

Fra togvogn på Fjerritslevbanen til bolig i Rønheden

Af Jørn Iversen, Hou

Hvad får et par Østjyder til at købe en strimmel jord i Thy og tilmed med en gammel togvogn stående på grunden?

Måske lysten til at udforske et nyt stykke Danmark med en egn, vi altid har forbundet med lys, luft og "højt" til himlen, er nok svaret.

En mørk november dag i 2005 fandt vi en lille bitte salgsannonce i Jyllands Posten, som pirrede vores nysgerrighed så meget, at vi kørte til Thy, hvortil der var meget længere end vi regnede med, men omsider nåede vi i silende regn destinationen - til togvognen i Rønheden ved Bedsted.

Vi var "solgte", her var der muligheder, et pragtfuldt sted; det havde vi lyst til at udforske og arbejde videre med, hvorefter vi besluttede os for at købe stedet. Nærmeste nabo var og er apropos Thybanen, Rønhede Plantage og de lokale spejderes gamle spejderhus, med hvilket diverse tidligere ejere har delt vandforsyning med, i form af en gammel fælles brønd.

Spejderhuset har ligget der siden 1948. Hvorledes det endte der, har helt sin egen historie.

Med i handlen indgik, at vi fik lov til at beholde tre fotografier, som i årtier havde hængt i vognen. Billedet viser den første beboer af vognen – Larsine Kirstine Gramstrup, som i 1949 var 70 år gammel. Hun boede på stedet i ca. 10 år, uden rindende vand, uden toilet og uden elektrisk lys.

Da hun havde fået vognen stillet op på fire store cementklodser, blev den bygget lidt om – endda egnet til helårsbrug, så den i BBR¹ i en årrække figurerede som helårsbolig. Endeperronen i postvogns enden (se senere) blev inddraget til stue-/soveværelse, og den anden endeperron blev til et smalt køkken med udgang til plantagen.

Eftersom togvognen (nu havende navnet

"Skovbo") har stået på sin nuværende plads i 60 år og i den periode har haft 10 ejere som alle har sat sit præg på vognen og dens omgivelser, har jeg fundet anledning til at kortlægge togvognens og ejernes historie.

Der indgår i fortællingen tekniske- og forkortede udtryk, som jeg sidst i fortællingen har forklaret.

