Varde - Nørre Nebel Jernbane

Banens forhistorie.

I bogen "Vestbanen 1903-1978" udgivet af Dansk Jernbane-klub kan man bl.a. læse følgende:
Det fattige Vestjylland hørte fra gammel tid til de egne af landet, der havde de dårligste trafikforbindelser. I det nittende århundredes første halvdel var det forbedringen af de søværts forbindelser, der skabte omvæltninger i landets trafik. Efter at det første dampskib var kommet til Danmark i 1825, åbnedes snart ruter mellem alle mulige havne på øerne og i Jylland, og det var de mærkeligste længst forsvundne og forglemte landingspladser, der fik daglige forbindelser med København og de andre større byer. Her stod Vestjylland med sin mangel på havne, rent bortset fra, at man skulle nord om Jylland for at komme til det øvrige Danmark, dårligt. Det er derfor ikke underligt, at man forholdsvis tidligt interesserede sig for jernbaneplaner i denne del af landet.
Ved loven af 24. april 1868 skabtes hjemmel for at bygge en statsbane fra et punkt på den jyske østbane "ikke nord for Vejle" til flækken Esbjerg på Vestkysten, hvor der samme dag skabtes lovhjemmel for at bygge en statshavn, og videre nord på over Varde og Ringkøbing til Holstebro, hvortil der allerede den 1. november 1866 var åbnet en bane fra Langå. Arbejdet blev hurtigt igangsat og allerede den 3. oktober 1874 åbnedes banen fra Lunderskov over Esbjerg til Varde, der videreførtes til Ringkøbing den 8. august 1875. Vestjydernes muligheder for at komme i forbindelse med det øvrige land og dermed udvikle deres landsdel var dermed ændret på revolutionær vis.
… Blandt de ellers magre jorder vest for den nye længdebane fandtes vest for Varde, nordom åen, en række ganske frugtbare strøg med efter forholdene store og velstående landsbyer, Janderup, Billum, Ål, Outrup, Lunde og Nørre Nebel, der på grund af de dårlige veje ind til statsbanestationerne hurtigt blev interesserede i at skabe en bedre forbindelse til købstad og station end de langsommelige dagvogne, der forbandt Nørre Nebel, Hjerting og Blåvand med Varde. Allerede i efteråret 1874 talte man mand og mand imellem om, at man burde undersøge mulighederne for et jernbaneanlæg på egnen, men det var dog først, da proprietær Wilhelm Beyer indkaldte til en række møder i sommeren 1878, at der for alvor kom gang i sagen.

I bogen "Vestjyske jernbaner" af Niels Jensen kan man bl.a. læse følgende:
Efter en række møder i Billum, Janderup, Vejers, Henne, Outrup og Fahl afholdtes der den 29. november 1878 et møde på Snorom kro, hvor proprietær W. Beyer, Søviggård forelagde planer for en bane udfra Varde. Som særlig jernbanekyndig var indskrevet ingeniør Obel fra Vognfabrikken Scandia i Randers. Den nedsatte komité arbejdede videre med planerne – og den 8. juli 1879 var der atter møde på Snorom kro. Her blev der fremlagt et projekt til en smalsporet jernbane fra Varde, via Janderup, Billum, øst om Ål kirke, vest for Søvig Mølle, vest om Outrup og Lunde kirker, syd om Nørre Nebel frem til Nymindegab. Den ca. 5½ mil lange bane var anslået til ca. 160.000 kr. pr. mil. Men mødet var ikke særlig godt besøgt. Kort tid efter afholdtes der atter et møde – denne gang hos konditor Kaas i Varde, hvor det mellem flødekagerne blev godtgjort, at Varde by egentligt ikke var særligt interesseret i planerne.
Nu gik det langsomt. Næste møde i Snorom kro var i 1887, hvor det blev vedtaget, at man skulle arbejde for et statsbaneanlæg. To år efter mødtes man igen – og nu begyndte kommunerne at være med. Og en ny plan dukkede op. Chr. Mathiesen i Outrup slog nu til lyd for en gaffelbane fra varde til Ål og fra Nymindegab til Varde. Men på et møde 23. maj 1890 vedtog man at arbejde videre på det gamle projekt..… På et nyt møde den 23. april 1892 – på Snorom kro – oplyste delegerede fra Ål og Billum, at en ingeniør Berg havde udarbejdet et forslag til en bane fra Nymindegab til Esbjerg. Der var så atter to forslag. Bergs forslag forkastedes dog ved afstemning.
Der rettedes nu henvendelse til statsbanernes overingeniør Ernst om udarbejdelse af et projekt til en bane fra Varde, nord om byen til Vesterport, efter Hvilsted kro, nord om Hyllerslev, gennem Janderup til Billum, til Oksbøl kro, forbi Ål kirke vest for Søvig Mølle, herfra i en omtrent lige linie til et punkt ca. 1500 alen øst for Jeppe Kjærs hus i Fidde, fra dette til et punkt mod nordøst forbi "Støvhøj" syd for Skyhede op til Outrup kirke, derfra i lidt nordøstlig retning forbi Løftgårde mellem Lundager og Lundtang op til Lunde kirke, derfra til Lydumgårds mark, til N. Nebel syd om byen så nær denne som muligt og videre ad Nymindegab. – Sådan stod der faktisk!

