

Jernbanen, Stationen og Vogterhuse i Tvis Sogn.



Af: Lise Fibiger
og Bent Bak

INDHOLD

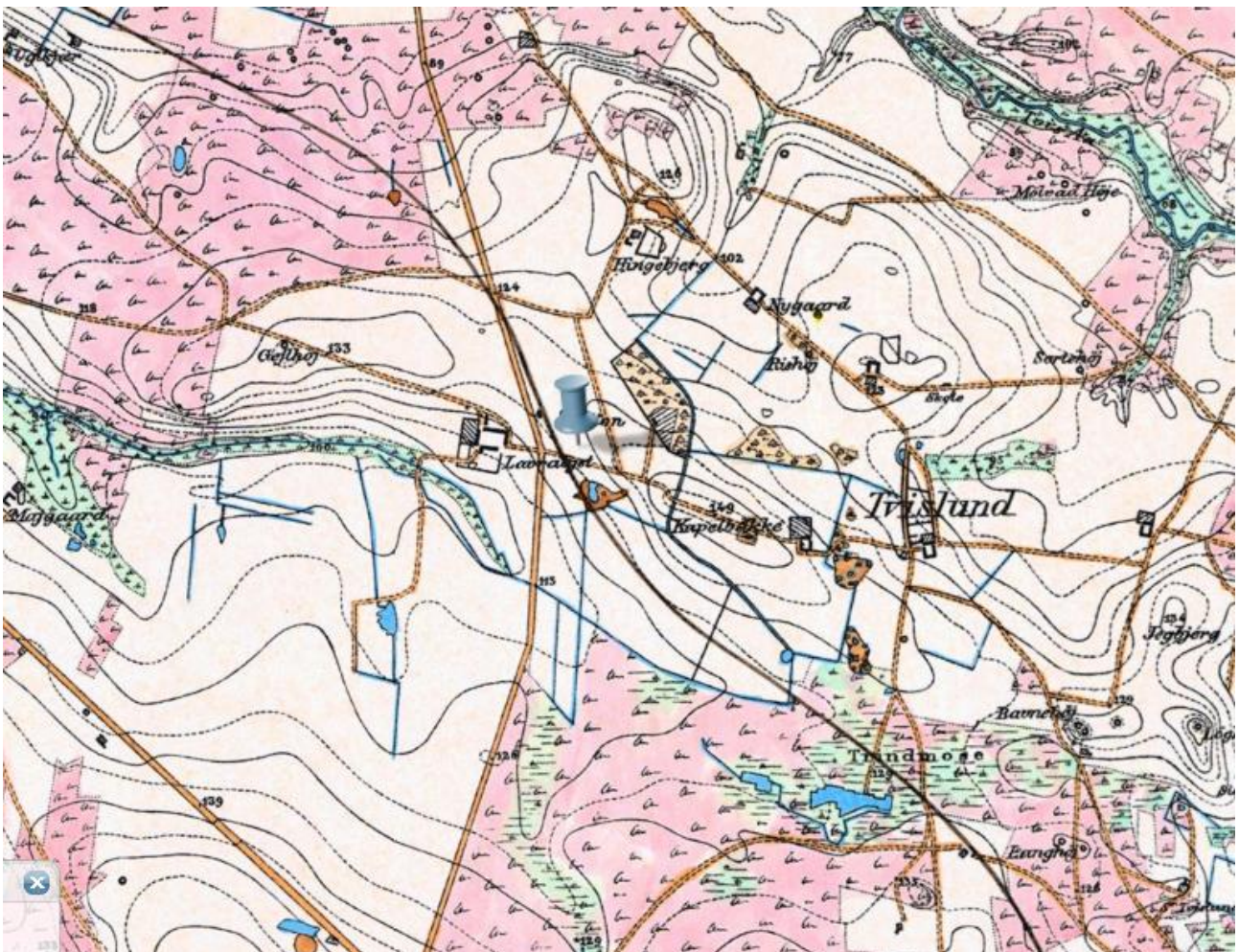
| | |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| Jernbanen til Tvis | 3 |
| Fra Banens start..... | 4 |
| Banens anlæggelse - Arbejde til mange..... | 5 |
| Sabotage under krigen 1940-45..... | 7 |
| Speciel legitimation til ansatte ved banen under krigen..... | 8 |
| Banen gennem Tvis i 1956..... | 10 |
| Ulykker på Tvis del af banen..... | 11 |
| 23. april 1976 - tæt på stor ulykke i Tvis..... | 13 |
| Tvis Station i 75 år:..... | 14 |
| Sidste dag for stationen i Tvis 1970..... | 18 |
| Sidste togstop i Tvis 1979..... | 19 |
| Fotos af Tvis Station | 20 |
| Projekt - genetablering af Tvis Station som trinbræt med togstop..... | 25 |
| Vogterhuse ved banen gennem Tvis. | 27 |
| Regler for vogterhuse og ledvogternes opgaver | 27 |
| Vogterhusene på strækningen mellem Herning og Struer..... | 28 |
| Ledvogternes opgaver og ansvar | 29 |
| Kun for kvinder..... | 30 |
| En ledvogters dagligdag..... | 31 |
| Geografisk oversigt over banen og vogterhuse i Tvis. | 36 |
| Vogterhus nr. 4 v. Vester Halgaardvej | 39 |
| Vogterhus nr. 5 vester Halgaardvej. | 41 |
| Portørboligen v. overskæringen lige vest for Tvis Station..... | 44 |
| Vogterhus nr. 6 Hovedgaden I Tvis..... | 46 |
| Ledvogterhus nr. 7 v. Ll. Uhlundvej | 50 |
| Vogterhus 8. Morrevej 1B | 56 |
| Vogterhus nr. 9 ll. Uhlundvej 11..... | 59 |
| Kilder..... | 62 |

JERNBANEN TIL TVIS

Jernbanen kom til Tvis i 1904. På det tidspunkt var kirken, mejeriet, missionshuset og de første huse bygget i den nye Tvis By. Før kirken blev placeret og bygget, var der ikke et fast samlingssted i sognet. Samlingen omkring kirken var dog begrænset og ikke så stor omkring århundredskiftet, at man havde tænkt sig jernbanen ind omkring byen. Den skulle forløbe i en bue nordøst for byen omkring Hingbjerg Bavn.

Proprietæren på Lauralyst ønskede imidlertid jernbanen tættere på Lauralyst og dermed den nye by. En god frokost på herregården fik teknikkerne til at ændre linjeføringen, så banen fik to bløde sving ind omkring Tvis By.

Fra 1904 taler man om Tvis Land og Tvis Stationsby. Hele udviklingen af Tvis By skyldes dog mere placeringen i et udpræget landbrusområde end på grund af status som stationsby.¹



Ældre kort som viser de S-formede sving ind omkring Lauralyst². Jernbanen er den mørke linje.

¹ Tvis Bogen s. 81 -84.

² Historisk Atlas: Kort og Matrikelstyrelsen.

FRA BANENS START



Tvis Station 1907, set fra, hvor i dag Bannestrupvej ligger. På billedet ses desuden kirken fra 1887, Mejeriet fra 1892, vogterhus nr. 6 og de første huse i hovedgaden.

Som byer og regioner i dag kæmper om motorveje og deres linjeføring, kæmpede man omkring år 1900 om de nye jernbaners placering og linjeføring. Linjeføringen og stationers placering betød rigtig meget for, hvor udviklingen kom til at foregå. Både udviklingen i befolkningstal, bosættelse og erhvervsudviklingen var i spil. Konkurrencen om at få jernbanen til netop sin egn og by var hård.

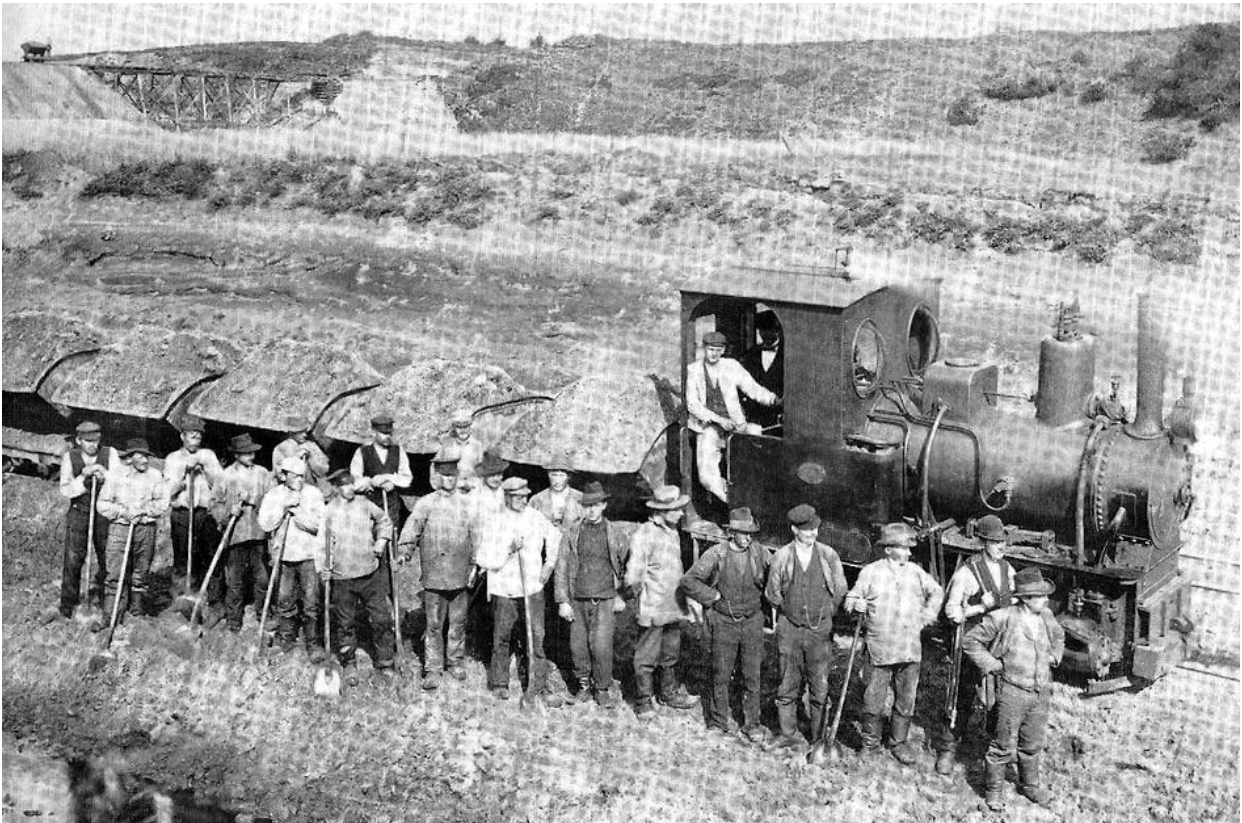
For Tvis betød den nye station rigtig meget for erhvervsudviklingen. Godstransporten fra og til stationen blev hurtig stor. Mejeriet kunne nu sende smørret med toget til Holstebro. Før hen var det kørt med hestevogn til Holstebro for videre forsendelse til Esbjerg. De fleste varer til Brugsen kom også med toget fra fællesdepotet i Vemb. Både mejeriet og brugsen havde chauffører ansat til at bringe varer til og fra stationen i Tvis. Der var i banens første år placeret en samlestad til dyr, som skulle sendes med tog til slagteriet. Senere hen blev karhoffelcentralen Sajyka placeret med direkte forbindelse til jernbanen, og med et ekstra ladespor.³