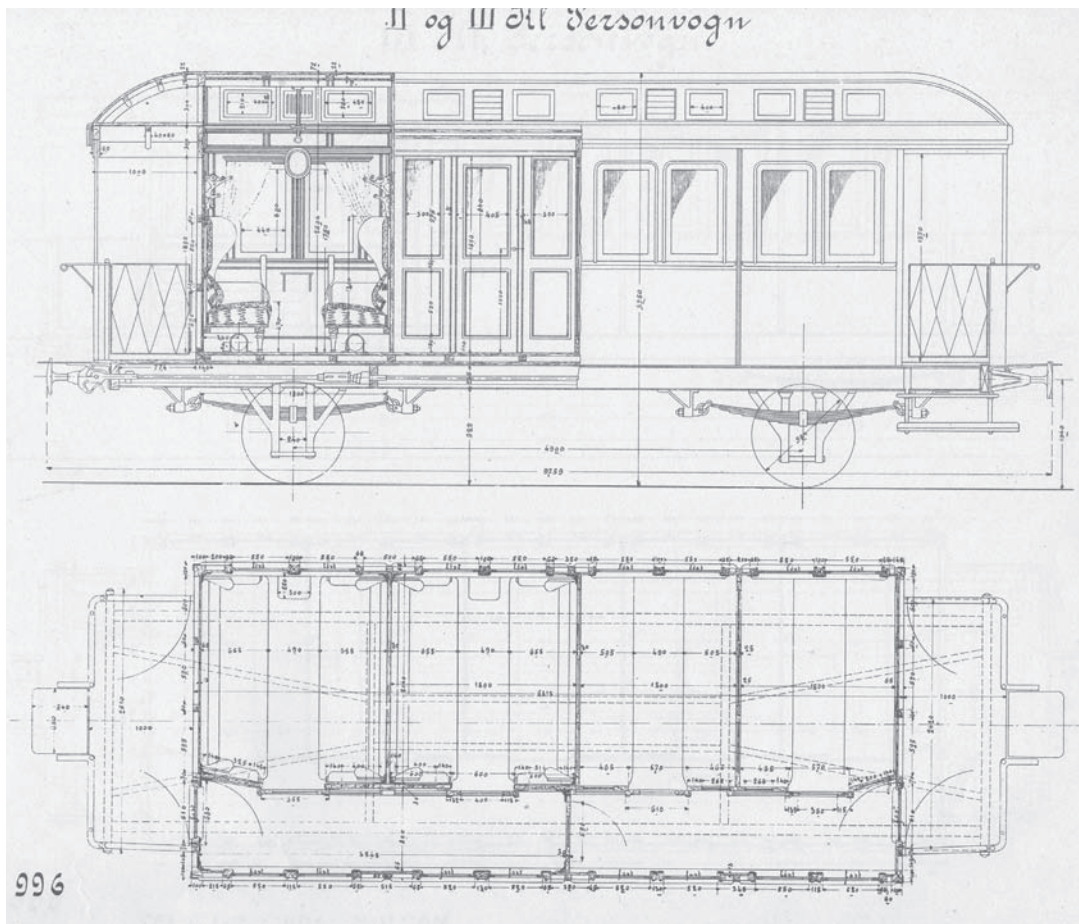
Togvognen

Togvognens historie har det været svær at udrede. Som gammel togfan vidste jeg, at der på chassisrammen burde skjule sig en mærkeplade med oplysninger om vognens oprindelse. Skørtet, eller underbeklædningen, blev fjernet hvorefter jeg mavede mig ind under vognen – og ganske rigtigt, mærkepladen var der. Den blev nedtaget fra sin oprindelige placering og sidder nu mere synligt inde i togvognen. Mærkepladen fortalte, at vognen var bygget hos firmaet Vulcan i Maribo i 1904 og det vides at den efterfølgende sammen med flere, blev leveret til ejerne af Thisted Fjerritslev Jernbanebane, TFJ.

Samtidig med fundet af mærkepladen kom sidste revisionsdato frem som en ekstra oplysning. Denne dato oplyser om sidste store eftersyn på Fjerritslevbanens værksted.



Byggested og år

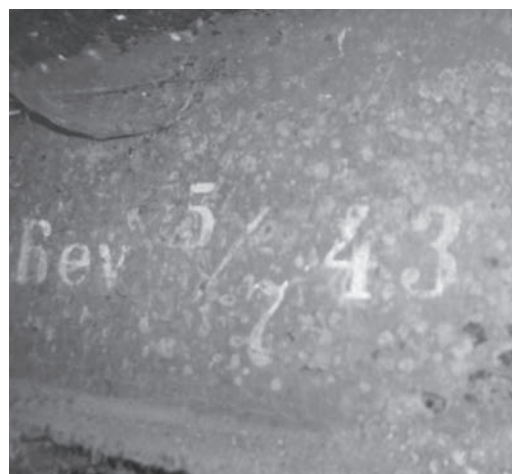


Original-tegning af »Skovbo« alias B4 som den så ud i 1904

Da min kone og jeg overtog togvognen i 2005, gennemgik vi vognens beklædning både indvendig og udvendig. Jeg ledte specielt efter en navneforkortelse for jernbaneselskabet samt litrabetegnelsen (den type eller navnebetegnelse som vognen bliver tildelt inden idriftsætning). Det lykkedes ikke at finde noget som helst.

Fleere af de udvendige beklædningsbrædder skulle udskiftes, alle havde de nu passeret de første 100 år. Brædderne var profilerede, men med et profil som ikke kan købes som standard i dag, altså skulle de specialfremstilles hvis de skulle udskiftes.

