Brudstykker af

BEDSTED

SOGNS HISTORIE

Samlet, bearbejdet og udgivet af

Henning Haugaard

NR. 7 • MARTS 1984

Indhold

- Da Gustav Kaiser kom med tog til Bedsted	185
- Aabenraa Amts Jernbaner 1901-26	186
- Andre navne for "æ toch", og hvad det sagde!	193
- Amtsbanens stationer	194
- Sivkro	195
- Bedsted-Løgum	196
- Øster-Terp	199
- Sønder-Gravlund	201
- Historie om Peter Høeck	202
- En strækarbejder ved amtsbanen fortæller	203
- Militærbanen Øster Terp - Branderup 1916-19	206
- Russiske krigsfanger, der aldrig vendte tilbage	208
- Færdselsvejene i sognet	209
- Postvæsenet	213
- Ginegård	215
- Fire nybyggerfamilier i Øster Terp 1964	216

Forsidebilledet

viser amtsbanetoget ved Øster Terp station på vej mod Bedsted ca. 1910. Fra venstre ses lokomotivfører L.P. Iversen, fyrbøder Peter Hansen, togfører Nis Deleuran (Lille Nis), banemester J.P. Reese fra Løgumkloster og stationsbestyrer Marie Christensen med sin datter. Cyklisten til højre er postmesteren i Terp, Christian Theodor Bruun. Bag ved toget ligger gården Søndergård i Øster Terp.
Billedet er lånt af L.H. Hansen, Kastvrå.

Meddelelser

Dette heftes hovedemne er sognets jernbanehistorie og bygger især på det store arbejde som L.H. Hansen, Kastvrå og Birger Wilcke, København har lagt i deres bøger om Aabenraa Amts Jernbaner. Jeg skylder dem herfor en stor tak.
På grund af et stadigt stigende antal læsere er oplaget denne gang forøget med 25 eksemplarer. Det næste hefte (Nr. 8) forventes at udkomme omkring juletid, og vil bl.a. indeholde Arndrup Mølles historie.
Der er stadigvæk enkelte eksemplarer at få af de tidligere hefter. De vil kunne fås hos bank- og sparekassefilialerne i Bedsted eller ved bestilling til undertegnede.

Med venlig hilsen
Henning Haugaard

ISSN: 1903 - 8828

Da Gustav Kaiser kom med tog til Bedsted

På Aabenraa Amts Jernbaner havde Laurids Lund omkring 1905 forpagtningen af stationen Alslevkro øst for endestationen Løgumkloster. Laurids Lund var en hyggelig fyr, der ikke besad al den respekt for autoriteterne, som man egentlig forventede af, en mand, der udover at være kromand også var Amtsbanens mand på stedet.

I nærheden af kroen – og dermed også stationen – boede skrædderen Gustav Kaiser. En dag da skrædderen havde et ærinde i Bedsted, rejste han med toget dertil. Netop som toget satte sig i bevægelse fra Alslev kro ringede Laurids Lund til Bedsted station (og kro) på linietelefonen. Han meldte – kort og militærisk som det var almindeligt – sin kollega i Bedsted: ”Der Kaiser kommt”, hvorefter han hængte røret på.

Meldingen udløste febrilsk aktivitet i Bedsted. Stationsbestyreren i Bedsted fik den opfattelse, at selveste det tyske riges kejser ville passere Bedsted på rejse med lillebanens tog mod Aabenraa. Meddelelsen spredtes som en løbeild i hele Bedsted. Alle flag blev hejst, stationsbestyreren iførte sig sit stiveste puds, og kommuneforstanderen og præsten mødte op på stationen iført deres embedsdragter. Skolebørnene stillede op på en snorlige række skarpt overvåget af deres lærer.

Da toget fra Løgumkloster rullede ind på Bedsted station istemte børnene ”Deutschland, Deutschland über alles”, og mændene stod ærbødigt med blottede hoveder.

Den eneste rejsende med toget til Bedsted var skrædderen Gustav Kaiser fra Alslevkro, der til stor forbløffelse blev modtaget med sang og af alle byens prominente personer.

Det gik op for stationsbestyreren, at han var blevet taget ved næsen – i fuld offentlighed, for skrædderen var lige så kendt i Bedsted som i Alslevkro. I tavshed gik alle hver til sit og flagene blev halet ned, mens læreren fik travlt med at genne børnene tilbage til skolen.

Kilde:

- Niels Jensen: "Jernbaneminder fra Sønderjylland". Forlaget Høst og søn. 1981. Side 28-29. Artiklen er første gang offentliggjort i ”Løgumkloster Studier, nr. 2”. 1980. Af Jens Chr. Bendorff, Øster Højst. Side 54.
- Oplysning: Stationsbestyrer Laurids Lund i Alslev Kro var også gårdmand, og gift med Sinnet Marie Petersen. De havde sønnen Anthoni Lund (1885-1964), der var gårdmand i Bedsted.

Aabenraa Amts Jernbaner 1901-1926

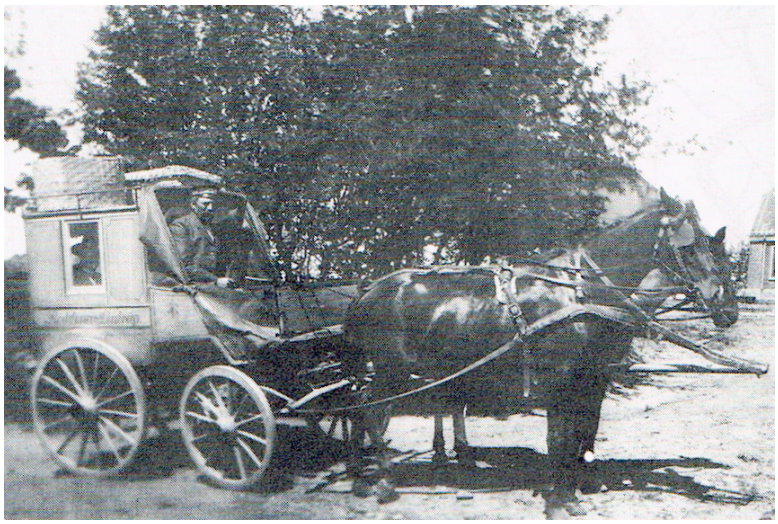
Jernbaneanlæggene i hertugdømmerne indledtes med tværbanen fra Altona til Kiel i 1844. I 1850-erne enedes man i Danmark om bygning af en østtysk jernbane fra Vamdrup over Kolding til Viborg. I forvejen var strækningen København - Roskilde blevet åbnet i 1847.