³ Tvis Bogen s. 99 - 100.

BANENS ANLÆGGELSE - ARBEJDE TIL MANGE.



Jernbanens anlæggelse



Skovlen var det vigtigste arbejdsredskab.



Kasketten på de to midterste viser at de var DSB ansatte.



Selve anlæggelsen af banen gav beskæftigelse til et stort antal arbejdere. Både til de såkaldte jernbanebørster udefra som fulgte i sporet på banens anlæggelse, men også til lokal arbejdskraft. En stor del af arbejdet var med skovl og trillebør.

 SABOTAGE UNDER KRIGEN 1940-45.



Jernbanen blev ofte udsat for sabotage. Her er det skinnerne ved Tvis station, det er gået ud over. Den høje skorsten i baggrunden er formentlig mejeriskorstenen i Hovedgaden.

Sabotage

Hen i 1943 og 44 opskræmtes vi ved nattetide af nogle gevaldige brag, når banen mellem Aulum og Tvis blev saboteret. En morgen fandt Jens Halgaard en sprængt skinne på omkring en meter midt inde i Nørre Halgård. En anden gang lykkedes det sabotørerne at få væltet et tog nede ved Aulum. Tit kørte der ikke tog på strækningen i flere dage. Vi anede vel, at der var lokale folk med, og det gjorde tyskerne nok også. Hver gang der var sabotage, udstedte de udgangsforbud. Så

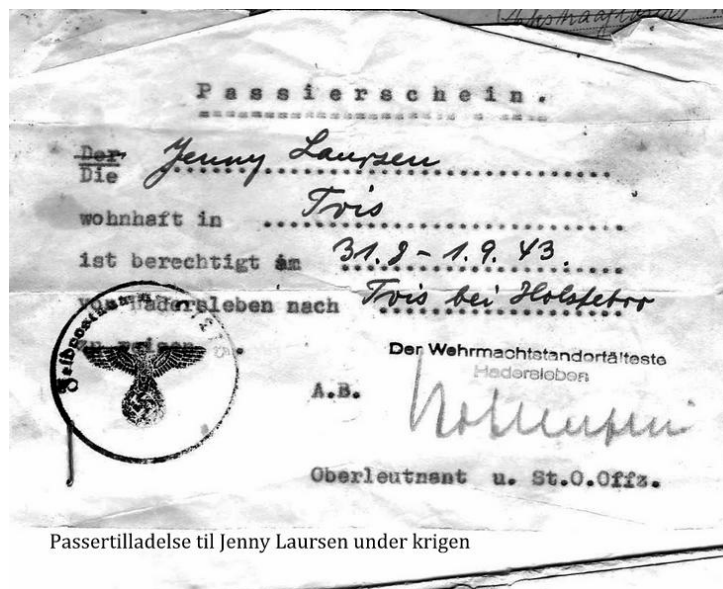
måtte vi ikke færdes ude efter klokken ti om aftenen.

Tyskerne satte også vagtposter ud langs banen. De har nok ikke haft det morsomt ved at skulle gå og passe på en jernbanestrækning. Ofte kom de ind på gårdene for at få lidt varme og lidt at leve af. Normalt opførte de sig høfligt og ordentligt, men det hændte dog, at en soldat blev fristet over evne og stjal gårdejerens sølvkapslede lommeur, der lå i køkkenvinduet. En anden gang – det var så langt henne som i foråret 1945 – hvor alle kunne se, hvad vej det gik – kom to tyskere ind på en gård nær banen og spurgte, om de måtte komme ind og få lidt varme, for de frøs sådan. ⁴



⁴ Tillæg til Tvis Bogen s. 14

SPECIEL LEGITIMATION TIL ANSATTE VED BANEN UNDER KRIGEN.





341

Ausweis Nr. 5215

Der Inhaber dieses Ausweises
Herr *Mrs. Jensine Laursen*
ist Angehöriger der Dänischen Staatsbahnen.
Er gehört der *ansp. Tors* (Dienststelle)
als *Medvogn* (Dienststellung) an.

Dieser Ausweis ist nur gültig in Verbindung mit der
mit Lichtbild versehenen Legitimationskarte.

De danske Statsbaner

Legitimationsbevis

Fk. *Jensine Laursen*
Hr. *Jensine Laursen*
er ansat som
(Medvogn) Medvogn
ved de danske Statsbaner.

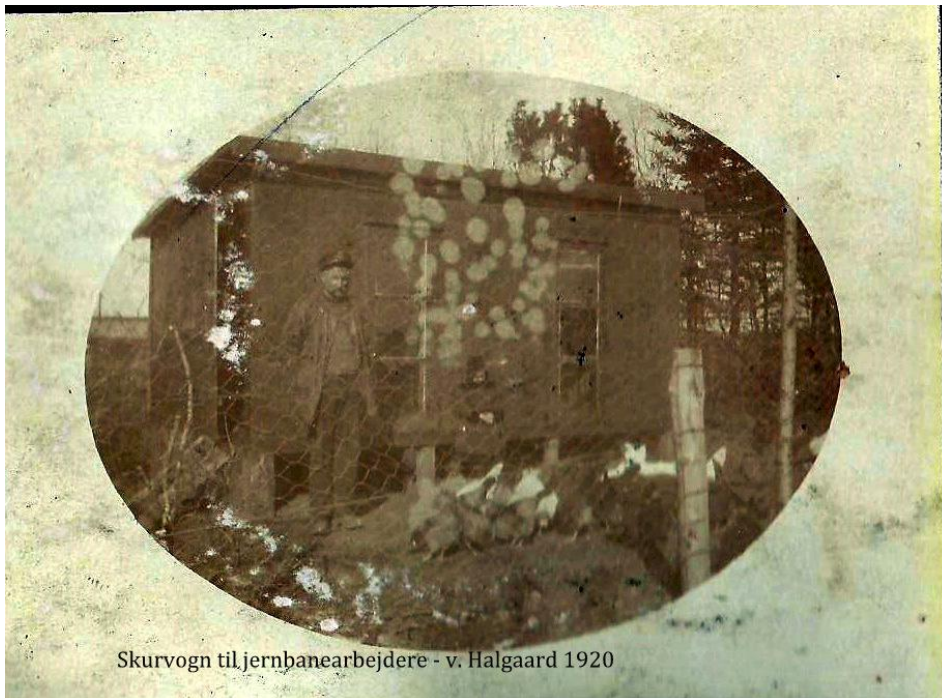
2. Distrikt, Aarhus, den 26. JUN. 1941

P. D. V.
S. Chr. Holst

Jensine Laursen
(Den paagældende ansattes
egenhændige Underskrift).

BUSCH.

Jensine Laursen var ansat som ledvogter afløser. Derfor havde hun sin gang ved banen. For ikke at blive forvekslet med jernbanesabotører havde hun disse specielle legitimationsbeviser på sig.



Skurvogn til jernbanearbejdere - v. Halgaard 1920

BANEN GENNEM TVIS I 1956.



Luftfotos af banen gennem Tvis i 1956.

Læg mærke til de 2 sving banen har for at komme ind omkring Tvis By. Tvis By kom dog først efter at banen var anlagt. I 1904 da banen blev anlagt bestod Tvis By kun af herregården Lauralyst, af kirken fra 1887 og af mejeriet fra 1892. Proprietæren på Lauralyst fik DSB ingeniørerne med på, at banen skulle løbe med Lauralyst på den ene side og kirken og mejeriet på den anden side i stedet for at gå i en stor bue uden om byen omkring Hingebjerg Baun.

 ULYKKER PÅ TVIS DEL AF BANEN.

Dødsulykke ved overkørsel 8 på Morrevej 17. maj 1982.

Hørte helt klart klokkerne virke

**Det siger beboer, der bor ved jernbane-
overskæringen, hvor der i aftes
skete en ulykke**

- Det lød som et jagtgevær, der blev skudt af, ved siden af mig. Men først da jeg kom helt hen til jernbanen, blev jeg klar over, der var sket en ulykke.

Sådan sagde specialarbejder Børge Jensen, Tvis, kort efter ulykken mellem en personvogn og et regionaltog

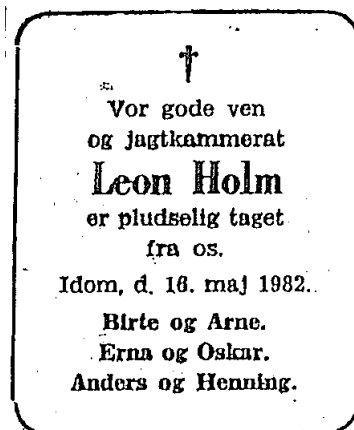
ved Morrevej 1 i Tvis. Han bor tæt ved den jernbaneoverskæring, hvor bliben blev ramt.

