete en tilnærmelse mellem de to grupperinger, så det blev almindeligt at melde sig ind i fagforeningen.

I aviserne, der dækker årene med anlægsarbejdet omkring Grindsted, er der kun fundet en enkelt strejke omtalt, eller rettere et enkelt strejkevarsel, for strejken blev afblæst, før den trådte i kraft.

Det foregik i maj 1915, hvor arbejdet i og omkring Grindsted på Funder-Brammingebanen blev inddraget i en lønkonflikt på et baneanlæg ved Hasselager, hvor børsterne krævede en løn på 45 øre i timen mod entreprenørens tilbud om 38 øre. På Funder-Brammingebanen blev rejst et krav om 43 øre i timen, og andet strejkevarsel nåede at blive afsendt, før der blev indgået en overenskomst, der gav børsterne ved Funder-Brammingebanen en timeløn på 40 øre samt det allerede nævnte opholdstillæg på 30 øre pr. dag på grund af de dyre logi-forhold i Grindsted.

Der blev i øvrigt i efteråret 1914 stiftet en socialdemokratisk forening i Grindsted på initiativ af Statsbanernes kontrolassistent ved betonarbejdet på Funder-Brammingebanen, den tidligere banebørste Jens Nielsen, og det var ifølge avisen Demokraten Aarhus ikke alene *den tilfældige Arbejdsstyrke* [banebørsterne] der bragte medlemsprotokollen til at svulme.

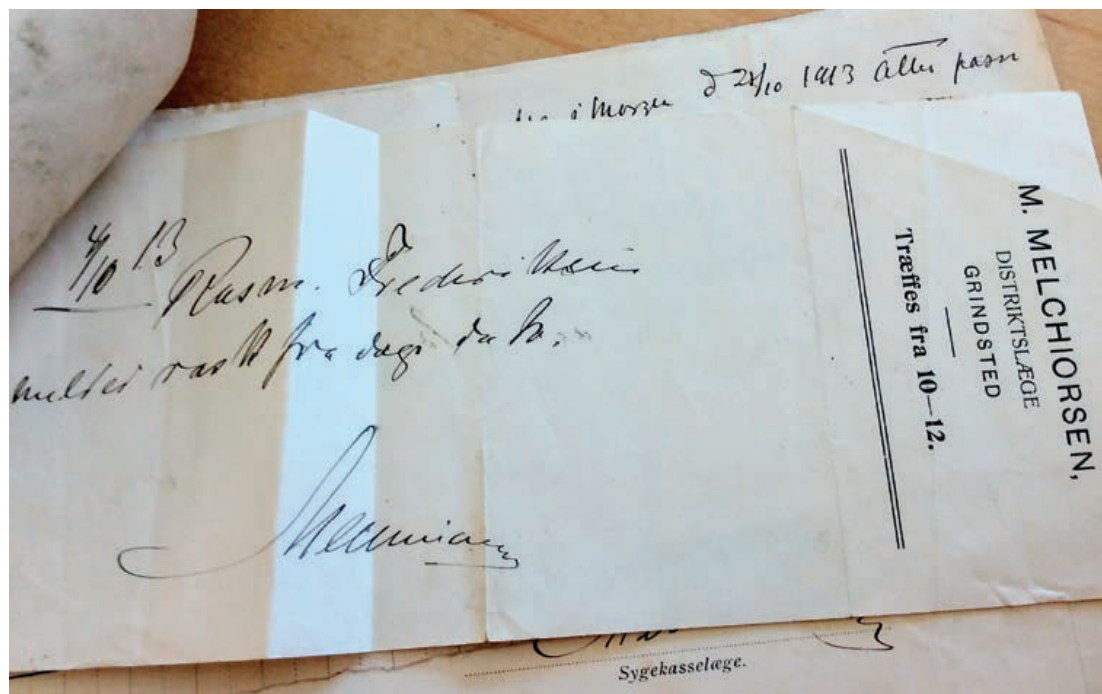
Sygekasse/ulykkesforsikring

Ethvert baneanlægsprojekt skulle oprette en sygekasse. Der blev trukket et beløb hertil af børsternes løn i forbindelse med hver lønudbetaling. Ved anlæg af Troldehebanen angives taksten pr. uge i Reglementet til 35 øre.⁴⁰ Den har uden tvivl været af lignende størrelse ved de øvrige anlæg omkring Grindsted svarende til knap en timeløn. En snes år tidligere opgives beløbet på Lemvig-Thyborønbanen til 25 øre ugentlig svarende til den daværende timeløn.⁴¹ Regnskabet for sygekassen ved Vandel-Grindstedbanen er bevaret.⁴² Det viser, at der i anlægsperioden (fem kvartaler) er

opkrævet kr. 1.063,30 fra børsterne; men da den totale udgift var på kr. 2.259,06, måtte bevillingshaverne dækket et underskud på kr. 1.195,46. Udgifterne er fordelt på syge[dag]penge, sygehusophold, sygekørsel, lægehonorar og medicin samt en enkelt speciel udgift til en overfrakke og to uldtrøjer m.v. for kr. 55,58 til arbejder ved navn Jens Kjær, som måske er den unavngivne børste, som iflg. den umiddelbart foranstående regnskabspost har været på kur på Tuberkulosehospitalet i Ribe. Den foregik i januar kvartal 1914, så der har været god brug for beklædningen; men det var normalt op til børsterne selv at sørge for tøj.