I årene 1864-65 byggedes den nord - sydgående længdebane fra Flensborg til Vamdrup ved

grænsen til Danmark. Sidebanen fra Tinglev til Tønder åbnedes 1867. I 1878 påbegyndtes banen fra Itzehoe. Den endte i Vedsted via Tønder i 1887 som den vestjyske længdebane og samtidig hermed byggedes en sidebane fra Bredebro til Løgumkloster. Den åbnedes 21. apr. 1888.

Der var hermed etableret gode forbindelser mellem Hamborg og Kiel og videre nordpå til de nordslesvigske østkystbyer. Herfra var der dårlig forbindelse til Vestbanen. Skulle man f.eks. fra Løgumkloster til Aabenraa måtte man med tog skifte fire gange: i Bredebro, Tønder, Tinglev og i Rødekro. Den modsatte vej var der i 1890 tre daglige forbindelser. Første afgang var kl. 6.20, og man ville da være i Løgumkloster kl. 10.10.

Med toggangen fra Aabenraa kl. 13.30 tog rejsen denne gang 5 timer, og det var meget utilfredsstillende. En ligeså hurtig forbindelse var derfor at benytte den ugentlige dagvogn, der også medtog fragt og post. Første holdested fra Løgumkloster var således Alslev Kro hos gårdmand Laurits Lund. Det andet i Sivkro. Det tredje Kløver Es i Hellevad osv.



Dagvogn i Sønderjylland. Billedet er hentet fra Birger Wilckes bog, side 81.

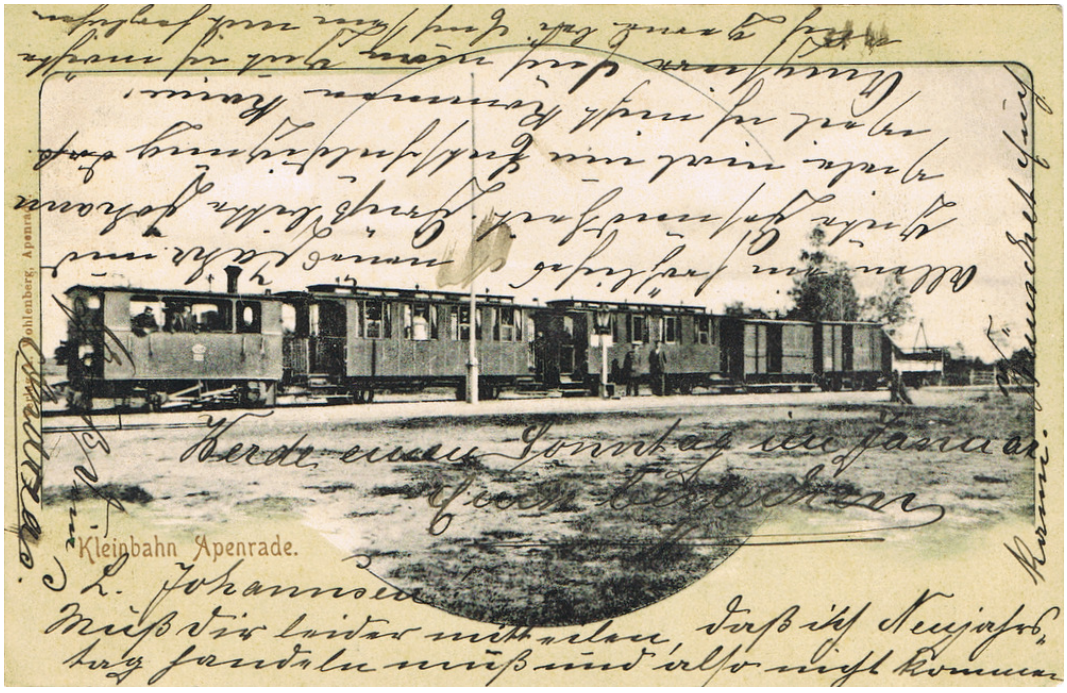
På baggrund af disse dårlige færdselsforbindelser ind gennem midtlandet opstod i 1889 tanken om en tværgående togbane, men også planer om en midtbane op gennem Sønderjylland var der forslag om. Den skulle i så fald være udgået fra Rødding over Gram, Toftlund, Bedsted og videre til Bylderup Bov på banen Tinglev-Tønder, med sidespor fra Gram til Vojens og fra Løgumkloster til Rødekro. Dette indebar, at Bedsted i så fald ville blive et knudepunkt.

Den 12. okt. 1893 blev der holdt et møde i Hellevad, hvor gårdmand og kredsdagsmedlem Jep Hinrichsen i Øster Terp oplyste, at der på egnen omkring Bedsted og Øster Terp ikke var stemning for en nord-sydgående bane, hvorimod man var stærkt interesseret i en tværbane fra Løgumkloster til Rødekro, og man ville lægge stor vægt på om en sådan kredsbane kunne forrente sig selv.

Der blev herefter afholdt flere møder, hvor man diskuterede baneforløb og hvilken instans, der evt. skulle stå bag projektet. Efter flere drøftelser med de preussiske statsbanemyndigheder gav disse udtryk for uvilje mod en bane ind i landet over Rødekro mod Løgumkloster. Deres forslag til kredsdagen gik ud på at anlægge en en-metersporet bane i overensstemmelse med småbaneloven af

1892, en såkaldt Kleinbahn fra Aabenraa over Løjt-Kirkeby, Genner, Nørre Hostrup, Hellevad og Bedsted til Løgumkloster.

Jep Hinrichsen var fra begyndelsen skeptisk overfor denne foreslåede linieføring og fik også senere hen unægtelig ret. Hans indlæg formulerede han således: "Det er rigtignok ikke den linie, vi har ønsket os, men da der har stillet sig så uovervindelige forhindringer i vejen for den direkte linie fra Rødekro til Løgumkloster, er det bedst, at vi tager imod det, vi kan få. ,'an må jo gribe til så længe, der er støtte at hente fra såvel staten som provinsen".
Efterhånden var man også blevet utålmodige efter at få banen bygget. Kredsens anden banestrækning Aabenraa-Gråsten var allerede i brug. Den var blevet indviet samme år 14. feb. 1899.