- Jeg har boet her i tre år, og jeg er ikke i tvivl om, at klokkesignalet på den ubevogtede jernbaneoverskæring fungerede, som det skulle, siger Børge Jensen.

Jeg gik bag huset, da der lød et brag, nærmest som et jagtgevær, der skydes af. Jeg gik om foran huset, men kunne ikke se noget. Da jeg kom op til skinnerne, så jeg der lå strøet med bil-dele, døre, vinduer og meget andet. Samtidig blev jeg opmærksom på, at toget tilsyneladende forsøgte at bremse. Der var en masse støj. Men toget kunne man ikke se, fordi der var så meget røg omkring det.

Jeg ringede straks tre gange nul. Det hele er gået så hurtigt, at man vel knap nok har forstået endnu, hvad der er sket. Heldigvis er det første gang, det er sket her. Jeg håber, det også bliver sidste gang, sagde Børge Jensen.

bk





Billeder fra togulykken, hvor Leon Holm blev dræbt på Morrevej - overskæringen.



Togulykke i Tvis

23. APRIL 1976 - TÆT PÅ STOR ULYKKE I TVIS.

Tæt ved katastrofe da tog påkørte en egeplanke i Tvis

Der var i aftes overhængende fare for, at Intercity-toget fra Herning mod Holstebro, skulle blive afsporet. Med en fart af over 100 km i timen påkørte toget i Tvis en stor egeplanke, som var anbragt på sporet og som kilede sig fast i togets hjul.

På grund af faren for afsporing foretog togføreren en katastrofeopbremsning, og fik hurtigt toget bragt til standning. Ingen personer kom til

skade ved den hårde opbremsning.

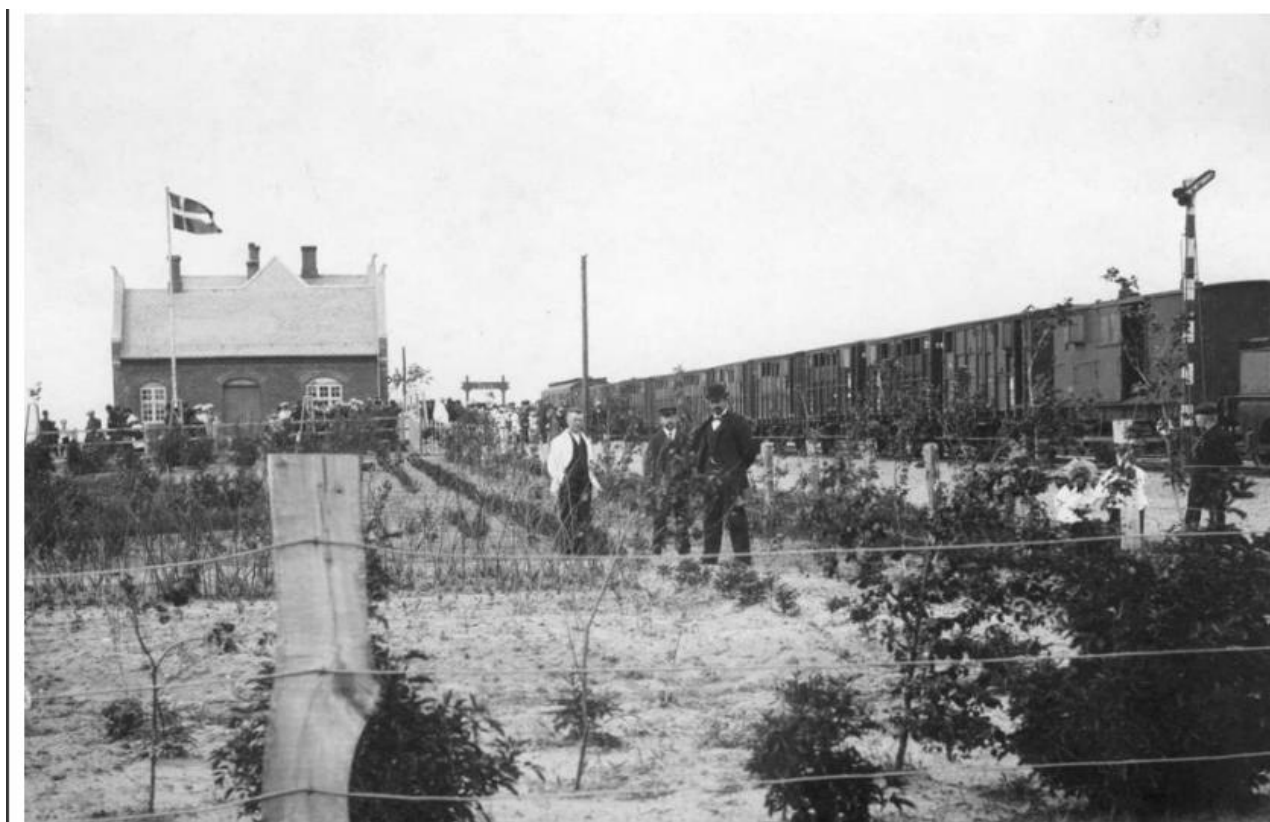
- Vi ser meget alvorligt på sagen, siger kriminalkommisær Carl Pedersen, Holstebro. Toget kunne være blevet afsporet, og så ville der være sket en katastrofe. Vi vil derfor gerne i kontakt med folk, som mener at have set noget mellem kl. 22 og 22,47, da påkørslen skete, siger Carl Pedersen.

gjedslg.

TVIS STATION I 75 ÅR:

Stationen med person - og godstransport fungerede helt til 1970, hvorefter den nedlægges og ændres til et trinbræt, som var i funktion indtil 1979. Derefter var det slut med både station og persontransport. Fra 1979 var jernbanen kun til ulempe for byen med to overkørsler i byen og 5 på landet. Togene kørte nu alle med fuld fart gennem byen til fare for folk og fæ. Til den nyere historie hører, at en gruppe arbejder på igen at etablere trinbræt og holdende tog på stationen for persontransport.

En station gav beskæftigelse til en stationsmester og flere hjælpere. Stationsmesteren boede på stationen sammen med sin familie. I alt har der fra 1904 til 1970 været 7 stationsmestre ansat på stationen.

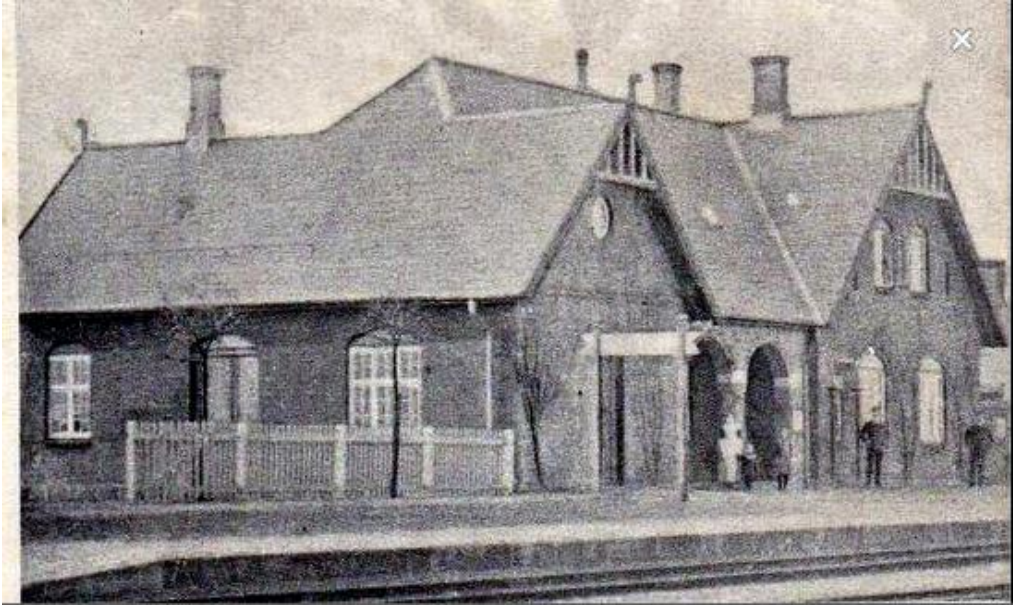


Tvis Station 1907 med flaget hejst. Selvom togene kørte fra 1904, var stationen først færdig til indvielse her i 1907.

Et godstog venter på stationen. Perronen er fyldt med ventende passagerer eller gæster og nysgerrige ved indvielsen af stationen. Billedet er taget fra vogterhusets have.

Udover betydning for handel, erhverv og persontransport havde placeringen af stationen og banen en ganske stor beskæftigelsesmæssig betydning.

Der var personalet på stationen, dertil kom at banelinjen krydsede 6 sogneveje i Tvis. Her blev der opført ledvogterhuse og ansat en ledvogter, som altid var konen i huset, mens manden kunne være ansat ved banen.



Tvis Station på postkort fra ca. 1915.



I reglen var det hustruene, der var ledvogtere. Mændene var banearbejdere, der reparerede og vedligeholdte banelinien. Her ses en sådan arbejds-kolonni forsamlet foran Tvis station. Alle har de hat på, men de fastansatte banearbejdere genkendes let på uniformskasketten. Forrest sidder baneformand Johannes Kammersgaard, der boede i vogterhus nr. 6 ved Hovedgaden i Tvis.

5

⁵ Tvis Bogen s. 301



Tvis Station ca. 1960. Damen i frakken er Karen Nielsen. Hun var den første hjemmehjælper i Tvis Kommune, mens Jens Halgaard var sognerådsformand. Hun kom rundt på cykel. På billedet desuden datteren Vita og barnebarnet Knud Osvald.



Stationsbestyrerens kasket.



Motorvognførerens kasket.



Tvis Station ca. 1960.