Syge[dag]pengene udviser stor variation i udbetalingens størrelse. Mindste beløb er kr. 5,-, største beløb kr. 189,-. Der er bevaret nogle få henvisningssedler underskrevet af entreprenøren eller en af hans formænd og signeret af distriktslægen; men desværre er rubrikken med antal sygedage og det udbetalte beløb ikke udfyldt. Andetsteds omtales syge[dag]pengene som svarende til et par timers løn. Et sandsynligt gæt kunne være, at der udbetaltes kr. 1,- pr. dag. Dette ville stemme overens med, at beløbet altid er i hele både lige og ulige tal.⁴³

Distriktslæge M. Melchiorssen, der fungerede som banens sygekasselæge, var samti-



Sygeseddel fra Vandel-Grindstedbanen. Rasm. Frederiksen raskmeldes 4/10 13. Rigsarkivet. Foto: forfatteren.

dig overlæge på Grindsted Sygehus. Dette forklarer måske det lidt overraskende store antal indlagte børster. Af 71 behandlede børster anføres ikke mindre end tyve med sygehusophold, hvortil skal lægges to, der blev indlagt på tuberkulosehospitalet i Ribe. Disse er de eneste to, der kan sættes diagnose på. Et lokalt sygehusophold kostede fra kr. 10,- til kr. 136,-. Der oplyses ikke noget om opholdets varighed eller om taksten pr. dag; men med en vis sandsynlighed kan denne sættes til kr. 2,-, så indlæggelserne strakte sig fra fem til 68 dage. Gættet hviler på en regning, som min bedstefar 15 år senere fik for min bedstemors ophold på Vejle Sygehus. Den lød på kr. 4,- pr. dag, men på enestue!

Ud fra de anslåede takster var der en enkelt børste, der gik sygemeldt på dagpenge i et halvt år. En enkelt anden børste kostede 136 kr. i dagpenge svarende til lige så mange dage, og en tredie først kr. 44,- i dagpenge og derefter i to omgange kr. 122,- for sygehusophold, alt i alt 3½ måned. Det virker overraskende, at sygemeldinger kunne strække sig over så lang tid, uden at den pågældende blev afskediget.

De fleste af de behandlede børster klarede sig dog med medicin fra Grindsted Apotek. Det gav en udgift på kr. 150,88, mens distriktslægen blev honoreret med kr. 322,-. Enkelte af de syge børster har skullet transporteres til læge/sygehus. Det kostede i alt kr. 49,-.

Som en yderligere sikkerhed for børsterne skulle entreprenøren holde sin arbejdsstyrke forsikret mod ulykkestilfælde under arbejdet i et anerkendt forsikringselskab.⁴⁴ Der er intet nærmere fundet herom i arkivmaterialet.

Kost og logi

I juni 1915 var en journalist fra Demokraten Aarhus på besøg i Grindsted, hvor han skrev om eventyret på den jyske hede og bl.a. omtalte børsternes boligforhold således: *De store Jærnbaneanlæg har trukket saa mange Arbejdere til, at de ikke kan faa Plads eller Bolig i Grindsted. Der har maattet opføres Barakker. Tæt udenfor Grindsted er der en saadan stor Barak, hvor man i den nedgaaende Aftensols Rødme udenfor Barakken kan se dennes Beboere samles i Flok og svinge hinanden eller Marketenderens Smaafiger i Dans til en brystsvag Harmonikas toner; saa Sandet staar i en let Taage om dem.*

Havde han kigget indenfor, var der nok blevet skruet ned for Morten Korch-stemningen. Der findes ganske vist ingen beskrivelse af de barakker, der blev rejst i Grindsted i 1914-15; men de har sikkert været indrettet nogenlunde som den, der beskrives i bogen "Jeg var børste", bortset fra, at de måske har været større.

Barakken jeg boede i, var seks gange fem alen (3,6 x 3 m.) med seks køjer og tre tæpper i hver køje. Seks trætaburetter og en lille kakkeloyn samt en spand til at have vand i til vask. Der var et stort jernvindue i den ene side af huset og et bord foran vinduet. Det var slået sammen af fire seks-tommer brædder, der var glatte på oversiden. Køjerne var sømmet fast på væggen, der var af forskallingsbrædder. To overkøjer og to underkøjer og så to køjer i den ene ende. Huset var i flager, så det var nemt at bryde ned og flytte. Der var ingen loft, kun taget, der også var af forskallingsbrædder med tagpap på og smurt med tjære. WC var der ikke, men hen på sommeren tog vi nogle brædder, som vi stillede op i en lille firkant og havde en jernplade som tag. Nedenunder gravede vi et stort

hul. Når hullet var fuldt, gravede vi et nyt og smed lidt jord i det gamle og flyttede brædderne.⁴⁵