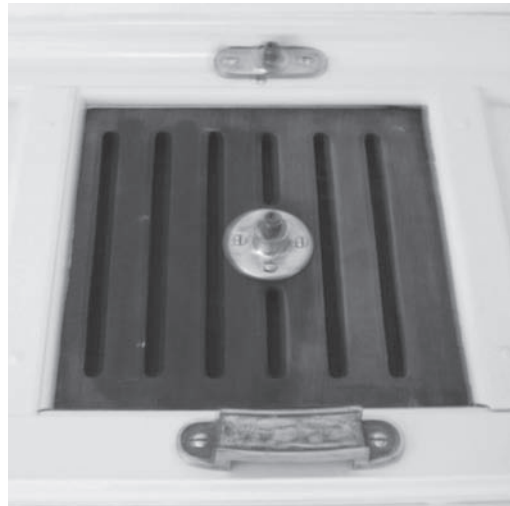
Ruderne var enkeltlags, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, når husets forskellige rum fremtidigt skulle kunne opvarmes. De burde have væ-



Sidste revisionsdato

ret udskiftet med termoruder i samme størrelse som de oprindelige togvogns vinduer. Prisen herfor ville andrage ca. 40.000 kr. + arbejde – og så kunne de endda ikke åbnes. Som gammel togfan, havde jeg selvsagt stor lyst til at bevare så meget som muligt af den originale udformning af togvognen. Tvivlen rådede med hensyn til at opnå det bedste resultat, krydret med velmente forslag fra venner og bekendte.

Imidlertid kom forsynet os til hjælp – i form af et nedsænket loft som fandtes i hele togvognens længde. Loftet skulle isoleres, og skjules skulle en større tag skade, som var tilstødt, formentlig omkring 1962. I dette loft var der en lem, og i sommeren 2006 tog jeg mig sammen til at lukke den op. Jeg var indstillet på, at en masse skidt ville falde ned i hovedet på mig, hvorfor åbningen af lemmen blev udskudt i sonderingsfasen. Ned væltede, foruden almindeligt snavs, skeletter af dyr, som måren havde slæbt til, klude, et gammelt forklæde, flasker osv. Men det var, som da man i 1922 brød ind i barnekongen Tut-anhkh-Amongs gravkam-



Friskluftsventil (privatfoto)

mer; nu var der pludselig ingen tvivl om, hvad vi skulle gøre. Den smukkeste tagrytter med vinduer og jalousier til friskluft, kom til syne, endda med de originale messingstøbte beslag.

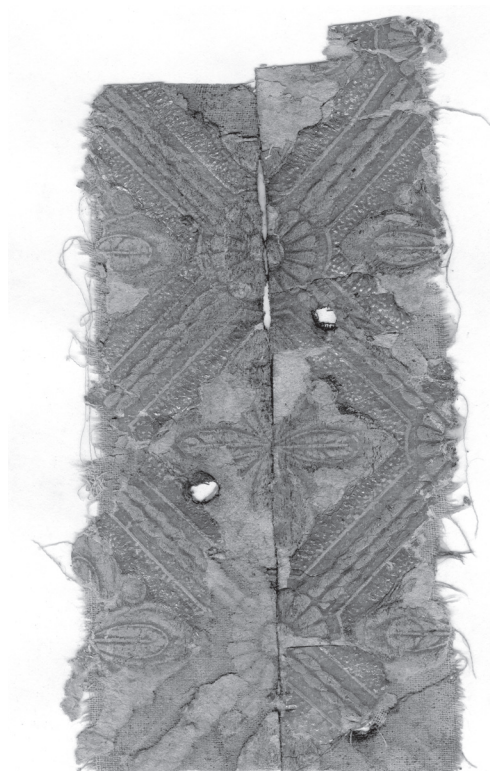


Billede af B3

Nu gik det slag i slag med at finde oplysninger som skulle hjælpe os til at opnå det bedste restaurerings resultat. Internettet har været flittigt brugt med kontakt til diverse togklubber og private jernbane interesserede personer over hele landet.