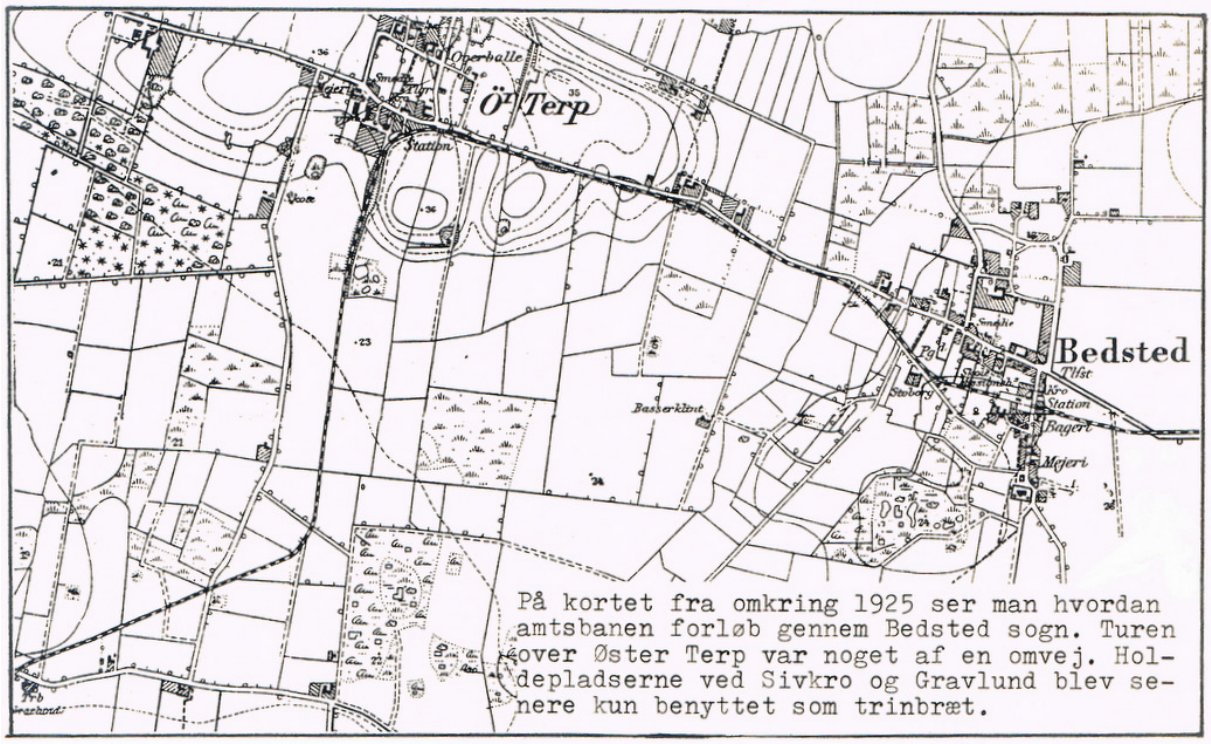


Postkort af "Kleinbahn" - toget, bestående af lokomotiv, 2 personvogne og 2 godsvogne. Af kortet fremgår det, at det blev afsendt 30. dec. 1903 til gårdmand J. Johannsen i Bedsted. Underskrevet: Gruss, dein Andreas. - Som man kan se, blev også kortets forside brugt til at skrive på. Toget var i øvrigt udsat for 2 uheld inden for Bedsted sogn. Den 18. sept. 1916 afsporedes tog 11 mellem Bedsted og Øster Terp. Det var den forreste aksel på en tom og lukket godsvogn. Uheldet forsinkede togdriften med en halv time. Anden gang var den 17. jan. 1917. Denne gang kørte lokomotivet og en personvogn af skinnerne mellem Sivkro og Bedsted i en baneoverkørsel på grund af sammenpresset is og sne. (Birger Wilcke, side 111)

Fra baneledelsens side arbejdede man nu hurtigt med projekteringen efter at Aabenraa-Løgumkloster banen var vedtaget samme efterår. Der var tale om i alt 26 holdepladser, forklarede direktør Kurth, og den samlede banelængde 54,3 kilometer. Skinnernes mindstevægt skulle være 15,5 kg pr. meter, så togets tophastighed kunne blive 30 km/t. Skinnerne skulle lægges på 1,80 meter lange fyrretræssveller med en afstand på 65 cm. Banestrækningen var uindhegnet, men forsynet med en telefonforbindelse. Større broer på linien var der ikke tale om. Af mindre broer skulle der kun bygges 5, hvoraf den ene var Bolbroen vest for Bedsted by.

De samlede anlægsudgifter blev 1,8 mil. mark eller ca. 33.000 mark pr. km. Der blev ikke ved denne lejlighed røbet hvem, der skulle have glæden af at forvalte holdepladserne. Kun i et tilfælde specificerede direktør Kurth dette: "Hos landmand Abrahamsen i Gravlund vil der blive indrettet en lille holdeplads". I Bedsted skulle den være "hinter dem alten Kruge".

Jordarbejdet påbegyndtes omkring 1. sept. 1899, og i slutningen af samme måned kunne en Aabenraa-avis meddele, at arbejdet var fuldført mellem Sivkro og Bedsted, hvorefter man ufortrødent fortsatte i vestlig retning. At man begyndte med netop denne strækningsdel hang muligvis sammen med, at ejeren af Sivkro amtsforstander Lorenz P. Christiansen som den eneste langs den projekterede linie i en skrivelse til landråd von Uslar foreslog, at der blev bevilget den lokale gendarm i Bedsted en medhjælper til at opretholde ro og orden ved tilstedeværelsen af de mange fremmede jernbanearbejdere. Da kredsens budget i forvejen var hårdt belastet, gjaldt det derfor om at få arbejdet fuldført og komme væk fra området så hurtigt som muligt.



På kortet fra omkring 1925 ser man hvordan amtsbanen forløb gennem Bedsted sogn. Turen over Øster Terp var noget af en omvej. Holdepladserne ved Sivkro og Gravlund blev senere kun benyttet som trinbræt.