En lignende beskrivelse findes hos Carl Marius Kristiansen fra hans virke som børste ved anlægget af Lemvig-Thyborønbanen. Han omtaler barakker med plads til fire beboere, andre med plads til seks. *Lad os se lidt paa en saadan Barak. Naar vi kommer inden for Døren, ser vi et lille Vindue ud til Syd. Møblementet er sparsomt. Der er et Bord af uhøvlede Brædder slaaet op under Vinduet. Saa er der to Senge, den ene oven over den anden, ligeledes af uhøvlede Brædder. Sengetøjet, om vi skal benævne det saadan, bestaar kun af en Tangmadras og en Skraapude af samme Slags, samt om Sommeren to Tæpper, om Vinteren tre. Stole er der ingen af. Til sæde benytter vi smaa Ølankre eller andre smaa Kasser. Vægprydelser er det smaat med. På Væggen over Bordet til venstre for Vinduet hænger et gammelt Spejl og en Kam i en Strikke. Til højre for Vinduet er der et Billede fra Soldatertiden. Paa den anden Væg hænger Ejeren Madtaske, som er syet af en gammel Cementsæk. Det er hele Pynten.⁴⁶*

En journalist fra Vestjyllands Social-Demokrat havde i juni 1914 gæstet Grindsted umiddelbart efter Vandel-Grindstedbanens åbning og igangsætningen af arbejdet på såvel Troldhedebanen som Funder-Brammingebanen. Der er ikke meget Morten Korch over hans beretning:

Ved Aaen har nogle Arbejdere bygget sig Jordhytter. Nogle Brædder er slaaet sammen. Der er lavet en Dør og et lille Glugvindue ved siden af denne. Ovenpaa er Hytten dækket med Tagpap, og Jorden er kastet op mod Siderne for at der ikke skal være for koldt. Inde i dette interimistiske Skur er der lige plads til en Seng, et lille Bord, som er slaaet op af nogle Brædder, og en Bænk.

Der kan de to Arbejdere, som slaar sig sammen om Jordhytten, sove og spise deres Mad.

Udenfor staar en Bænk, hvorved Beboerne vasker. Tre stumper Jærnskiner er slaaet i Jorden. De danner tilsammen en Trefod, hvorpaa en Gryde kan sættes. Ved Sommertide kan det naturligtvis gaa at bo i en saadan Hytte. Men naar Efteraaret kommer med Kulde og Regn, er det ikke lysteligt at bo der.

En uges tid senere kan man i aviserne læse, at der er indrettet marketenderi på stationspladsen. Der var således nu mulighed for at købe sin kost på arbejdspladsen, og barakkerne til beboelse er antageligt blev rejst ved samme lejlighed. Men uvist hvor mange og hvor store. Og da der var i hvert fald et par hundrede børster i Grindsted på den tid, har en del af dem været nødt til at finde kost og logi på anden vis. Det har været vanskeligt, da det ikke bare var børster, der søgte til byen, hvor der i disse år opstod en regulær bolignød med høje udlejningspriser til følge. En arbejdsmand klagede i juni 1914 til avisen over, at han måtte betale 15 kr. om måneden for to tagværelser uden køkken eller komfur. Så "luksuriøse" krav har børsterne næppe stillet til logi, så de 30 øre om dagen, de i juni 1915 fik lagt oven i lønnen i på grund af prisniveauet i byen, har været en god hjælp. Kroen kunne rumme nogle, private udlejere andre; men ellers var børsterne henvist til jordhytter og udhuse på gårdene.

På årsdagen for indvielsen af Vandel-Grindstedbanen brød der i maj 1915 ild løs i en af boligbarakkerne. Lars Tysker havde sat vasketøj over ilden i kakkelloven i sin barak og havde forladt den. Kakkelloven var væltet og snart stod barakken i lys lue.



Børstebolig med hønsehold ved Grindsted Å. GrindstedArkivet.

Marketenderen alarmerede byens brandfoged, som slog alarm i byen; men der mødte kun tre mand, som intet kunne stille op. Det lykkedes nogle børster at redde de øvrige barakker ved at pøse vand på den nærmestliggende af disse.

Det opgives, at der brændte otte sæt madrasser og 40 tæpper samt noget tøj, der tilhørte banearbejderne, som ikke havde forsikret. Det havde derimod marketenderen, så han fik sit tab dækket.

Desværre blev der ikke foretaget en folketælling i et af de år, hvor antallet af børster i Grindsted var på sit højeste. Folketællingen 1. februar 1916, da arbejdet på Vardebanen netop var begyndt, og arbejdet på Funder-Brammingebanen endnu ikke afsluttet,

giver dog et lille fingerpeg om formen for indkvartering.

Der er i folketællingen anført godt et halvt hundrede jordarbejdere eller banearbejdere, hvoraf det for nogles vedkommende bemærkes, om de arbejder for entreprenørfirmaet Petersen og Jørgensen, som havde stationspladsen og strækningen af Funder-Brammingebanen fra Horsbøl syd for Grindsted til Kolstrupgård nord for byen i entreprise, eller for Hoffmann og Sønner, som i slutningen af januar var gået i gang med Varde-Grindstedbanen.