Viktor Martinus Emil Asboe er den stationsmester som har beklædt posten længst tid. Han var stationsmester fra 1943 - 1962

SIDSTE DAG FOR STATIONEN I TVIS 1970.

Menneskeligt sørgeligt 1970 men teknisk fantastisk

Tvis Station nedlægges

Reportage fra Tvis i formiddags, da stationen overgik til fjernbetjening med ordrer fra Herning i lydssprog, kun elektronhjerner forstår

— Jeg håber aldrig, jeg igen skal være med til at lukke stationer. Det er et vemodigt øjeblik, siger trafikekspedient Jens Kristian Kristensen, Tvis Station, der i dag kl. 11,30 stillede over til fjernbetjening af sporskifter og signaler i Tvis. Nu styres det fra fjernstyringscentralen i Herning, og Tvis Station er uden

centralen sender store mængder kartofler til ind- og udland.

Og nu er Tvis Station kun teknik.

Tvis Station kun teknik

Dermed er hele strækningen fra Vejles udkørselssignal til Holstebros indkørselssignal — bortset fra Brande — fjernstyret. Brande kommer ikke med foreløbig. Det er et spørgsmål om banenedlægning og sporombygning, oplyser stationsforstander Kaj L. Bargmann, Herning. 11 stationer fjernstyres fra kontrolpanelet i Herning, hvor man kan manøvrere med sporskifter og

Hvis kontrolløren ikke giver andre ordrer, viser panelet i 60 sekunders perioder først situationen fra Vejles udkørselssignal til Jelling, så situationen fra Gadbjerg Station til Jelling osv. — ialt 11 perioder — til og med situationen i Tvis til Holstebros indkørselssignal — og sådan gennemgår panelet igen og igen hele spornettet fra Vejle til Holstebro.

Men hvilken teknik!

Ordre fra Herning-centralen omsættes i en kæmpekasse med elektronisk udstyr til lydssignaler,

Trafikassistent Jens Kristian Kristensen lukker ned for Tvis Station.

Stationen styres nu fra fjernstyringscentralen i Herning



Overtrafikassistent Niels Aage Poulsen på fjernstyringscentralen i Herning ser den nye station — Tvis — glide ind på panelet (Foto: Boris Andersen).



Trafikekspedient Jens Kristian Kristensen lukker for selvbetjeningen, og Tvis Station er fjernbetjent.

SIDSTE TOGSTOP I TVIS 1979.

26. maj stopper toget for sidste gang i Tvis

Overgang til bus-drift har fordele, mener DSB-chef

Den 27. maj bliver en historisk dato for Tvis. Den dag træder DSBs nye køreplan i kraft, og Tvis vil ikke længere figurere som station - eller trinbrædt, som det efterhånden er degraderet til. Stationen har da bestået i 75 år.

Driftsområdechef C. E. Andersen, DSB i Holstebro, fortalte ved borgermødet i Tvis i aftes udførligt om baggrunden for beslutningen om ikke længere at lade togene standse i Tvis.

- Det er en naturlig følge af den rationalisering, den tekniske udvikling har medført, sagde han. Allerede i 1965 så man perspektivet og i 1974-75 blev det klart, at togbetjeningen skulle ophøre i 1979.

Som en konsekvens af den nedlagte togbetjening indføres rutebildrift, når togplanen træder i kraft 27. maj. Såvel Holstebro kommune som Ringkøbing amt har godkendt bus-køreplanen, fordi den ikke sænker serviceniveauet for borgerne i Tvis.

Mandag til fredag bliver der syv afgang og ankomster daglig til Tvis med DSB-bussen.



Diesellokomotiv MX 1039 på Tvis Station 9. april 1979. Lokomotivet var bygget i 1962.

FOTOS AF TVIS STATION



Tvis Station 1956

Tvis Station havde et hovedspor, et vigespor og et ladespor. Ladesporet var det yderste spor der løb næsten i fuld længde mellem bommene ved Hovedgaden, hen forbi Sajyka og til bommene ved Prins Burisvej.



Tvis Station
med persontog

1973

Foto: Kai Bayer
- fra Thyregod
til Holstebro



Søjka med sidespor klods op ad jernbanen. 1960.



Tvis Station 2006 - foto: T. Rithmester. Nu privatbeboelse.



⁶ De 4 farvebilleder af Tvis Station er fra www.danskestationer.dk - fotograf Thomas Rithmester.



Efter at stationen var nedlagt i 1970 blev bygningen solgt til privat beboelse.

Første familie som rykkede ind var familien Vandborg. Arne Vandborg drev i flere år cykelforretning fra stationen.

PROJEKT - GENETABLERING AF TVIS STATION SOM TRINBRÆT MED TOGSTOP.





Status på projekt Genetablering af Tvis Trinbræt

Projektet er nu i en fase, hvor vi afventer en politisk beslutning af Folketingets Transportudvalg. Støtteforeningen til genetablering af Tvis Trinbræt har derfor siden 2014 primært arbejdet på de indre linjer for at sikre, at de transportpolitiske ordførere er klædt bedst muligt på til at tage beslutning herom.

Dialogen og mødeaktiviteterne har i særlig grad koncentreret sig om "Bedre og billigere forligskredsen" (A, B, F, Ø og O), som er de partier, der p.t. udmønter en årlig ramme på 500 mio. kr. til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik. Det er f.eks. i det regi, at man den 12. juni 2014 udmøntede 55 mio. kr. til en ny station i Vinge i Frederikssund Kommune og 26 mio. kr. til en ny station i Jerne i Esbjerg Kommune.

Tvis Trinbræt står konkurrencemæssigt godt i forhold til sammenlignelige projekter rundt omkring i Danmark, da der er tale om et enkelt og billigt projekt, der har stor effekt uden at påvirke den samlede rejsetid nævneværdigt. Fra støtteforeningens side er vi fortsat optimistiske omkring projektets realisering, men vi er samtidig klar over, at vi skal væbne os med tålmodighed, da beslutningsprocessen er lang og ikke særlig gennemskuelig.

*På bestyrelsens vegne
Anders G. Jacobsen*

Formand for Støtteforeningen til Genetablering af Tvis Trinbræt

VOGTERHUSE VED BANEN GENNEM TVIS.

I 1859 kom loven om jernbanens drift og i 1867 overtog staten tilsynet og driften af jernbanen – det senere DSB – herunder driften af de overkørsler, som ledvogterne var ansat til at passe.

På strækningen Holstebro – Aulum var der i alt 10 overkørsler med tilhørende vogterhuse. Det første vogterhus lå ved overskæringen af Lemvigvej, det næste ved Skjernvej og det tredje ved Herningvej, der, hvor Alfred Christensens have var.

De næste 6 vogterhuse fra nr. 4 - til nr. 9 var beliggende i Tvis Sogn. Det 10. lå i Aulum Sogn.

Ved siden af vogterhuset var der det skur(vogterhytte), hvor de elektriske signaler og telegrafene befandt sig.

REGLER FOR VOGTERHUSE OG LEDVOGTERNES OPGAVER

”Ledvogterhuse hører til de mest almindelige bygninger ved jernbanens faste anlæg. Det oprindelige formål ved at placere ledvogterhuse i regelmæssig afstand langs banelinien var at skabe boliger for ansatte banevogtere, der skulle tilse hver deres respektive del af strækningen, inden det næste tog passerede. Denne opgave, som først blev udført ved hjælp af den optiske telegraf og senere gennem linieringning, blev med tiden mere og mere overflødig, og da trafikken efterhånden voksede både på vejene og på jernbanen, blev det ledvogterens hovedopgave at holde uvedkommende trafik væk fra sporet, især vejtrafikken.

Et af de mest almindelige vogterhuse var typen fra 1898. De var på 42 m² og derved lidt større end de ældre typer. Husene blev i første omgang bygget til sjællandske strækninger, dvs. Nordvestbanen, Sydbanen, Nordbanen, Næstved-Slagelse banen og på Falsterbanen, men efterhånden bredte typen sig også til Fyn og Jylland. De sidste huse af typen blev bygget i 1920 på strækningerne Bramming-Grindsted-Brande og Brande-Funder.

Husene blev opført i gule eller røde sten. Taget var dækket med skifer eller tegl, soklen var malet cementgrå. Vindskeder og døre var på de gule huse malet med DSB-grøn farve, på de røde huse med hvid farve. Nogle steder var vindskedernes nederste stribe (altså cirka et kvart bræt) røde. Vinduerne havde som regel grøn vinduesramme og hvide sprosser på de gule huse, mens de på de røde huse oftest var hvidmalede. Vogterhusenes nummer var på Sjælland som regel malet i mørk rød på et hvidt felt, der ofte var placeret mellem de to vinduer på forsiden, mens de i Jylland var placeret på et lille emaljeskilt.

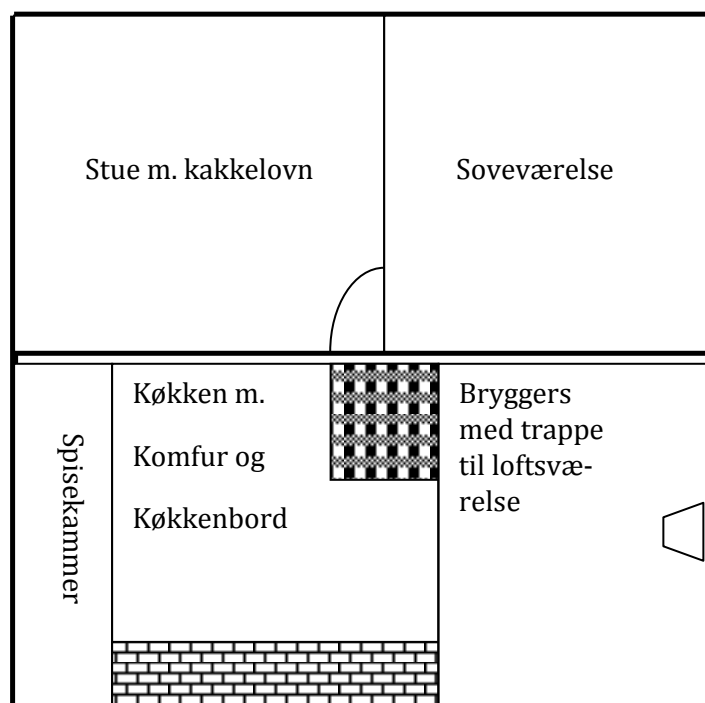
I årene 1938-1943 blev der udført moderniseringer på mange af disse huse, og efterhånden blev der tilføjet forskellige ombygninger og forandringer på husene. Mange huse eksisterer endnu i dag, dog uden den oprindelige funktion".⁷

VOGTERHUSENE PÅ STRÆKNINGEN MELLEM HERNING OG STRUER.