Ud af disse oplysninger er det lykkedes, at finde frem til vognens oprindelige udseende, indretning, materialevalg med farver, træsort, tapet.

I hver kupé var der i siden to vinduer, som kunne åbnes ved hjælp af en læderstrop, idet man sænkede ruden ned i mellemrummet mellem yderbeklædningen og den indvendige væg. Desuden kom der ovenlys gennem små ruder i tagrytteren. Her var der to ruder symmetrisk anbragt omkring et friskluft-jalousi. Dette kunne betjenes med et håndtag. Altså, det var muligt at lave gennemtræk. Ikke noget med at sidde og svede som rejsende kan være udsat for i et moderne IC-tog.



Guld-trykt tapet (privatfoto)

Der var polstrede sæder og ryglæn med springfjedre. Dertil polstrede side-hovedstøtter. Polstringen gjaldt dog kun i anden klasses kupeerne. På tredje klasse måtte man nøjes med hårde træbænke. For at skærme for solen var der lette gardiner for vinduerne, og hvis man havde det for koldt, kunne man ved hjælp af et regulerings-håndtag lukke op for varmen, idet der under sæderne var anbragt varmerør.

Træsarterne var eg og mahogni, der var lakeret og fastholdt med messing skruer med linsehoved, som yderligere "lå" i et lille, drejet messing "sildeøje".

På flere af væggene fandt vi spor af flotte tapeter. I det ældste hjørne af anden klasses kupeen fandt vi således et stykke "guld"-trykt tapet.

Selve karosseriet var bygget op som et bindingsværkshus. Det bærende tømmer var tappet og sløjfet sammen, samt forstærket med kraftige vinkeljern mellem de lodrette stolper og de bærende gulv-remme, der var boltet til chassisrammen. I modsætning til et hus bliver en jernbanevogn udsat for mange, kraftige mekaniske påvirkninger – ryk ved start, standning, sammenkobling af vogne foruden de idele bump fra skinnestødene (sammenkobling af to skinner). For yderligere stabilitet var endegavlene beklædt med jernplade.



Dobbeldøren kan anes (privatfoto)



*En lignende lysekrone har engang prydet
»postkontoret« (privatfoto)*



*Persisk tæppe fundet under restaureringen
(privatfoto)*

Vognens oprindelige indretning

Via vore samarbejdspartnere og kolleger på internettet fik vi oplysning om, at netop denne vogn – B4 – gennemgik en større renovering i 1936. Det må antages, at på grund af krisetid i trediverne, var der ikke så mange passagerer på anden klasse, og da den kombinerede person- og postvogn D1 var udrangeret på dette tidspunkt, har man valgt at nedlægge de to anden classes kupeer i B4, fjerne skillevæggen mellem kupeerne og indrette postvognsafdeling i denne. Det lyder indviklet og har da også været en stor ombygning. De to vinduer nærmest endeperronen blev fjernet, og der blev lavet hul til en dobbeltdør i siden. Også her antages det, at størrelsen af døren var nøjagtig den samme som på den udrangerede D1. Sidestolperne som døren var gjort fast i, var ikke ”funderet”

som de øvrige stolper. Man brugte mindste fællesnævner og genbrugte dobbeltdøren fra D1. Men man genbrugte også litreringen, så den nu ombyggede B4 blev til litra D1.

I den øverste loftsplade var der en træ-rondel med en diameter på 45 cm hvis eksistens gav grund til undren. Første gæt var - til ophængning af en petroleumslampe, men det har vist sig at være øverste del af en meget smuk ”lysekrone” med glasskærm, som har prydet post-”kontoret”.

På ydervæggen nærmest dobbeltdøren fandt vi et stykke ”persisk”-tæppe. Var det mon anbragt der for at skjule de mange søm og ujævnheder fra den fjernede skillevæg, da der her blev lavet postafdeling i 1936?