… Den 15. december 1893 holdtes der atter møde på Snorom kro. Nu havde de sydlige sogne afslået at give møde – og de nordlige sogne ville forsøge at få gennemført en direkte linie fra Varde til Nymindegab. Den ene side holdt altså på banen fra Nymindegab over Nr. Nebel, Ål, Billum til Varde, mens den anden part krævede en bane fra Esbjerg over Oksbøl, Henne, gennem Skyhede til Nr. Nebel og videre til Nymindegab. Denne sidste blev optaget på jernbaneloven af 8. maj 1894, der under nr. 21 havde "En bane fra Nymindegab over Billum til Varde med sidebane fra Billum til Esbjerg".
Men selv om der nu var etableret en lov – så standsede dette ikke de lokale stridigheder om banen. Møderne fortsatte, et udvalg nedlagde sit mandat – og et andet overtog det. Den 31. oktober 1896 var der et møde på Rådhuset i Varde, hvor stiftamtmanden udtalte de bevingede ord om banen, der endnu ikke var andet end planer: "Af vrøvl er den kommet, til vrøvl skal den blive, men af vrøvlet skal den aldrig igen opstå". Varde by ville nu selvfølgelig ikke være med, hvis banen ikke kom til byen. Så måtte der atter en kovending til, idet der ikke var nogen, der troede, at de fattige kommuner på Esbjerg kanten kunne støtte projektet. Vardes borgmester tog nu initiativet – og havde en heldig hånd. Og forhandlingerne førtes nu både lokalt og på Christiansborg, hvor folketingsmændene fra Varde og Esbjerg hver sloges for deres bane. Navnkundige I.C. Christensen fik så den endelige lovtekst frem: En bane fra Nørre Nebel over Billum til Varde. Og den 4. oktober 1900 blev der givet koncession på denne bane. Banen blev nu udstukket i terrænet og detailprojekteret af Statsbaneanlæggene. Statsbanernes daværende overarkitekt Wenck stod også for opførelsen af banens bygninger. Også her gjorde arkitekt Wencks heldige hånd sig udslag i nogle særdeles smukke bygninger. Anlægget af banen voldte ingen hindringer – og den 14. marts 1903 fandt den festlige indvielse af den nye bane sted. Dagen efter indledtes den daglige drift med tre tog dagligt i hver retning.

Stationsbygningerne

I bogen "Fra Vestbanen til Arriva – en lokalbane gennem 100 år" af Ole-Chr. M. Plum kan man bl.a. læse følgende:

Jernbaneudvalget vedtog i juni 1901 at engagere overarkitekt ved Statsbaneanlæggene, Heinrich Emil Charles Wenck, til at projektere og føre det overordnede tilsyn ved udførelsen af bygningsarbejderne på banens stationer. Wenck tegnede de første jernbanestationer i årene 1878/79 til Det Østsjællandske Jernbaneselskab. I 1882 blev han ansat som arkitektassistent ved Statsbaneanlæggene, og fra 1894 blev han udnævnt til overarkitekt. Han fik sit gennembrud som "stationsarkitekt" efter at have tegnet de smukke stationsbygninger til Kystbanen (Østerport - Snekkersten), der blev åbnet i 1897. Heinrich Wenck har også tegnet Københavns nuværende Hovedbanegård, der blev opført i årene 1904-1911.
Foruden opgaver for Statsbanerne, påtog Heinrich Wenck sig også opgaver for ikke mindre end 13 af de privatbaner, der var skabt lovhjemmel for med 1894-loven. Til Odsherreds Jernbane og Høng - Tølløse Jernbane på Sjælland havde Wenck som grundmodel tegnet en bygning med "halvvalmet" tag og loggia. Typen passede godt til de små stationsbyer, hvor de med en vis værdighed rejste sig blandt de øvrige bygninger. Denne stationsmodel kom til at danne forbillede for stationsbygningerne ved Varde - Nørre Nebel Jernbanes mellemstationer, idet loggiaen ved VNJ dog blev vendt ud mod perronen. Der blev udarbejdet særskilte tegninger til bygningerne i Oksbøl og Outrup, mens der til de andre blev tegnet to typer, en større bygning til Janderup, Billum, Henne og Lunde og en mindre til holdepladserne i Hyllerslev og Vrøgum. Selv om der i det oprindelige projekt ikke var regnet med en egentlig station i Hyllerslev, men kun en holdeplads, fik landsbyen stationsbygning og sidespor. Interiøret i stationsbygningerne, bænke, borde, urkasser m.m. blev tillige designet af overarkitekt Wenck.
Stationsbygningerne rummede foruden billetsalg, ventesal og anden form for publikumsekspedition også bolig for stationsbestyreren og dennes familie. De fleste kvadratmeter blev brugt på tjenesteboligerne, der dog ikke var specielt store.
Ved alle stationer opførtes et udhus, der indeholdt familiens retirade, vaske- og brændselsrum samt offentligt pissoir og retirade samt varehus. Mellem selve stationsbygningen og udhuset opsattes der rækværk, og midt i den lukkede gård var der brønd. Ved varehusene anlagdes der rampe til af- og pålæsning af stykgods. Varehusene blev alle placeret "mod Varde" af hensyn til togenes pakvogn, der var bagest i togene ved afgang fra Varde.