Hilda Dyhrberg fortæller om husenes indretning:

Var alle ens udvendig og indvendig.

Alle kvadratiske på 7 x 7 m, hvilket gav den beskedne størrelse på 49 m².



Grunden var på 1300 m².

Der hørte et lille udhus og udendørs das med til vogterhuset.

For at supplere indtægten havde beboerne i vogterhusene altid køkkenhave, ofte et par bistader, høns og andet fjerkræ. Nogle supplerede med en enkelt gris.

⁷ Oplysninger hentet fra nettet.

LEDVOGTERNES OPGAVER OG ANSVAR

Hvilke pligter havde ledvogterne. Det fremgår af paragrafferne i Politivedtægten for 1934:

§10

Betjening af bevogtede Overkørsler i Skinnehøjde

1. De med Lukningsindretninger forsynede offentlige Overkørsler skal, når der ikke ventes Tog, være aabne for den offentlige Færdsel.
2. Led og Bomme for offentlige Overkørsler betjenes ved Banens Foranstaltning. Ledvogterne skal lukke Ledene eller Bommene, saa snart et Tog nærmer sig. Forhindrer stedlige Forhold, Taage, Snefog eller andre Omstændigheder dem fra at se Toget i tilbørlig Afstand fra Overkørslen, skal de lukke 5 Minutter før Toget ifølge Køreplanen kan ventes, eller når de ved Signal underrettes om et Togs Ankomst. Ledene eller Bommene aabnes atter, saa snart Toget er kørt forbi. Lukning af Led og Bomme kan i særlige tilfælde undlades, naar Toget bringes til Standsning foran Overkørslen, og derefter føres forsigtigt over denne under Angivelse af Lydsignaler. Hjelpe- og Ambulancetog kan føres forbi uaflykkede Led og Bomme uden at bringes til standsning, naar der i saadanne Tilfælde gøres kraftig Brug af Lydsignaler.
3. Lukningsindretninger for offentlige Overkørsler skal ske efter Solnedgang, saa længe de er lukket, være forsynet med rødt Lys mod Vejen (Gaden).

§12

Signaler paa den frie bane

1. Følgende Signaler skal kunne gives paa den frie Bane:
 "Stop" ("Fare")
 "Forsigtig" ("Kør langsomt")
 "kør" ("Fri Bane")
2. Krydsninger af Baner i Skinnehøjde udenfor Stationer skal i alle Retninger dækkes ved indbyrdes afhængige Signaler.
3. For Krydsninger med Mergelspor, Roespor, midlertidige Arbejdsspor og lignende Spor fastsættes Bestemmelser i hvert enkelt Tilfælde af Generaldirektøren for Statsbanerne

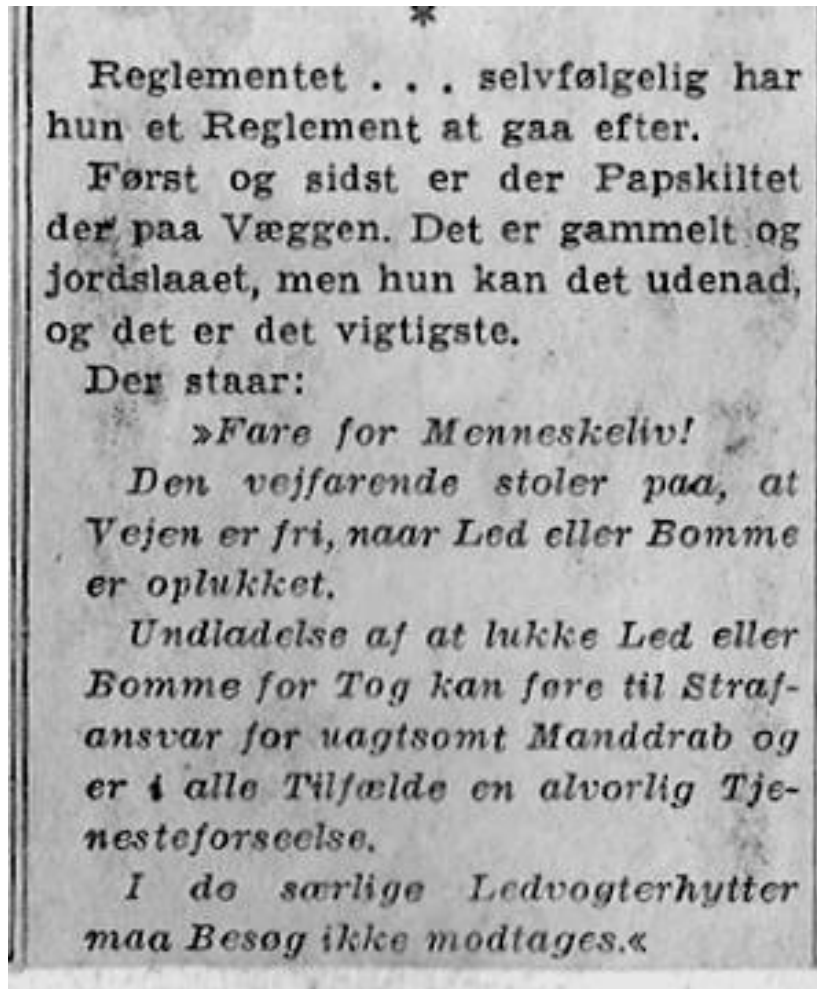
§13

Elektriske Forbindelser

Stationerne skal være forsynet med elektriske Apparater til Udveksling af indbyrdes Meddelelser. Endvidere skal Ledvogtere på den frie Bane ved elektriske Signaler

kunne underrettes om Togenes Afgang. Dispensation af sidstnævnte Bestemmelse kan gives af Generaldirektøren.

OPSLAG I VOGTERHYTTEN:



KUN FOR KVINDER.

Det var kun kvinder som blev fastansat som ledvogtere. Det skyldes, at deres løn var mindre end hvis en mand skulle have stillingen.

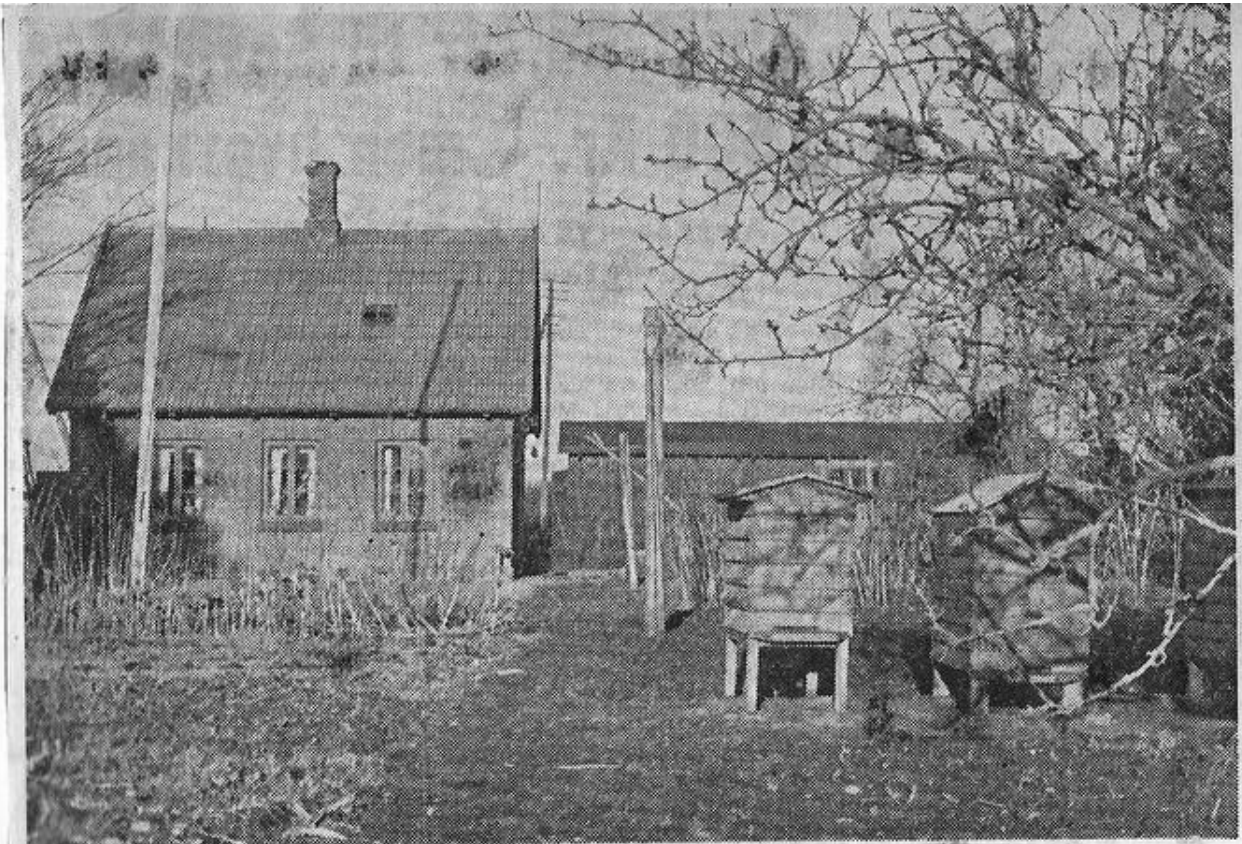
Lønnen var i 1952 på 8.05 kr. pr dag.