Det største antal (16) var indkvarteret hos slagter Johannes Hansen, som efter vedtagelsen af Jernbaneloven i 1908 havde været så forudseende at bygge et pensionat



Et tipvognssjak med damplokomotiv poserer for fotografen. GrindstedArkivet.

i Borgergade. Dernæst fulgte kroen med seks logerende, heraf entreprenør August Hoffmann, hans chauffør og to ingeniører samt to jordarbejdere. Derimod synes Afholdshotellet – måske meget logisk – ikke at havde haft børster boende. De øvrige jordarbejdere var enten privat indkvarterede i et antal på fra en til fire hvert sted, eller lokal arbejdskraft med eget hus. Hoffmann og Sønners bogholder boede også i eget hus i byen.

Det er ikke lykkedes at finde oplysninger om, hvad børsterne måtte betale for kost og logi i Grindsted; men et indtryk af børsternes udgift til kost kan man få gennem en kritisk avisartikel om børsternes forhold på

Vandbygningsvæsnets marketenderi i Hvide Sande i august 1914. Den bringes under overskriften *Elendige Sovepladser og utilstrækkelig Næring*. Prisen for kost (og logi?), som trækkes ved lønudbetaling, er ni kroner om ugen. Den dækker en frokostpakke, som børsten får med på arbejdspladsen, og middagsmad, som indtages i marketenderiet. Men portionerne er så små, at de fleste ønsker en ekstra portion, som koster 25 øre. Ønsker de eftermiddagskaffe, er prisen 20 øre om dagen (svarende til ca. ½ timeløn!)

En lignende kritisk artikel om arbejdet på Trolldhedebanen i oktober 1915 nævner, at ugeprisen for kost er 12-14 kr. Da time-lønnen er på 38 øre (o. 22-23 kr. om ugen),

og der skal være lidt til tobak og øl mv., og der indimellem er regnvejrsdage, hvor der ikke arbejdes, bliver der meget lidt til overs til at føde kone og børn for. Det er kun for dem, *som ikke stiller store Krav til Livet, men er tilfreds, naar de bare har de Klude, de kan skjule Raden i, og de kan faa lidt Mad og en Snaps.*

En fuldstændig kostplan fra 1918 er beskrevet fra Fugdal Tørvefabrik syd for Grindsted, hvor der i fabrikkens blomstringstid blev bispist ca. 300 tørvearbejdere, som var indkvarteret på sovesale i en stor barak. Til morgenmad var der havregrød og rugbrød med margarine eller fedt og sukker eller sirup. Middagsmaden var to retter, først vandgrød, risgrød, sødsuppe, kærnemælksvælling eller brødsuppe. Derefter kartofler og sovs og frikadeller eller stegt flæsk. Aftensmaden bestod af opvarmede rester fra middagen samt brød med pølse, leverpostej eller ost.⁴⁷ Det lyder umiddelbart positivt. Ikke destomindre nedlagde arbejderne i Fugdal i sommeren 1920 efter gentagne klager arbejdet *grundet paa sult*.

Der er næppe tvivl om, at menuen i Fugdal i det mindste i teorien langt overgik, hvad banebørsterne fik, ikke bare dem, der holdt sig selv med kost, men også dem, der spiste i deres logi, hvad enten det var privat eller i marketenderiet. I tørvemosen var der tre måltider om dagen. I marketenderiet kun to, hvoraf den ene var en madpakke til frokost, mens middagen blev serveret til aften.

I såvel 1918 som 1920 angives kostprisen pr. dag til kr. 4,- for tørvearbejdere i Urup og Fugdal,⁴⁸ mens den til sammenligning for børster ved Harteværket i 1919 angives som kr. 3,50.⁴⁹

Børsternes nationalitet

Et generelt krav ved udstedelse af bevillinger til anlæg og drift af jernbaner var, at der kun undtagelsesvist måtte anvendes andet end indenlandsk arbejdskraft.⁵⁰

De tre nævnte døde børster fra Grindsted opfylder da også alle dette krav og peger samtidig på den mobilitet, der kendetegnede børsterne. En var fra København, en fra Sydsjælland og en fra Midtjylland. Dette vagabonderende træk var kendetegnende for banebørster, som vandrede fra sted til sted, hvor der var arbejde at få. Entreprenørerne indrykkede jævnligt annoncer om arbejdere i lokale aviser; men det har sandsynligvis mest været for at skaffe supplerende lokal arbejdskraft, når der ikke var børster nok, der mødte op. Disse studerede næppe i større grad annoncer, men mødte op med deres skovl, når de på anden vis fik nys om, at der var arbejde at få.

Trods kravet om indenlandsk arbejdskraft omtales i mindre omfang både svenskere og tyskere sammen med de danske børster. Og mon ikke de "monarker", der kom op at slås i Vejrup i dec. 1914, hvoraf tre mand, der øvede vold mod politiet, blev sat i arresten i Holsted, efter betegnelsen at dømme har været tyskere? Det samme kan tænkes at have været tilfældet for børsten Chr. Hansen Jürgens, der optræder i sygekasseregnskabet for anlægget af Vandel-Grindstedbanen. Og Johan Svenskers nationalitet giver sig selv.

Arbejdsskader

Den ene af de tre børster, som døde på Grindsted Sygehus, havde som del af sin diagnose blodforgiftning fra et ubehandlet

sår. Det har næppe været et særtilfælde, at børsterne gik rundt med ubehandlede eller nødtørftigt behandlede sår.