Den 6. maj 1901 stod banen klar til indvielse med taler og bespisning af den indbudte skare. Hen på eftermiddagen nåede toget til Klovtoft, hvor der var afsat tid til et længere arrangement. Degn Petersen fra Bedsted holdt en fyndig tale, hvori han på den lokale befolknings vegne takkede landråden og kredsbanekommissionen for fuldførelsen af dette værk, der efter hans mening ikke alene ville gavne egnen, men hele amtskredsen. Herefter fortsatte toget videre mod Løgumkloster, hvor der ligeledes blev holdt taler og festet på byens hoteller den hele nat.

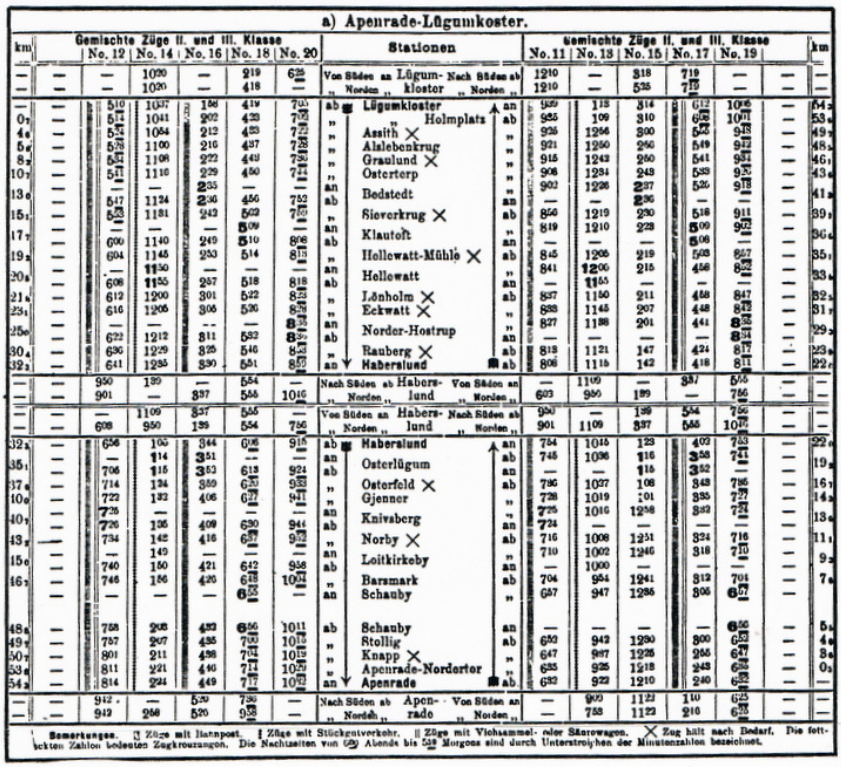
Dagen efter var der hverdag. Der kørte nu daglig 5 tog i begge retninger. Oprettelsen af banen bevirkede, at der for en tid kom gang i nybyggeriet og i det hele taget udviklingen i sognet.

Banens forløb voldte dog allerede fra starten problemer. Der var også virkeligt noget galt, når man

kunne komme til Aabenraa ligeså hurtig på en cykel. Banen slog et stort sving ind over Løjt-land. I lige linie var der fra Bedsted til Aabenraa kun godt 20 km. Med banen ad omvejen var der ca. 41 km, og det tog 3 timer for toget.

Lokomotiv med anlægsvogne og anlægsarbejdere ved Øster Terp 1900. Billedet er fra L. H. Hansens bog, side 58.

Disse uheldige forhold bevirkede, at domæneforpagter R. Schuldt, Øster Terp iværksatte en kampagne i begyndelsen af 1910, gående ud på at få skabt en direkte forbindelse mellem Nørre Hostrup og Rødekro. Talrige underskrifter fra beboere i Øster Terp, Bedsted, Klovtoft og Hellevad bekræftede påstanden om, at folk var lede og kede af den lange rejse op over Løjt-land.



a) Apenrade-Lügumkloster.