Så var der til gengæld gratis bolig og brændsel.

Der var også knyttet afløsere til ledvogterstillingen. Mænd kunne kun blive afløsere. Der var til bevogtningen af en overkørsel typisk den faste ledvogter + 2 afløsere.

Afløserne boede et andet sted. I forbindelse med deres arbejde som afløsere sad de i ledvogterhytten, som var det lille "hus" imellem banen og vogterhuset.

EN LEDVOGTERS DAGLIGDAG



Ledvogterhuse er ikke videre kønne, men de er godt bygget og undertiden - som her - er ^{de}for baade Have og Bistader.

*Jeg passer Tog, og det er
noget, jeg holder af!*

Ledvogter fru Marie Andersen fortæller til Herning Folkeblad om sit arbejde som ledvogter på overskæring nr. 12. Der hvor banen skærer hovedvej i Aulum.

— For jeg er Ledvogterske,
og det faar jeg 8 Kroner og 5 Øre for om Dagen
— samt altsaa Fribolig

Marie Andersen bor i ledvogterhuset sammen med sin mand Rasmus Andersen som er baneformand.

Der er en fin have omkring huset og 12 bistader.

Det er dog ikke alle vogterhuse, som har så stor en have. Nogle må plante deres blomster og blomkål på baneskråningerne.

Journalisten fortæller at der i huset er en hyggelig og varm atmosfære med tilfredse mennesker, ingen kostbarheder (hvor skulle de også komme fra) men gode jævne møbler og familiebilleder på væggen. Familiens yngste læser lektier ved stuebordet og katten har fundet en solstribe på køkkengulvet.



Klokken – Ledvogterhusets Symbol.



Fru Marie Andersen »bommer ned«, mens
sen, snedkerer på



Når signalklokken lyder må Marie Andersen straks lette sig for at "bomme ned". Hun ruller de rød-hvide bomme ned med et hejseværk og hjulsving. Baneformand Andersen er samtidig i gang med at snedkerere på sit hønsehus.

Marie Andersen fortæller om ledvogterarbejdet:

En ledvogter får boligen stillet til rådighed uden leje og med gratis brændsel. Har hun en mand. bor han naturligvis også i huset.

Det er en bunden Bestilling at være Ledvogterske. Det ligger i Sagens Natur. Hele Tiden skal man, næsten bogstavligt, rende rundt med Uret paa Ryggen. Og det skal være et Ur, der gaar præcist. Det hænger der paa Væggen. Rasmus købte det i 1928 og det har gaaet utrolig fint alle Aarene igennem. Faktisk som et... ja, hvad hedder de nu, disse meget fine Værker? Kronometre, ja.

Kommer hun en sjælden Gang i Tvivl, kan hun ringe ind til Aulum Station og faa den rigtige Tid, men Uret har passet hver Gang.

Banernes eget Ur hænger ude i Hytten, det lille papklædte Bjælkeskur ved Siden af Skinnerne, men det Ur gaar meget dårligt. For undertiden er der koldt i Hytten og undertiden varmt. Ind imellem er der ingen af Delene, men kun fugtigt. Saa det Ur gaar som Vinden blæser. Ja, somme Tider ringere.

Vi kan da godt gaa ud og se Hyt-

ten, skønt det faktisk ifølge Reglementet er forbudt fremmede at komme indenfor.

*

Reglementet . . . selvfølgelig har hun et Reglement at gaa efter.

Først og sidst er der Papskiltet der paa Væggen. Det er gammelt og jordslaaet, men hun kan det udenad, og det er det vigtigste.

Der staar:

»Fare for Menneskeliv!

Den vejfarende stoler paa, at Vejen er fri, naar Led eller Bomme er oplukket.

Undladelse af at lukke Led eller Bomme for Tog kan føre til Strafansvar for uagtsomt Mandræb og er i alle Tilfælde en alvorlig Tjenesteforseelse.

I de særlige Ledvogterhytter maa Besøg ikke modtages.»

Den sidste Sætning er paa det nærmeste overflødig, for der er intet ved Hyttens Udstyr, der opfordrer til Besøg. En lille, rusten Kakkelovn, en voksdugsbetrukken Bænk paa to Stolesæders Bredde, en Trækasse med Brænde — og alt Inventar er nævnt.

Nej, der er ogsaa to Haandtag med Tandhjul og svært Staaltraads-Træk. De betjener et Par Afstands-bomme, som det hedder. Et Par Bomme ved en Bivej 3—400 Meter borte.

Saadan blev en Ledvogterhytte planlagt og indrettet, da man i sin Tid byggede Jernbaner i Jylland, og der er ikke ændret noget i Mellemtiden. Jo, Telefonen der paa Væggen maa vel formodes at være en nyere Opfindelse.

*



Hun fortæller videre om tjenesten, mens hun sætter kopper på bordet.

Fra kl. 15.50 til 17.15 er der hvilepause. Det skal forstås på den måde, at hun indenfor det tidsrum har lov til at forlade hjemmet og dermed posten.

Hun kan altså cykle til købmand eller hvad hun ellers vil foretage sig udenfor ledvogterhusets enemærker. I samme tidsrum ved stationerne, at hun har fri, så hvis særtog af en slags skal passere, må mandskab sendes ud og passe bommene.

Så går tjenestetiden videre indtil der igen er hvilepause fra kl. 18.30 til kl. 19.55.

Derefter har hun toget kl. 20.20 at passe og har så fri resten af aftenen. Det hedder nemlig i reglementet, at ingen ledvogter må have samlet tjenestetid på over 15 timer.

Aftentogene passes af en afløser, der kommer kl. 21.30. Han sidder ude i hytten til kl. 23.30 hvorefter der ikke er flere tog - undtagen om søndagen, hvor der kommer et tog kl. 01.07.

Særtog - hvordan kan hun nu indenfor tjenestetiden vide, om der kommer særtog?. Jo, det er nemt nok, for så er det planmæssige tog der kører nærmest forud, mærket på bageste vogn.

Sidder der én rund, hvid plade betyder det særtog i samme retning. Sidder der to runde, hvide plader, betyder det særtog i modgående retning.

Sådan er der en hel del at vide og lægger mærke til. Men det står alt sammen i reglementet. Og når bare klokken klemter derude foran vogterhuset, er det ingen sag at ekspedere såvel særtog som plantog, men somme tider efter storm eller isslag, er ledningerne i uorden, så skal man passe på som en smed. Ja allerbedst som to par smede.

Hun må for øvrigt under ingen omstændigheder stole på, at klokken klemter. For mennesker kan glemme. På stationer som alle andre steder.

Derfor er det hele tiden uret inde på væggen i spisestuen, hun skal stole på - og handle efter. Og er et tog forsinket, må hun stå derude i al slags vejr og spejle og lytte.

Hvor meget hendes arbejde betales med? 8 kr. og 5 øre om dagen - samt altså friboligen og med have og hvad ellers dertil hører.

Hun siger ikke, om hun finder aflønningen passende eller for lav.

Hun gør blot den stilfærdige bemærkning:

Der er pligter ved alting.!

Hun har en ugentlig fridag, lagt sådan , at hun i hvert fald kan puste ud hver anden søndag. Og så har hun 18 feriedage om året, mens Rasmus - manden, der er ældre i tjenesten har fået tilkendt 24 dage.

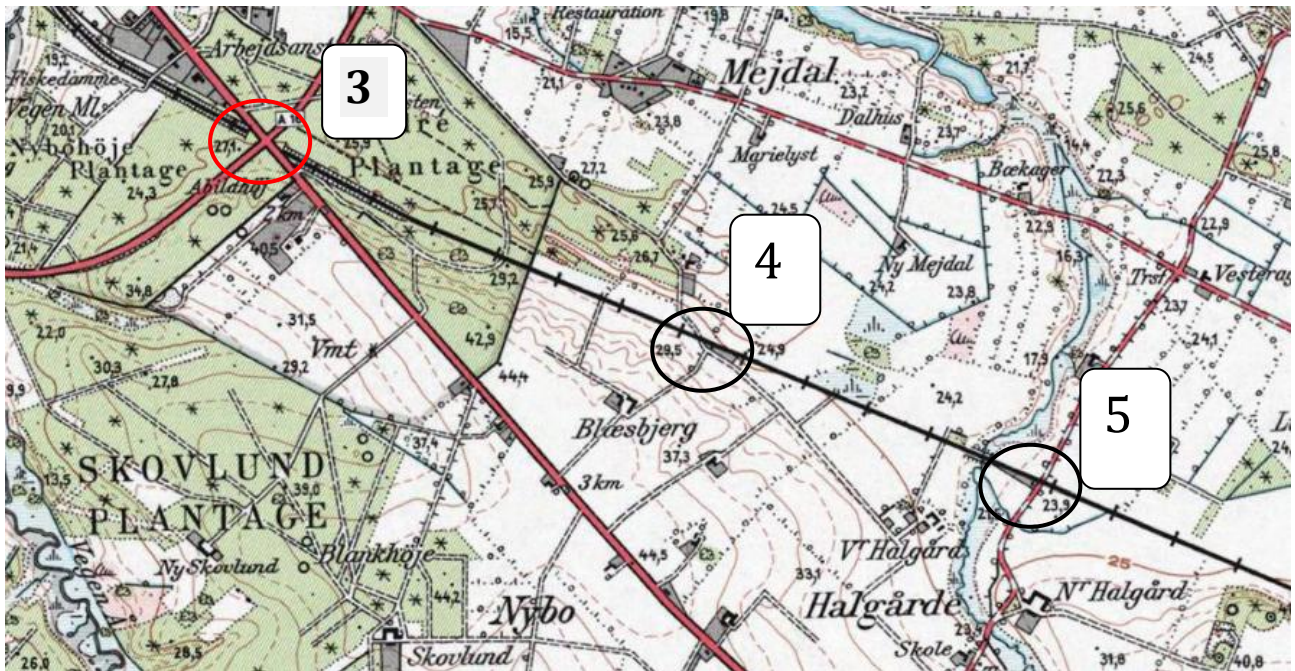
Op til jul plejer hun at holde en uge fri, for en den tid er togene som regel forsinket, og man må regne med, at hele dagen - alle 15 timer - går med at holde vagt og udkik. Men en husmoder vil jo gerne forberede julen med bagning og al den slags gøren ved.