Mindre arbejdsskader fandt kun vej til avisernes spalter, hvis de var indtruffet under dramatiske omstændigheder, som da en tipvognskolonne midt om natten løb løbsk i det bakkede terræn uden for Kolding, og en lokomotivfører fik brystet klemmt, dog ikke mere, hedder det, end at han stadig var fuldt arbejdsdygtig.

Værre gik det for den arbejder, der på samme strækning kom til skade med en tipvogn og fik begge ben brækket. Han kom på sygehuset, melder avisen lakonisk. Og endnu værre gik det samme år for en arbejder ved anlægget syd for Grindsted. Han ville springe på en vogn, før arbejdstoget standse, men forfejlede sit spring, så han fik et ben knust mellem bufferne. Han blev ført til sygehuset i Grindsted, hvor benet ifølge avisen sandsynligvis måtte amputeres.

Billigere slap Peter Andersen, en af Hoffmanns arbejdere ved Varde-Grindstedbanen, som ovenikøbet nævnes ved navn. Han fik ved det netop igangsatte arbejde i begyndelsen af februar 1916 en arm i klemme mellem bufferne på to vogne, men kredslægen, som behandlede ham, mente ikke, han ville få varigt mén af uheldet.

Uden personskaade var en ulykke i juni samme år i nærheden af Stenderup, hvor koblingen mellem to vogne i et arbejdstog belæsset med skinner sprang, så fire vogne splintredes ved afsporing.

Det giver sig selv, at med de bolig- og arbejdsforhold børsterne havde, må der have været ganske mange almindelige sygdomstilfælde og mindre arbejdsskader,

hvilket da også fremgår af regnskabet for sygekassen for Vandel-Grindstedbanen. De samlede udbetalinger til syge[dag]penge og sygehusophold kan omregnes til mere end 1200 arbejdsdage over de fem kvartaler fordelt på et gennemsnitligt antal børster på omkring 50.

Annoncering

I jernbaneanlæggenes storhedstid var det næppe nødvendigt at annoncere efter børster i større omfang. De kom selv. Det ændrede sig tilsyneladende omkring Første Verdenskrigs tid. I forsommeren 1915 blev der arbejdet på stationspladsen i Grindsted; men det kneb med arbejdskraft. I en serie annoncer i maj-juni søges der efter *Dygtige og ædruelige Arbejdere*. Det har tilsyneladende ikke givet den nødvendige respons, så fra midten af juli gives der køb på ædrueligheden, og der søges fremover kun efter *Dygtige Arbejdere*. Måske et tegn på sandheden i udsagnet, at *Jernbanebørsterne fødtes i det nittende århundrede og døde i det tyvende århundrede*.⁵¹

I samme retning peger en annonce indrykket i oktober 1918 med ordlyden "En ældre Formand søger Plads. Specielt Jordarbejde og Skinnelægning". Tiden for de store jernbaneanlæg gik på hæld, så han kunne ikke bare finde nyt arbejde, når et arbejdsforhold var afsluttet.

Børstenavne

En børste uden et særligt børstenavn var knapt en rigtig børste. Her skal blot nævnes enkelte af den mangfoldighed af navne, der fandtes. Navnet kunne udspringe af den pågældendes hjemsted, som f.eks. Emil Bornholmer. En førte navnet Amerika

på grund af et ophold i Staterne. En række børster førte tilnavnet Gardist, som forklarer sig selv. Enøjede Leo har nok hentet sit navn gennem en arbejdsulykke. Tusindben, som også hed Fasanen, fik et skud hagl i sit ene ben en dag, han lå og sov rusen ud i en grøft, og en jæger efter sigende forvekslede hans fødder, der stak op over grøftekannten, med en fasan. Deraf navnet Fasanen, mens navnet Tusindben (med en vis overdrivelse) skulle angive erstatningen, han fik for vådeskuddet. Andre børstenavne var formet af fri fantasi, som når en børste kom til at gå under navnet Bismarck, mens andre i hans sjak hed Kejser Vilhelm, Estrup og Biskoppen.

Den udbredte påstand at børsterne udelukkende var kendt under deres børstenavn med de problemer, det gav for administrationen, bekræftes ikke af de kilder, der danner grundlag for denne artikel. Der findes således ingen børstenavne i sygekasseregnskabet fra Vandel-Grindstedbanen, men ganske almindelige for- og efternavne. For en enkelt af de børster, der døde på sygehuset i Grindsted, havde dette ifølge dødsattesten ikke andre personoplysninger end navnet; men det havde man så også.