Overalt i gulvet var der borede huller, som indikerede tidligere rørføring til afløb og huller fra det tidligere varmesystem. I den gamle sidevæg fandt vi et metalskilt med påskrift på begge sider. På den ene side står der ”Rygning forbudt” og på den anden står der ”Damer”. Så sparsommeligheden var også fremme i 1936. Findestedet kan indikere, at der har været et tørkloset i den ende af sidegangen, som gik gennem postafdelingen.



*Længst til venstre Karen Enggård Larsen, en
søster til Larsine. Længst til højre Larsine
Kirstine Gramstrup, togvognens første beboer.
De to unge piger er fra venstre Karen Klausen,
Lødderup og Astrid Lykke, Bedsted (privatfoto)*

B4 blev sidst revideret i 1943 som tidligere vist, og kørte videre indtil sin endelige udrangering i 1949.

Dens æra var forbi som transportmiddel, men en ny æra som bolig for naturelskere startede, og nu er vi så tilbage ved begyndelsen af denne lille historie.

Togvognens ejere

Vand hentede vognens første ejer i en brønd forsynet med en gammeldags håndpumpe, varme fik hun fra en lille ovn i stuen og maden blev lavet ved hjælp af flaskegas. Senere kom der gaslys og en gaskamin til. I 1960 overtog sønnen Niels Gramstrup om hvem det fortæles at han havde grisehold på stedet. Han solgte stedet omkring 1968, i stærk forfalden tilstand til den dengang værende graver ved Grurup Kirke, Alfred Nielsen, Bedsted

Nu kom der gang i renoveringen. En ny bræddebeklædning på endeperronerne blev opsat. Der blev lagt eternit saddeltag ovenpå det gamle buede togtag. Et gammelt skyttehus som tidligere havde stået inde i Rønheden, ejet af den lokale skytteforening, blev føjet til som sidebygning og det hele så efterfølgende præsentabelt ud.



Alfred Nielsen ved »ruinen« (privatfoto)



B4 i model (privatfoto)

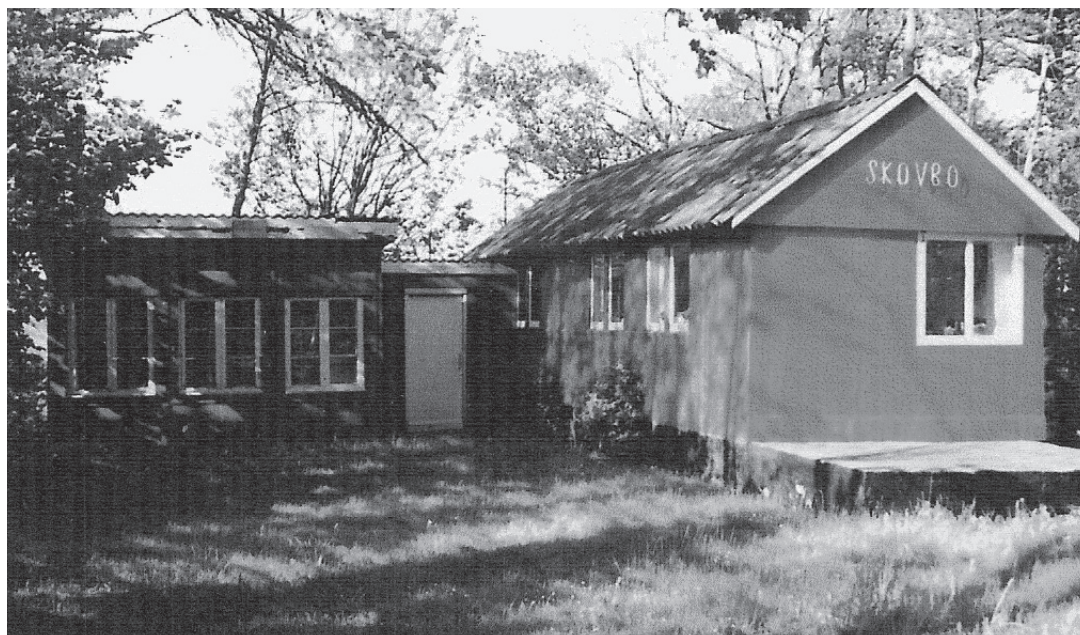
Mange ejere har i årene siden graver Alfred Nielsen ombyggede "ruinen", og hver for sig givet et ombygnings bidrag. Den største fornyelse kom til, da Lisbeth og Bruno Jensen, Bedsted, i 1995 nedrev det gamle skyttehus, som var udtjent, og byggede et nyt hus med støbt fundament, samt indlagde rindende vand, toilet og elektricitet til glæde for sig selv og fremtidige ejere.