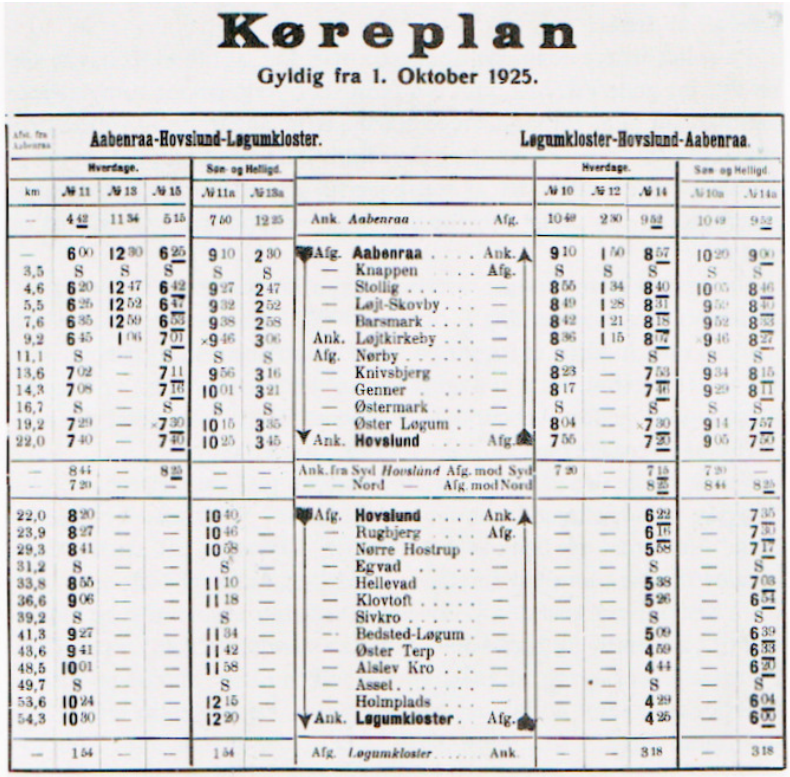
km	Gemischte Züge II. und III. Klasse No. 12	No. 14	No. 16	No. 18	No. 20	Stationen		Gemischte Züge II. und III. Klasse No. 11	No. 13	No. 15	No. 17	No. 19	km
—	—	—	10 20	—	219	625	Von Süden an Lügum- Nach Süden ab	1210	—	318	719	—	—
—	—	—	10 20	—	418	—	„ Norden „ kloster „ Norden „	1210	—	535	715	—	—
—	—	510	1037	1 38	419	700	ab Lügumkloster an	959	115	314	612	1036	64
0	—	511	1041	202	423	703	„ Holmplatz ab	955	109	310	608	1031	53
4	—	514	1054	212	433	714	„ Assith × „	935	1256	300	548	918	49
5	—	518	1100	216	437	718	„ Alslebenkrug „	921	1250	256	549	912	48
8	—	521	1108	222	443	724	„ Graulund × „	915	1243	250	541	931	46
10	—	511	1116	229	450	714	„ Osterterp „	908	1234	243	533	923	43
	—	—	—	235	—	—	an „	902	1226	237	526	918	—
13	—	517	1124	236	456	732	ab Bedstedt an	—	—	236	—	—	41
15	—	523	1131	242	502	739	„ Sieverkrug × ab	850	1219	230	518	911	39
17	—	—	—	—	509	—	an Klautoft „	819	1210	223	509	902	36
	—	600	1140	249	510	808	ab „ an	—	—	—	506	—	—
19	—	604	1145	253	514	813	„ Hollewatt-Mühle × ab	845	1206	219	503	857	35
	—	—	1150	—	—	—	an Hollewatt „	841	1200	215	458	852	—
20	—	608	1155	257	518	818	ab „ an	—	1155	—	—	—	33
21	—	612	1200	301	522	823	„ Lönholm × ab	837	1150	211	448	847	32
23	—	616	1205	306	526	828	„ Eckwatt × „	833	1145	207	448	842	31
	—	—	—	—	—	833	an Norder-Hostrup „	827	1138	201	441	836	—
25	—	622	1212	311	532	837	ab „ an	—	—	—	—	834	—
30	—	636	1229	325	546	852	„ Rauberg × ab	813	1121	147	424	817	23
32	—	641	1235	330	551	857	an Haberslund ab	806	1115	142	418	811	22
—	—	950	139	—	554	—	Nach Süden ab Habers- Von Süden an	—	1109	—	337	555	—
—	—	901	—	337	555	1016	„ Norden „ lund „ Norden „	603	950	139	—	756	—
—	—	—	1109	337	555	—	Von Süden an Habers- Nach Süden ab	950	—	139	554	756	—
—	—	608	950	139	554	756	„ Norden „ lund „ Norden „	901	1109	337	555	1016	—
32	—	656	100	344	606	915	ab Haberslund an	754	1045	123	402	733	22
35	—	—	114	351	—	—	an Osterlügum ab	745	1036	116	358	724	—
	—	706	115	353	613	924	ab „ an	—	—	115	352	—	19
37	—	714	134	359	620	933	„ Osterfeld × ab	736	1027	108	343	716	16
10	—	722	132	406	627	941	„ Gjenner „	728	1019	101	335	727	14
	—	725	—	—	—	—	an Knivsberg „	725	1016	1258	332	724	—
40	—	726	135	409	630	944	ab „ an	724	—	—	—	—	13
43	—	734	142	416	637	952	„ Norby × ab	716	1008	1251	324	716	11
	—	—	149	—	—	—	an „ „	710	1002	1246	318	710	—
15	—	740	150	421	642	958	ab Loitkirkeby an	—	1000	—	—	—	9
46	—	746	156	426	648	1004	„ Barsmark ab	704	954	1241	312	701	7
	—	—	—	—	653	—	an Schauby „	657	947	1235	305	657	—
48	—	758	208	432	656	1011	ab Schauby an	—	—	—	—	650	—
49	—	757	207	435	703	1013	„ Stollig ab	652	942	1230	300	653	4
50	—	801	211	438	704	1015	„ Knapp × „	647	937	1225	255	647	3
53	—	811	221	446	714	1025	„ Apenrade-Norderter „	635	925	1218	248	634	0
54	—	814	224	449	717	1028	an Apenrade ab	632	922	1210	240	630	—
—	—	912	—	520	730	—	Nach Süden ab Apen- Von Süden an	—	909	1123	110	625	—
—	—	912	258	520	938	—	„ Norden „ rade „ Norden „	—	758	1122	210	625	—

Bemerkungen. ‖ Züge mit Bannpost. ‖ Züge mit Stückgutverkehr. ‖ Züge mit Viehsammel- oder Sätzewagen. × Zug hält nach Bedarf. Die fettgedruckten Zahlen bedeuten Zugkreuzungen. Die Nachtzeiten von 6⁰⁰ Abends bis 5⁰⁰ Morgens sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen bezeichnet.

Køreplan for amtsbanetoget Aabenraa – Løgumkloster for året 1904 Fra Wilckes bog side 81

Allerede 9 måneder efter banens åbning inddrog ledelsen et togpar. Kredsdagsmedlem Jep Hinrichsen beklagede inddragelsen og stillede straks krav om, at det blev genindsat så hurtigt som muligt ud fra den betragtning, at der burde skeles mere til det offentlige gode end udsigten til en højere fortjeneste. Også et forslag om at nedsætte billetpriserne blev gjort gældende, for at få folk til at benytte banen. Også det blev vedtaget. Billetterne kostede herefter 4 ½ pf. pr. km på 2. klasse.

Med jævne mellemrum blussede diskussionerne op på ny, både hvad angik togafgange og billetpriser. Da verdenskrigen brød ud i 1914 indskrænkedes togafgangen allerede dagen efter til 3 togpar dagligt.



Køreplan

Gyldig fra 1. Oktober 1925.