Af Carl Marius Kristiansens erindringer fremgår, at man ved ansættelse angav sit navn og oplysninger om fødselsdato og -sted.⁵²

Noget andet er, at børsterne indbyrdes sikkert kun anvendte børstenavnene og også blev kaldt med det af dem, der var i berøring med dem. Det kommer til udtryk i en fortælling om den tidligere nævnte liniebetjent "Kartoffel-Peter", som efter, han var blevet ansat ved politiet i Struer, havde lagt sag an mod nogle børster, bl.a. fordi de stadig kaldte ham med dette øgenavn. Da

dommeren spurgte en af dem, om det var korrekt, og denne svarede bekræftende, skal dommeren have sagt: "Men han hedder jo NN." Børsten hævdede, at det vidste han ikke; men til gengæld vidste betjenten udmærket, at børsten hed Rasmus Hansen, og alligevel havde han altid kaldt ham "Hund Rasmus".⁵³

Antal børster i arbejde ved Grindsted

Det er ovenfor ved hjælp af et sygekasseregnskab opgjort, at der i gennemsnit var et halvt hundrede mand beskæftiget ved Vandel-Grindstedbanen. Da sådanne regnskaber ikke er fundet for de andre baneprojekter, er det vanskeligt at sætte nøjagtigt antal på, hvor mange børster, der arbejdede på anlæggene ved Grindsted. Flest har der utvivlsomt været i årene 1914-16, hvor der blev arbejdet på både Funder-Brammingebanen og Troldhedebanen samtidig med, at arbejdet på Vandel-Grindstedbanen blev afsluttet. En tilsynsførende ved Funder-Brammingebanen fortæller siden, at han i den egenskab i 1910-14 var udstationeret i Grindsted for at føre kontrol med arbejdet på Funder-Brammingebanen ved byen, og at der da arbejdede mellem 500 og 600 børster på en strækning af to en halv mil.⁵⁴ Han må hermed tænke på banens afsnit tre fra Horsbøl syd for byen til Kolstrupgård nord for byen. Det er dog et spørgsmål, hvor troværdige hans tal er. Er de ikke bedre end angivelsen af de år, arbejdet skulle være foregået, må der sættes kraftige spørgsmålstegn ved dem. Arbejdet på Funder-Brammingebanen i og omkring Grindsted forløb i årene 1914-16, ikke 1910-14. Værket Danmarks Jernbaner anfører som tidligere nævnt 300 arbejdere



Banebørster lader sig forevige hos fotografen – i strømpebukker. GrindstedArkivet.

i alt ved Funder-Brammingebanen. Anlægget af Vardebanen angives at have krævet en arbejdsstyrke på højst 120 mand. I begge tilfælde var arbejdsstyrken spredt over flere baneafsnit.

Oversete og ildesete

Stiller man afslutningsvis spørgsmålet om, i hvor høj grad børsterne var synlige i bybilledet i Grindsted i jernbanernes anlægsperiode, er svaret, at de naturligvis i ganske høj grad var både synlige – og hørlige, når de

gav årsag til spektakler, selv om disse sjældent direkte implicerede lokalbefolkningen. Men også ellers skilte de sig ud fra den fastboende befolkning alene gennem deres udseende, hvor hår og skæg ofte var uplejet og tøjet slidt til laser. De kunne derfor vanskeligt overses, og det var så alligevel mere eller mindre, hvad der skete.

Indbyggerne i den hastigt voksende by havde åbenbart så travlt med at organisere sig og konsolidere sig i forskellige fællesskaber og foreninger både verdsligt og kirkeligt, at der ikke var overskud til at beskæftige sig med børsterne, som jo også bare var på gennemrejse, nærmest som en flok sigøjnere på vandring. De var et nødvendigt onde for at skaffe fremskridtet til byen gennem jernbanedriften, og de styrkede også omsætningen i visse af byens forretninger, især hos slagtere, bagere og spiritusforhandlere; men de var ildesete, og man så hellere deres hæl end deres tå.

Da der i 1918 kom gang i tørveproduktionen i Fugdal Mose syd for Grindsted, oprettede KFUMs Sociale Arbejde allerede det følgende år et 'hjem', en barak, som tørvearbejderne kunne anvende til fritidssysler. At man også forsøgte at missionere blandt arbejderne fremgår af, at bestyreren af barakken, som ofte om aftenen serverede rabarbergrød for arbejderne, fik navnet "Rabarber-Jesus".⁵⁵ Et sådant tilbud kom aldrig på tale for banebørsterne i Grindsted.

Fremskridtets pris

Allerede i Grindstedbanernes anlægsår betalte man en dyr pris i menneskeliv. I et enkelt tilfælde måske fordi, man endnu ikke havde vænnet sig til den nye transportform.

Der gik kun godt tre måneder fra Troldehedebanens åbning i slutningen af august 1917, før en ældre mand blev dræbt, da han krydsede sporet lidt syd for Hejnsvig station.

Nogle måneder senere, i begyndelsen af marts 1918, mistede en fragtmand livet under rangering på Sdr. Omme station, hvor han blev kørt over af toget.

Men den voldsomste ulykke skete på Vardebanen den 30. december 1918, mens banen endnu var under anlæg. Tre unge mennesker var i hestevogn på vej til Grindsted, hvor den ene af dem skulle med toget til Aarhus. Ingen ved nøjagtig, hvad der skete; men det menes, at hesten er blevet skræmt af et arbejdstog på sporet og er løbet løbsk tværs over sporet, hvor vognen blev ramt og knust af toget. De tre unge omkom, mens hesten slap uskadt.