Togvognen er i dag et skattet ferie og "slappe af sted" for familie og venner, godt beskyttet af læet for vestenvinden, af plantagen Rønheden.

Vores togvogn, "Skovbo" har det sikkert godt med stadig væk at kunne fornemme lyden fra de moderne togvogne som nu og da, dagligt susser forbi på den nærtliggende Thybane.

Ejere af "Skovbo" Grurupvej, Bedsted

1. Larsine Kirstine Larsen 1949 - 1960
2. Niels Gramstrup,
søn af Larsine Kirstine 1960 - 1968 ca.
3. Graver Alfred Nielsen 1968 - 1975 ca.
4. Alfred Nielsens 3 døtre 1975 - 1977 ca.
5. Bager Hans Kurt Nielsen,
Østerild 1977 - 1983 ca.
6. Axel Poulsen, Hørdum 1983 - 1985
7. Præst, John Simonsen 1985 - 1994
8. Taxavognmand, Lisbeth Jensen,
Bedsted 1994 - 2002
9. Jette Lyngs, Hassing 2002 - 2005
10. Grete Birgitte Breiner, Hou 2005 -



»Skovbo« i 1994 (privatfoto)

Tekniske udtryk

TFJ er en forkortelse for Thisted Fjerritslev Jernbane. Optakten til denne jernbane-strækning kan med fordel læses i Tonni Bruns artikel i »Historisk Årbog 1994 for Thy og Vester Han Herred (side 57-65).

Litra er en type-betegnelse, som anvendes inden for jernbanedrift. Sammenlign eventuelt med biler. En Opel-Astra-stationcar, 1,6 l, 16V osv. For hvert led i kæden bliver det mere specifikt, hvad det er for en bil, der er på tale.

Ligeledes for jernbanemateriel, selvom det her er noget enklere. Her findes en hovedgruppe, »rullende materiel», der deles i to undergrupper »trækkraft» og »vogne». Disse undergrupper opdeles i typer med store bogstaver, som for bogstav. For en nærmere specialisering tilføjes for vognenes vedkommende ofte et eller flere små bogstaver. Herefter kommer der tal, som er enestående for lokomotivet eller vognen.

Eksempel: damplokomotiv P1 er ved »fødslen» tildelt typen P af bygherren (jernbane eje-

ren). 1-tallet indikerer at det er det første lokomotiv i en serie på X-antal. Hvis det derimod er en vogn, der hedder P1, viser P at det er en åben godsvogn.

Materiellet er altid bestilt i serier. Som, for nu at blive ved TFJ ved banens åbning i 1904, androg følgende:

De første 4 damplokomotiver blev købt som brugt materiel hos DSB, og havde Litra P1-4.

Vognene til banens indvielse den 18. november 1904 blev leveret af det lille firma Vulcan i Maribo, og omfattede:

6 personvogne	B1-B4 og C1-C2
2 person- og postvogne	D1-D2
2 rejsegodsvogne	E1-E2
2 pakvogne	Qs1-Qs2
4 lukkede godsvogne	Q1-Q4
12 åbne godsvogne	K1-K2, P1-P5, P11-P15

Fodnote:

¹ Bygnings- og Boligregisteret