Privatbanestationernes arkitektur / Valmtag á la Wenck – 1898-1912
I bogen "Privatbanerne gennem 150 år" af Lars Viinholt-Nielsen, John Poulsen og Ole-Chr. Munk Plum kan man bl.a. læse følgende:
Heinrich Wencks lyse, hvidkalkede stationer på Odsherreds Jernbane (OHJ) og Høng-Tølløse Jernbane (HTJ) er som her Nykøbing Sjælland på OHJ en skarp kontrast til den dystre og tillukkede privatbanestation i Horsens. Den sollyse og venlige station er med sin sydeuropæiske atmosfære milevidt fra Wencks første forsøg på en privatbanehovestation i Hårlev 20 år tidligere.
Den mindre landstationstype med halvvalmet tag findes i mange varianter, og er Wenks kvantitativt største bidrag til dansk jernbanearkitektur. Grundmodellen er Slagelse - Værslev banens (DSB) bygninger fra 1898, men kimene til denne bygningstype kan også spores i Kalvehavebanens mellemstationer. Den "halvvalmede" type kan i forskellige varianter og videreudviklinger genfindes på OHJ (1899); Høng - Tølløse Jernbane (1901); Varde - Nørre Nebel Jernbane (1903); Horsens - Odder Jernbane (1904); Thisted - Fjerritslev Jernbane (1904) og Amagerbanen (1907).

Driften 1945-1978
I bogen "Vestbanen 1903-1978" udgivet af Dansk Jernbane-klub kan man bl.a. læse følgende:
I april 1954 nedsatte ministeren for offentlige arbejder en kommission, der fik til opgave at undersøge spørgsmålet om, i hvilket omfang privatbanernes drift fortsat burde opretholdes. Samtidig skulle man afgive en betænkning om hvorledes denne drift i givet fald kunne sikres. Når spørgsmålet om, hvorledes privatbanernes fremtid skulle sikres, på ny blev aktuelt, skyldtes det, at de fleste af de garantiperioder, som de i de enkelte privatbaners drift interesserede kommuner i forbindelse med banernes modernisering i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948, havde givet, udløb 1. april 1956. Ved Varde - Nørre Nebel Jernbane var fristen dog 1. april 1959, idet man i forbindelse med sporfornyelsen havde sat garantiperioden til 10 år, mens flere andre privatbaner, der i stedet havde fået nyt materiel, kun havde fået driften sikret i 7 år.
Fra flere egne af landet var der fremkommet udtalelser om, at man ville være betænkelig ved fortsat at støtte privatbanerne, når de nuværende garantiperioder udløb, idet man mente, at banerne eller i hvert tilfælde en stor del af dem kunne nedlægges. Ministeriet ønskede under disse forhold en vurdering af de enkelte baners betydning for trafikkens afvikling i Danmark, idet man naturligvis også måtte tage hensyn til rent lokale trafikmæssige forhold. Endvidere ønskede man en undersøgelse af, på hvilken måde der kunne skaffes banerne midler til moderniseringer, samt i hvilket omfang staten skulle støtte privatbanernes fortsatte drift. Endelig skulle kommissionen give en vurdering af, hvilke privatbaner, der skønnedes at måtte nedlægges straks eller indenfor en kortere årrække.
Privatbanekommissionen afgav sin betænkning i december 1955. Varde - Nørre Nebel Jernbane fik af kommissionen følgende bedømmelse:
"Banen har i de senere år haft underskud. Banen har betydning såvel egnstrafikalt som i samtrafik med statsbanerne, ligesom den har en militær interesse for lejrene ved Oksbøl og Nymindegab. Kommissionen er af den opfattelse, at Varde - Nørre Nebel jernbane bør opretholdes."
Privatbanekommissionens betænkning kom til at danne baggrund for statens fortsatte støtte til moderniseringer ved landets privatbaner, idet betænkningen resulterede i lov nr. 54 af 16. marts 1956 om visse foranstaltninger til støtte for privatbanerne. I henhold til 1956-loven kunne pensionsudgifterne, i det omfang de ikke kunne dækkes af indtægterne, refunderes med 85 pct. af staten, mens dækning af de øvrige udgifter højest kunne opnå 70 pct. dækning fra staten.

Du kan læse mere om banen på følgende links:
www.jernbanen.dk/pbaner.php?s=115&n=varde_-_n?rre_nebel_jernbane_vestbanen
www.djk.com
og se foto´s her: www.evp.dk