Ud at rejse kommer hun sjældent, men hun har da tre gange været en halv snes dage med Rasmus i feriebyen ved Middelfart. Det var dejligt. En enkelt gang har de også været i Skagen, men ellers går dagene i deres jævne ensformighed, og det er også godt på den måde. -- Hvad skal man flyve og fare så meget for? Siger hun. Der skal være måde med

alting, og det er nu alligevel i det daglige, man skal finde de varige glæder. Jeg selv passer tog og jeg kan li det.

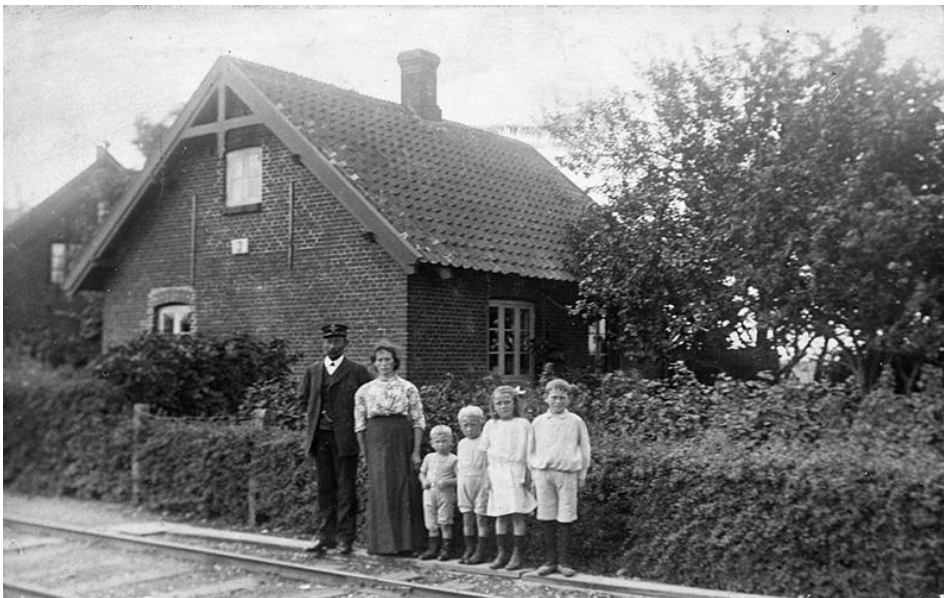


GEOGRAFISK OVERSIGT OVER BANEN OG VOGTERHUSE I TVIS.

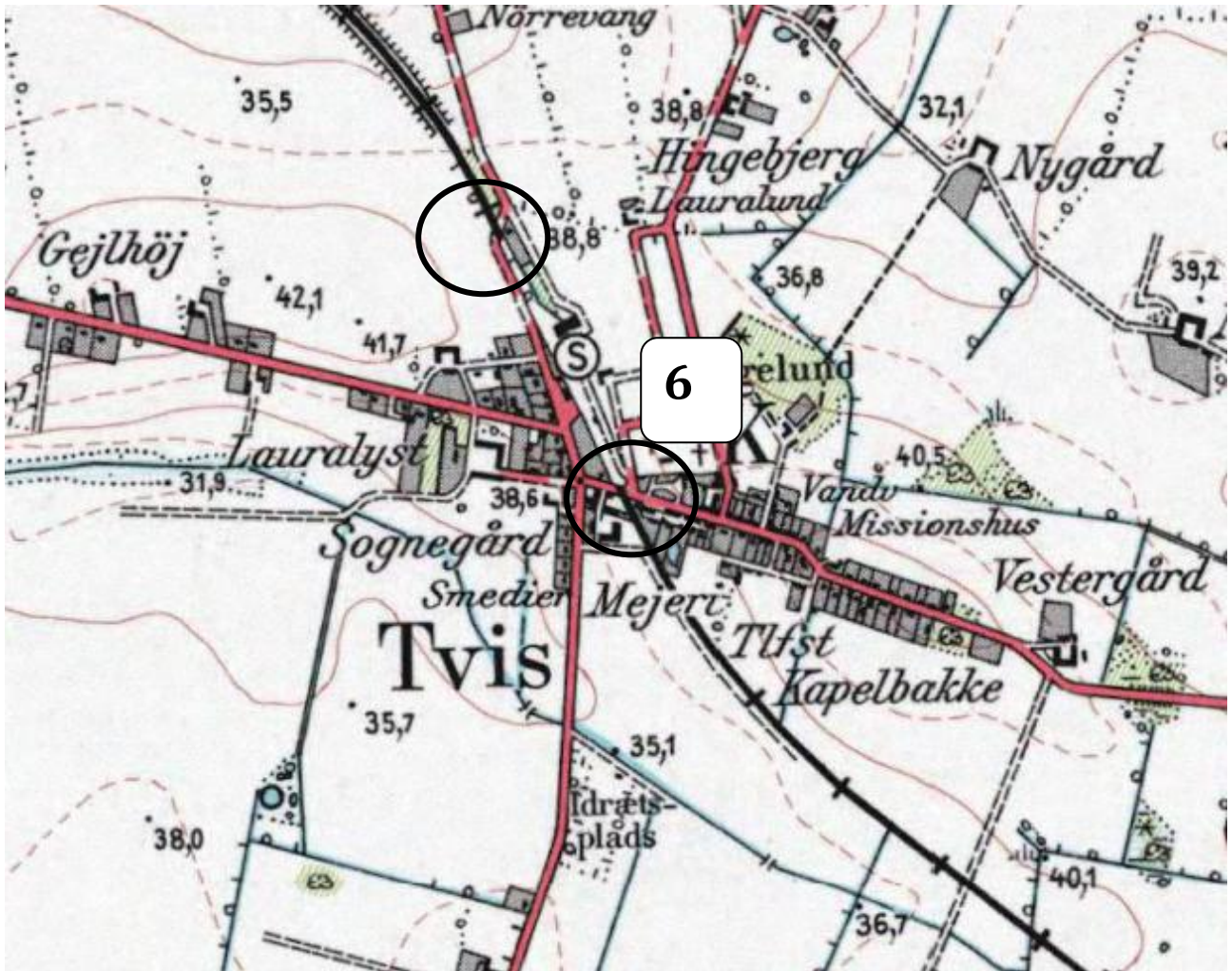


Vogterhus nr. 4: Baneoverskæringen ved Vester Halgaardvej

Vogterhus nr. 5: Baneoverskæringen ved Halgaardvej.



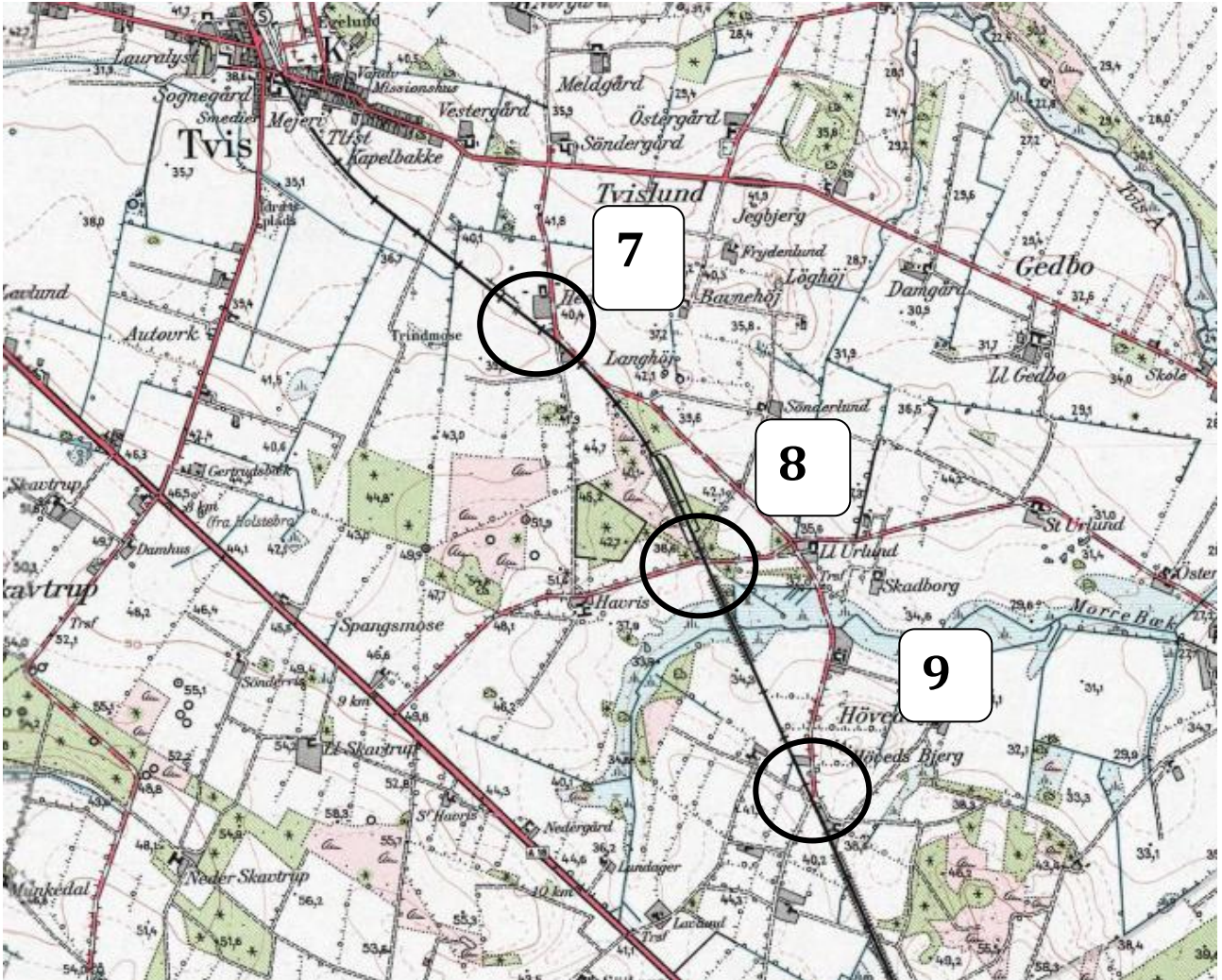
Typisk vogterhus og vogterfamilie. Konen er ledvogter og manden med DSB kasketten ansat ved banen. Billedet er ikke fra Tvis.