Afst. fra Aabenraa	Aabenraa-Hovslund-Løgumkloster.						Løgumkloster-Hovslund-Aabenraa.				
	Hverdage.			Søn- og Helligd.			Hverdage.			Søn- og Helligd.	
km	№ 11	№ 13	№ 15	№ 11a	№ 13a		№ 10	№ 12	№ 14	№ 10a	№ 14a
—	4 42	11 34	5 15	7 50	12 25	Ank. *Aabenraa* . . . . . Afg.	10 49	2 30	9 52	10 49	9 52
—	6 00	12 30	6 25	9 10	2 30	Afg. **Aabenraa** . . . . Ank.	9 10	1 50	8 57	10 20	9 00
3,5	S	S	S	S	S	— Knappen . . . . Afg.	S	S	S	S	S
4,6	6 20	12 47	6 42	9 27	2 47	— Stollig . . . . . —	8 55	1 34	8 40	10 05	8 46
5,5	6 26	12 52	6 47	9 32	2 52	— Løjt-Skovby . . . —	8 49	1 28	8 31	9 59	8 40
7,6	6 35	12 59	6 53	9 38	2 58	— Barsmark . . . . —	8 42	1 21	8 18	9 52	8 33
9,2	6 45	1 06	7 01	×9 46	3 06	Ank. Løjtkirkeby . . . —	8 36	1 15	8 07	9 46	8 27
11,1	S	—	S	S	S	Afg. Nørby . . . . . —	S	—	S	S	S
13,6	7 02	—	7 11	9 56	3 16	— Knivsbjerg . . . —	8 23	—	7 53	9 34	8 15
14,3	7 08	—	7 18	10 01	3 21	— Genner . . . . —	8 17	—	7 46	9 29	8 11
16,7	S	—	S	S	S	— Østermark . . . —	S	—	S	S	S
19,2	7 29	—	×7 30	10 15	3 35	— Øster Løgum . —	8 04	—	×7 30	9 14	7 57
22,0	7 40	—	7 40	10 25	3 45	Ank. **Hovslund** . . . Afg.	7 55	—	7 20	9 05	7 50
—	8 44	—	8 25	—	—	Ank. fra Syd *Hovslund* Afg. mod Syd	7 20	—	7 15	7 20	—
—	7 20	—	—	—	—	— — Nord — Afg. mod Nord	—	—	8 25	8 44	8 25
22,0	8 20	—	—	10 40	—	Afg. **Hovslund** . . . . Ank.	—	—	6 22	—	7 35
23,9	8 27	—	—	10 46	—	— Rugbjerg . . . . Afg.	—	—	6 16	—	7 30
29,3	8 41	—	—	10 58	—	— Nørre Hostrup . —	—	—	5 58	—	7 17
31,2	S	—	—	S	—	— Egvad . . . . —	—	—	S	—	S
33,8	8 55	—	—	11 10	—	— Hellevad . . . . —	—	—	5 38	—	7 03
36,6	9 06	—	—	11 18	—	— Klovtoft . . . . . —	—	—	5 26	—	6 54
39,2	S	—	—	S	—	— Sivkro . . . . . —	—	—	S	—	S
41,3	9 27	—	—	11 34	—	— Bedsted-Løgum . —	—	—	5 09	—	6 39
43,6	9 41	—	—	11 42	—	— Øster Terp . . . —	—	—	4 59	—	6 33
48,5	10 01	—	—	11 58	—	— Alslev Kro . . . —	—	—	4 44	—	6 20
49,7	S	—	—	S	—	— Asset . . . . . —	—	—	S	—	S
53,6	10 24	—	—	12 15	—	— Holmplads . . . —	—	—	4 29	—	6 04
54,3	10 30	—	—	12 20	—	Ank. **Løgumkloster** . Afg.	—	—	4 25	—	6 00
—	1 54	—	—	1 54	—	Afg. *Løgumkloster* . . . . Ank.	—	—	3 18	—	3 18

Den sidste gældende køreplan for strækningen Aabenraa – Løgumkloster. Fra L.H. Hansens bog side 222.

I 1920 overgik banen til dansk administration. Den var da i dårlig forfatning. Materiellet var nedslidt og præget af verdenskrigens mangler. I 1920 kørtes der stadig 3 daglige tog på strækningen, men med den nye køreplan senere på året indskrænkedes den til kun 1 daglig tur på hverdage. Toget afgik fra Løgumkloster i buldrende mørke kl. 5.20 og nåede Hovslund k1.7.37. Efter ca. 1 times ophold nåede toget så endeligt til Aabenraa 10.50. - Det blev kaldt spøgelsestoget, da det atter var mørkt, da det nåede Løgumkloster kl. 20.00.

Allerede i 1921 besluttede man i amtsrådet at en del af underskuddet skulle dækkes af de involverede sogne som toget gennemløb. Hvis ikke man ville tiltræde dette, ville driften på banen straks blive indstillet. Stillet overfor dette ultimatum forhøjede Bedsted og Øster Løgum hver deres bidrag til l000 kr. Nu resterede der kun et underskud på 4388 kr. Amtsrådet traf alligevel så småt deres forberedelser til at få banen lukket. Den 1. apr. om aftenen indløb der meddelelse om, at sognerådet i Bedsted under pres fra de næringsdrivende havde vedtaget at yde det fulde beløb.

Den ca. 800 meter lange og velbevarede dæmning syd for Øster Terp station. I dag anvendes den kun som markvej. Billedet er taget mod nord. Yderst til venstre skimtes den tidligere købmandsbutik, der ejedes af Annelise og Hans Rasmussen. Foto: H. Haugaard, okt. 1983.

Løgumkloster—Hovslund og omvendt. (Privat).

(Læses fra øven nedad) (Læses fra neden opad)

km	10				11
	520	f.	Løgumkloster	i	800
0.7	525	f.	do Holmplads	f.	755
4.6	541	f.	Asset	f.	742
5.8	548	f.	Alslev Kro	f.	738
8.2	557	f.	Sønder-Gravlund	f.	728
10.7	609	f.	Øster-Terp	f.	721
13.0	619	f.	Bedsted	f.	711
15.1	627	f.	Sivkro	f.	700
17.7	640	f.	Klovtoft	f.	652
19.2	646	f.	Hellevad Mølle	f.	643
20.5	653	f.	Hellevad	f.	638
21.8	658	f.	Lønholm	f.	628
23.1	703	f.	Egvad	f.	623
25.0	712	f.	Nørre-Hostrup	f.	617
30.4	730	f.	Rugbjerg	f.	559
32.8	737	i	Hovslund	f.	551

Der gik dog kun få år inden man alligevel lukkede banen. Amtsbanen kørte med kæmpe-underskud, og man traf derfor beslutningen om at indstille driften fra den 31. marts 1926.

Dagen efter åbnedes driften med rutebiler fra Aabenraa Automobil-selskab. Ruten Rødekro-Løgumkloster blev drevet efter en særlig overenskomst med statsbanerne som en art reklame for den nye statsbane, der var blevet vedtaget ved lov i 1924, og som forventedes at være klar i 1927. I mellemtiden kørte der nu 2 daglige rutebiler i hver retning. Varigheden af rejsen med tog fra Aabenraa til Rødekro og videre med bil til Løgumkloster var knap to timer eller 1 time hurtigere end det nogensinde havde kunnet gøres med amtsbanen over Hovslund.