En statistik for årene 1884/85 til 1913/1914, umiddelbart før det første tog ankom til Grindsted, viser, at 79 passagerer i denne 30-årsperiode mistede livet ved ulykker i Danmark, heraf alene 15 ved ulykken ved Bramminge den 16. juli 1913. På en måde kan man sige, at denne voldsomme ulykke dannede bagtæppe for baneanlæggene omkring Grindsted; men den ses ikke at have kølnet begejstringen for de nye jernbaner. I de samme 30 år mistede 252 ansatte ved jernbanerne livet, primært ved rangering og ved billettering, som foregik fra gangbrædder udvendigt på vognene.⁵⁶

Leder man efter en statistik over omkomne baneørster ved anlæg af banerne, leder man forgæves. Deres død er lige så ubeskrevet som deres liv.



Den (vist nok) eneste skulptur i Danmark, der hædrer baneørsternes arbejde. Udført af Gudrun Steen-Andersen på Stationspladsen i Hadsten i 1994. Foto: Esther Yde, Hadsten Lokalkærv.

Noter

- 1 *Danmark set fra en togtupé*, 2023, s. 85.
- 2 GrindstedArkivet.
- 3 *Hardsyssel Årbog*, 1966, s. 49.
- 4 *På Sporet 1847-1997, I*, s. 325.
- 5 F.eks. Vigand Rasmussen: "1917 – Grindsted – et jernbaneknudepunkt på heden" i: *Jernbanehistorisk Årbog '92*, 1992, s. 37-39; Ukendt forfatter: *Fra børste til jernbanearbejder – Jernbanearbejdernes Fagforening 100 år*, 1997, s. 14-20. Jan Svendsen: *Brande på skinner*, 2014, s. 33-43. Steen Ousager: "Banebørster på Nordfyn" i: *Jernbanehistorie*, 2016, s. 35-59. Derimod er børsterne kun nævnt i forbigående s. 350 i det store tobindsværk: *Danmarks Jernbaner I-II* fra begyndelsen af 1930'erne som en "Arbejdsstyrke", mens de bortset fra et foto og en billedtekst på s. 68 i Bind II af trebindsværket: *På Sporet, 1847-1997*, udgivet af Jernbanemuseet i 150-året for den første danske jernbane, er helt fraværende i dette værk.
- 6 *Danmark set fra en togtupé*, s. 85.
- 7 *Bogenseslagteren*, s. 7.
- 8 *1917 – Grindsted et jernbaneknudepunkt på heden*, s. 31.
- 9 *Danmarks Jernbaner I*, s. 350.
- 10 *Børster*, s. 133.
- 11 *13 Aar mellem Jernbanebørster*, s. 12.
- 12 *Børster*, s. 63.
- 13 *Jeg var Børste*, s. 80.
- 14 *Jeg var Børste*, s. 85.
- 15 *Børster*, s. 118; *Brande på skinner*, s. 42.
- 16 *Børster*, s. 118f.
- 17 *Brande på skinner*, s. 42; *Jeg var børste*, s. 115.
- 18 *Brande på skinner*, s. 34.
- 19 *GrindstedArkivet*, nr. B1775.
- 20 Citeret i *Banebørster på Nordfyn*, s. 36.
- 21 *Jeg var børste*, s. 75.
- 22 *Børster*, s. 130.
- 23 *Lov 04.02.1871*, § 7.
- 24 *Domprotokol*, 1916A, opslag 144/244.
- 25 *Jeg var børste*, s. 115.
- 26 *13 Aar mellem Jernbanebørster*, s. 6.
- 27 § 1.
- 28 § 2.
- 29 *Regnskab 6.11.1913 – 2.3.1914*.
- 30 *Forretningsudvalgsmøde 11.9.1915*.
- 31 *Hardsyssel Årbog*, 1969, s. 6.
- 32 *Børster*, s. 25, 98, 105.
- 33 *Børster*, s. 103.
- 34 *Jeg var børste*, s. 131.

- 35 *Børster*, s. 27.
- 36 *Banebørster på Nordfyn*, s. 55.
- 37 *Børster*, s. 106; *Brande på skinner*, s. 37.
- 38 *Arbejdsmændenes Fagforening for Grindsted og Omegn, 1914 1. juni 1964*, titelblad.
- 39 *Fra børste til jernbanearbejder*, s. 19.
- 40 § 9.
- 41 *13 Aar mellem Jernbanebørster*, s. 6.
- 42 *Sygekassen ved Anlægget af Vandel-Grindsted Jernbane i: Rigsarkivet, Viborg: Forskelligt vedr. anlæggelse af strækningen Vandel-Grindsted (1902-1920)*, Lb.nr. 150.
- 43 *Jf. Børster*, s. 32.
- 44 *Eneretsbevilling*, § 4.
- 45 *Jeg var Børste*, s. 98f.
- 46 *13 Aar mellem Jernbanebørster*, s. 7.
- 47 *Fugdal Mose, 1918-1928*, s. 66ff.
- 48 *Stationsbyens Samfund*, s. 310.
- 49 *Om børster og godtfolk*, s. 9.
- 50 *Bekendtgørelse 20.9.1912*, § 4 i: *Lovtidende*, 1912, s. 1181. Dette var et standardkrav i tidens eneretsbevil-linger.
- 51 *Børster*, s. 66.
- 52 *13 Aar mellem Jernbanebørster*, s. 6.
- 53 *Børster*, s. 25f.
- 54 *Børster*, s. 129.
- 55 *Fugdal Mose 1918-1928*, s. 73ff.
- 56 *På sporet 1847-1997, I*, s. 470f.