Baneoverskæringen ved overgangen mellem Klostervej og Prins Burisvej. Her blev bommene styret fra stationen og DSB huset ved overskæringen er ikke et vogterhus men en portørbolig.

S: Stationen i Tvis.

Vogterhus nr. 6: Der hvor banen skærer hovedgaden i Tvis By.



8

Vogterhus nr. 7: Ved Ll. Uhlundvej 4.

Vogterhus nr. 8: Ved Morrevej 1

Vogterhus nr. 9: Ved Ll. Uhlundvej 11.

Det 10. vogterhus ligger ved Kronborgvej i Aulum Kommune.

⁸ Historiske kort: Kort og Matrikelstyrelsen.

VOGTERHUS NR. 4 V. VESTER HALGAARDVEJ

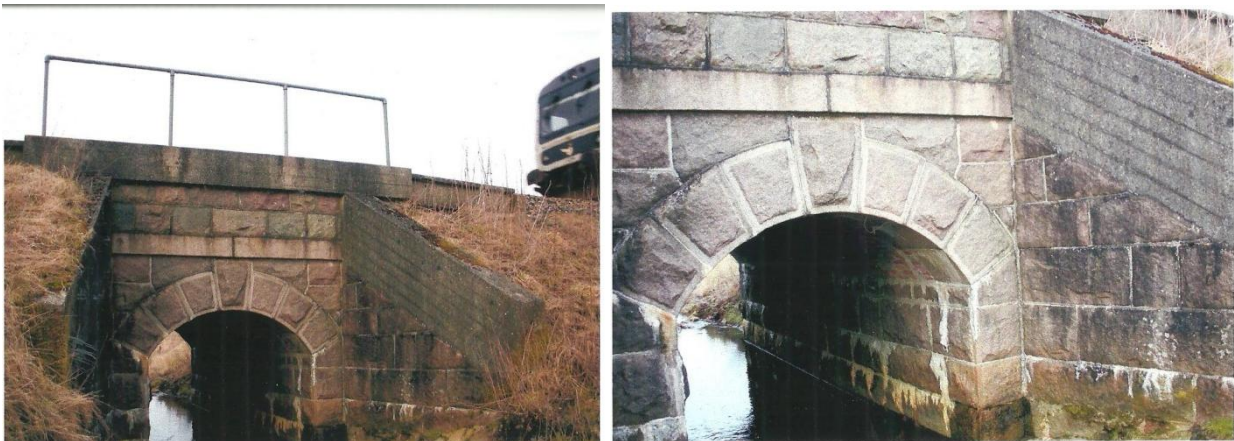


Luftfotos fra 1983.

Overskæringen er nu spærret for gennemkørsel. En sti over banen længere mod øst fører skolebørnene sikkert over banen.



Ledvogterhus nr. 4 - foto 2014.



DSB gik ikke på kompromis med arkitektur og udformning. Her den smukke jernbanebro over Halgaard Bæk. Mellem overskæring 4 og 5.

VOGTERHUS NR. 5 VESTER HALGAARDVEJ.



Vogterhus nr. 5 v. Halgaardvej - 1920



Vogterhus nr. 5 v. Halgaardvej 1920

Læg mærke til meldeklokken foran huset.



Vogterhus nr. 5 1983. Nu ubevogtet overkørsel med lyd og lyssignal.



Vogterhus nr. 5 - 1991. Nu også bomme.



Vogterhus nr. 5 ved Halgaardvej - 2014.

PORTØRBOLIGEN V. OVERSKÆRINGEN LIGE VEST FOR TVIS STATION.



Portørboligen - kaldes også "vogterhus nr. 5a" - luftfoto 1958



Portørboligen 1960.



Den tidligere portørbolig 2015

VOGTERHUS NR. 6 HOVEDGADEN I TVIS.



Banen gennem Tvis By i 1947 med mejeriet til højre og smedeværkstedet og vogterhuset til venstre.



Overskæringen af Hovedgaden i 1960.



Vogterhus nr. 6 2013



Overkørsel - hovedgaden Tvis 2013 - foto T. Rithmester



Overkørsel - hovedgaden i Tvis 2013. Det tidligere vogterhus til venstre. Foto T. Rithmester.



Jernbanen ved Tvis gl. Station med mulighed for holdende tog og forbi kørsel af tog i modsat retning.
Foto Bent Bak 2013

LEDVOGTERHUS NR. 7 V. LL. UHRLUNDVEJ



Johanne Kathrine Laursen (1909 - 1959) var ledvogter i mange år ved hus nr. 7.

Her er hun ved sit bryllup i 1937 med Jens Pinvig Nielsen (1896 - 1968).

Da Johanne Katrine døde i 1959 blev hendes datter Ruth ledvogter det samme sted, derved kunne Pinvig Nielsen blive boende i vogterhuset. Han var afløser det samme sted og havde andre jobs ved siden af.



Ledvogter Johanne Katrine Nielsen
i vogterhusets gård med pumpe og pig-
sten. Barnebarnet er Hilda.



Ledvogter Johanne Katrine Nielsen med
gris til opfedning i det lille vogterhus.

Det gjaldt om at supplere den lille løn med naturalier fra haven, fra høns, fra duer, fra bier og fra en gris.

Johanne Katrine havde en gris til opfedning i vogterhus nr. 7, så der kunne komme sul på bordet til jul.

Jens Pinvig gik meget op i fjerkræ og duer og har hjembragt mange præmier fra fjerkræudstillinger.

En ged og en hund hørte også med.

I dag (2015) har vi kun vogterhuset bag overskæringen, men engang var her en regulær vej som gik mod Haurids. Det var kirkevejen og mælketuren gik også denne vej.

Ledvogter Johanne Katrine Nielsen-
ved overskæring nr. 7 med barnebarn
og udsigt mod Hedegård. 1952.



Kristian Havkjær ved vogterhus nr. 7
i 1937.



2 ledvogtere og 2 afløsere ved hus nr. 7 på det samme billede 1937.

Fv.: Johanne Katrine Nielsen (ledvogter), Ruth Laursen (ledvogter), ukendt, Jensine Laursen (afløser), Jens Østerholm Hansen, Niels Pinvig, Jens Pinvig (afløser).

Jensine Laursen (Sine Østerholm) se også s. 8.



Kirstine Laursen fra Ll. Uhlund (f.1885) med sit barnebarn Ruth (f. 1932), som blev ledvogter ved nr. 7.

Kirstines to døtre Johanne Katrine (f. 1909) og Sine (f. 1918) blev også ledvogtere ved nr. 7.

For at blive ansat skulle man synsprøves og farvetestes. Man skulle kunne observere signaler korrekt.

Mens Ruth var på vagt opholdt hun sig mest i ledvogterhytten.

Her var et sparsomt udstyr, som bord og kakkelovn. Der var et vindue på begge sider i banens længderetning.

Ruth Laursen (g. Andersen) var gift med Harry Christian Andersen og boede ellers på Fyrly.



Vogterhus nr. 7 - 1978.
Nu ubevogtet overskæring med lyssignal.

1978 nr. 7. Nu var overkørslen ubevogtet og DSB havde solgt huset til Hilda og Kurt Dyhrberg.



Vogterhus nr. 7 i 1991.



Ledvogterhus nr. 7 2014 - foto Holstebro Lokalhistoriske Klub.



Ledvogterhus nr. 7. Foto Holstebro Lokalhistoriske Klub 2014.



Ledvogterhus nr. 7. Foto Lokalhistorisk Klub Holstebro.

I forbindelse med motorvejsbyggeriet, eksproprieres huset væk. Banen skal føres over motorvejen og Ll. Uhlundvej lukkes.

VOGTERHUS 8. MORREVEJ 1B



Ledvogterhus nr. 8. Foto tilbage fra 1940'erne.

Tæt op ad banen ses vogterhytten. Signalklokken står for huset.



Jernbanearbejdere og banearbejde ved vogterhus nr. 8.

I bageste række nr. 3 fra venstre er Ernst Svendsen og nr. 3 fra højre er Robert Kjeldahl.



Vogterhus nr. 8 1982.



Vogterhus nr. 8 1991



VOGTERHUS NR. 9 LL. UHRLUNDVEJ 11



Vogterhus nr. 9. Ll. Uhlundvej passerer jernbanen. 1950.



Leddene som skulle lukkes af ledvogteren.



Ledvogterhus nr. 9 i nærbillede 1950.

Tæt på banen ses ledvogterhytten og meldeklokken.

Meldeklokker blev brugt til at fortælle, når et tog forlod en station. meldeklokkerne bimlede så på strækningen til næste station. Så vidste ledvogtere, signalhuset og den næste station, at nu er næste tog på vej. Der har givetvis været forskellige former for meldinger lavet ved at bimle på forskellige måder.



Ledvogterhus nr. 9 1991.



Ledvogterhus nr. 9 2014.

KILDER.

T. Rithmester Struer og hjemmesiden www.danskestationer.dk

Hilda Dyhrberg: Dokumenter og billedmateriale fra vogterhus nr. 7.

Holstebro Dagblad - arkiv.

Herning Folkeblad - arkiv.

Nettet.

Lokalbladet Pulsen Tvis.

Fotos Lise Brandt Fibiger og Bent Bak, Arne Vandborg.