Fahrkarte II. Kl.

10 ❁ A

Bedstedt

nach	Pf.
Sieverkrug	20
Klautoft	35
Hellew.-Mühle	50
Hellewatt	55
Lönholm	70
Eckwatt	85
Norder-Hostrup	90
Rauberg	130
Haberslund	140
Osterlügum	160
Osterfeld	175
Gjenner	190
Knivsberg	195
Norby	225
Loitkirkeby	230
Barsmark	245
Schauby	255
Stollig	265
Knapp	270
Aprd.-Nordert.	295
Apenrade	295

Fahrkarte III. Kl.
für Kinder
— 1. 10. 19.

1501 ❁ A

Loitkirkeby

nach	Pf.
Norby	25
Knivsberg	35
Gjenner	35
Osterfeld	50
Osterlügum	60
Haberslund	75
Rauberg	85
Norder-Hostrup	95
Eckwatt	105
Lönholm	115
Hellewatt	120
Hellew.-Mühle	125
Klautoft	135
Sieverkrug	140
Bedstedt	150
Osterterp	165
Grauiund	175
Alslebenkrug	185
Assith	195
Lügkl.-Holmpl.	210
Lügumkloster	210

2 billetter fra kleinbanens tid. Til venstre en 2.klasses voksenbillet Bedsted-Hovslund. Den kostede 140 Pf. Til højre en 3.klasses børnebillet fra Løjt Kirkeby. Denne billet er ubrugt, da den nederste talon, der dog ikke er med på billedet, ikke er blevet afrevet. Dette ret simple billetsystem på amtsbanerne var almindeligt på tyske baner, hvorimod det ikke blev anvendt på danske baner før genforeningen. Billetterne er hentet fra H.L. Hansens bog side 258.

Kilde:

- L.H. Hansen: ”Aabenraa Amts Jernbaner 1899 - 1926”. 1982. 304 sider.
- Birger Wilcke: ”Æ Kringelbahn - Aabenraa Amts Jernbaner”. Udgivet af Dansk Jernbaneklub som skrift nr. 44. København 1982. 257 sider.
- Niels Jensen: ”Danske Jernbaner 1847 – 1972”. 1972.
- Henning Haugaard: ”Da æ Kleinbahn kom” og ”Dyr mangel på plan”, artikler i dagbladet Vestkysten, henholdsvis 7. og 8. jan. 1974.

Andre navne for ”æ toch”, og hvad det sagde!

Amtsbanetoget blev kaldt ved flere navne, alt efter som man var i humør til. Det blev skiftevis kaldt "æ Kleinbahn", "æ Lillebahn", "æ Futtoch", "æ Kringelbahn", og som det mest benyttede: "Perle".

Toget gav danske lyde fra sig og de kunne endda forstås. - Sådan var toget jo ret menneskeligt. Når det skulle opad bakke mod Øster Terp sagde det:

- "Nu kommer æ, nu kommer æ", og når det kørte nedad sagde det:

- "Nu ka æ nok, nu ka æ nok".

Kilde:
- Anton Petersen, Løgumkloster. I bogen "Løgumkloster Studier 2". 1980. Side 58.
- Anton Petersen, født i Tornskov i 1903, kunne fra sin drengetid huske at drengene prøvede på at efterligne toget.
- I Æ Rummelpot fra 1970 mener man dog her, at toget sagde: "Så hjælp mæ dog: så hjælp mæ dog!", når det skulle opad, og når det gik nedad, sagde det: "No ka æ sjel, no ka æ sjel".

Amtsbanens stationer

I forbindelse med projekteringen af amtsbanen fik baneledelsen i løbet af foråret 1901 aftaler i stand med de fleste af de nye stationsbestyrere om holdepladserne. Ved anlægget af banen var der taget hensyn til at der skulle spares på udgifter til bygning af nye stationer. Det blev derfor især kroerne, der kunne bruges til formålet, og hvor kromanden således fik sig et bijob som stationsbestyrer.

I Klovtoft var købmand Jessen dog i færd med at opføre et smukt banegårdshotel, der ville tjene byen og hele omegnen til højeste pryd, hvilket fik dagbladet "Hejmdal" til tørt at bemærke, at man måtte da håbe, at det ikke stillede det nye Bismarck Monument i Bedsted i skygge: - Hvad det så end skulle hentyde til?

Stationsbestyrerne var forpligtede til at stille 2 værelser (2.-og 3. klasses ventesale) til rådighed med passende udstyr, vedligeholde dem for egen re^{g}ning, samt sørge for brændsel og belysning. Dertil skulle de stille toiletter til rådighed. Derudover skulle deres daglige pligter bestå i at sælge billetter, modtage, udlevere og ekspedere gods, bagage, levende dyr og indkassere gebyrer herfor. Der skulle også dagligt opstilles et kasseregnskab, afgives og modtages si^{g}naler samt i det hele taget holde opsyn med området og renligholde det.

Alt efter hvor stor stationen var, fik bestyreren 75-400 mark, hvilket beløb steg efterhånden som marken faldt i værdi. I 1920 udbetaltes kvartalsvis 300 kr. til stationsbestyrerne i de fleste tilfælde. Andre ydelser fik de ikke.

Stationsbestyrerne havde i øvrigt deres egen forening: "Apenrade Kreisbahn-Verein", stiftet den 16. aug. 1906 på initiativ af Lorenz P. Christiansen, Sivkro. Dens hovedformål var dels at varetage bestyrerens interesser over for driftsledelsen og dels ved kvartårlige sammenkomster at styrke kammeratskabet. Medlemskabet var frivilligt og kontingentet, der hovedsageligt skulle anvendes til velgørende formål, var fastsat til 2 mark årligt, at indbetale senest lo. okt. Udeblivelse uden gyldig grund ved den årlige generalforsamling takseredes til en bøde på 50 Pf. Trods det ret beskedne medlemstal bestod bestyrelsen af 7 mand. Med udbruddet af verdenskrigen blev foreningen opløst, og der synes ikke at have været taget noget initiativ til at få den genoprettet efter krigen.