Litteratur

- Bruun, Aase: "Om børster og godtfolk. Fra bygningen af vandkraftværket i Harte." i: *Koldingbogen, 1983*, s. 7-10.
- Buch, Martin & Gomard, C. I.: *Danmarks Jernbaner, I*, 1933.
- Dam, N. Jensen: "Fra landpolitiets arbejdsmark" i: *Hardsyssel Årbog*, 1969, s. 5-20.
- Eriksen, Sidsel: *Stationsbyens Samfund*, 1996.
- Fra børste til Jernbanearbejder – Jernbanearbejdernes Fagforening 100 år*, 1997, s. 14-20.
- Haugbøll, Charles: *Børster*, 1981.
- Johansen, Hans Chr.: "Jernbanerne i bilismens skygge", *På Sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, Bind III, 1997.
- Jørgensen, Laust Hansen: *Jeg var børste*, 2013.
- Kjerside, Helge; Christensen, Finn & Steen: *Troldhedebanen*, 2002.
- Kristiansen, Carl Marius: *13 Aar mellem Jernbanebørster*, 1914.

Leth, Georg: *Arbejdsmændenes Fagforening for Grindsted og Omegn*, 1914 1. Juni 1964.
 Lovtidende, 1912 og 1913.
 Ousager, Steen: "Banebørster på Nordfyn" i: *Jernbanehistorie*, 2016, s. 35-59.
 Ousager, Steen: *Bogenseslagteren*, 2022.
 Ousager, Steen: "Krige og fornyelse", *På Sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, Bind II, 1997.
 Petersen, Dorte; Jensen, Mie Vestergård & Olesen, Anne Lise: *Fugdal Mose 1918-1928*, 1981.
 Rasmussen, Vigand: "1917 - Grindsted – et jernbaneknudepunkt på heden" i: *Jernbanehistorisk årbog '92*, 1992, s. 28-42.
 Svendsen, Jan: *Brande på skinner – 100 år som stationsby*, 2014, s. 33-43.
 Søby, N. C.: "Juristen og politiker J. K. Lauridsen" i: *Hardsyssel Årbog*, 1966, s. 5-54.
 Thestrup, Poul: "Dampen binder Danmark sammen", *På Sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, Bind I, 1997.
 Wilde, Martin & Nielsen, Ole L.: *Hedens Dronning - en antologi om jernbanerne i Grindsted*, 1914.
 Zerlang, Martin: *Danmark set fra en togkupé*, 2023.

Aviser og tidsskrifter primært fra anlægsårene 1913-19.

(Der er ikke henvist til den enkelte avis- eller tidsskriftartikler eller -notits i teksten.)
 Demokraten, Aarhus
 Grindsted Venstreblad
 Herning Folkeblad
 Ingeniøren
 Jyllands-Posten
 Kolding Folkeblad
 Kolding Social-Demokrat
 Ribe Stifts-Tidende
 Silkeborg Avis
 Social-Demokraten, Esbjerg
 Vejle Amts Folkeblad
 Vestjyllands Social-Demokrat
 Vestkysten, Esbjerg

Arkivalier fra Rigsarkivet i Viborg

"Forhandlingsprotokol for bevillingshaverne" i: Vejle-Vandel-Grindsted privatbane, Eneretsbevillinger, Love og Vedtægter, Reglementer m.v. (1894-1933), løbe.nr. 3-6.
 "Forhandlingsprotokol for Forretningsudvalget" i: Troldhede-Kolding-Vejen privatbaner, Forskelligt fra før banens åbning (1907-1917), løbenr. 1-5A.
 "Eneretsbevilling" og "Reglement" i: Troldhede-Kolding-Vejen privatbaner, Forskelligt fra før banens åbning (1907-1917), løbenr. 1-5A.
 "Regnskab over udgifter afholdte ved Ingeniør C. Thomsen" og "Sygekassen ved Anlægget af Vandel-Grindsted Jernbane" i: Vejle-Vandel-Grindsted privatbane, Forskelligt vedr. anlæggelse af strækningen Vandel-Grindsted (1902-1920), løbenr. 150.

Digitale kilder

Arkivalieronline, Ejendomme, Anst-Slavs-Jerlev og (til 1876) Brusk Herredsfoged, Skøde og panteprotokol for Anst-Slavs Herreder 1912-1913.
 Arkivalieronline, Folketællinger, 1.2. 1916.
 Arkivalieronline, Kirkebogen for Grindsted Sogn 1908-1917.
 Arkivalieronline, Retsvæsen, Højesteret, Domprotokol 1916A.
 Rigsdagstidende 1887-95.

Mogens Jensen, provst emeritus, dr. theol., Engvej 16, Grindsted. Født 1943. Har tidligere bidraget til Fra Ribe Amt med artikler om Grindsteds kirkeklokke (2013), Grindsteds kirkeregnskab 1614-20 (2014), Sognepræst J. C. Schmidt, Grindsted-Grene sogne 1840-50 (2015) og Peder Norbys dom (2016).