Der blev oprettet i alt 27 holdepladser eller stationer langs ruten. Disse var med tysk skrivemåde følgende: **Apenrade Norderthor, Knapp, Stollig, Schauby, Barsmark, Loitkirkeby, Norby, Knivsberg, Gjenner, Osterfeld, Osterlügum, Haberslund, Rauberg, Norder-Hostrup, Eckwatt, Lönholm, Hellewatt, Klautoft, Sieverkrug, Bedstedt, Osterterp, Graulund, Alslebenkrug, Assith, Lügumkloster Holmplatz, og Lügumkloster Kleinbahnhof.**

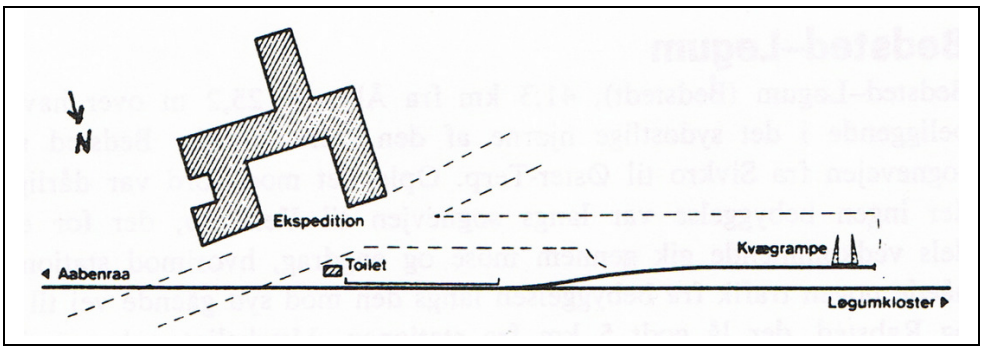
Alene i Bedsted sogn oprettedes fire holdepladser: Sivkro, Bedsted Øster Terp og Gravlund. Angående disse stationer lader jeg Birger Wilcke berette fra hans bog "Æ Kringelbahn" fra 1982.:

Sivkro

Sivkro station (Sieverkrug), 39,2 km fra Åbenrå, 27,5 m over havet, var beliggende på et sted, hvor landevejen fra Åbenrå til Løgumkloster skar banen i en spids vinkel. Lige ved stationen var ikke anden bebyggelse end den store gård, efter hvilken stationen havde fået sit navn.

Umiddelbart vest for vejen, grænsende op til denne, anlagdes en 40 m lang jordperron med en retiradebygning, men ingen ventesal. Vest herfor anlagdes på banens sydside et 60 m langt blindt læssespor med en mindre kvægrampe.

Sivkro havde fra gammel tid været gæstgivergård og skiftested for posthestene, men gæstgiveriet var nedlagt allerede mange år før banens åbning. På dette tidspunkt ejedes gården af en af de mere rabiate hjemmetyskere, kommuneforstander Christiansen, der tillige var formand for den lokale afdeling af den tyske forening for Nordslesvig. Christiansen overtog hvervet som stationsagent for det sædvanlige honorar på 50 Mk, for hvilket han skulle sælge billetter, ekspedere gods og stille et værelse til rådighed som ventesal. Det blev imidlertid kun en kort tid den gamle gæstgivergård kom til at fungere som jernbanestation, idet den nedbrændte totalt den 26. januar 1903 som følge af ildsvåde opstået i noget tøj, der hang til tørre. Christiansen genopførte gården i en temmelig trist, men meget enkel stil. Hovedbygningen bestod af en gennemgående enderisalit med gavle ud mod haven og gårdspladsen og en lang længe vinkelret herpå begrænsende gårdspladsen mod øst. Avlsbygningerne lå på syd- og vestsiden af gårdspladsen, hvis fjerde åbne side vendte ud mod landevejen og baneperronen.



I 1910 solgte Christiansen, som så mange andre hjemmetyskere, sin gård til regeringen for 100.000 Mk og denne forpagtede herefter gården bort for 1.000 Mk årligt, en temmelig dårlig forrentning for staten, til en tysker ved navn Balters, der også overtog baneforretningerne. I 1915 kom en ny forpagter og igen en ny i 1919, der imidlertid døde kort efter, hvorefter først enken og så sønnen overtog forpagtningen. I 1927, da forpagtningstiden var udløbet, overtages gården af den danske domæneforvaltning. I årenes løb var lønnen som stationsagent, da der ikke var nogen fordele ved hvervet såsom gæstgiverbevilling, steget til 300 Mk, hvilket i 1920 ændredes til 300 kr., en ganske god løn, når man tager en stedlig beboers opfattelse om, at stationsagenten kun havde sig selv at passe, i betragtning. At man dog alligevel opretholdt de gamle traditioner selv i dansk tid, vidner en sag fra 1922 om. Den 4. juni 1922 indberetter den meget geskæftige tyske konduktør, Helsinghoff, at der ingen havde været i Sivkro ved tog 16, da en herre skulle med, hvortil forpagter Jensen tørt svarede, at man godt havde set en herre løbe til toget, men at han nok ikke havde haft tid til at henvende sig på stationen. Nå, den rejsende fik da noget ud af sagen, idet han undgik den ekstrabetaling, man ellers skulle af med, når man købte billet i toget.

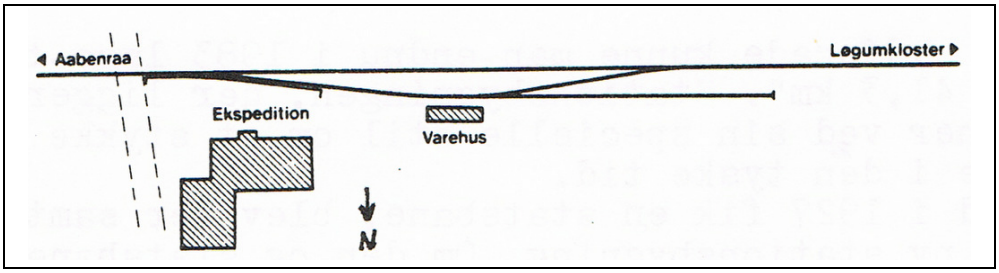
Persontrafikken var altid meget ringe, frem til verdenskrigen omkring 1.000

afgående rejsende årligt og i krigsårene 3-400, bortset fra 1917/18, hvor der slet ingen var. At stationen ikke blev nedlagt i 1921, da en række andre mindre stationer og holdepladser lukkedes, kan forundre noget, men skyldes vel dels, at gården nu ejedes af den danske stat, dels at godstrafikken ikke var helt ubetydelig. I 1905/06 og 1906/07 var mængden af afsendt gods helt nede på 2 tons, hvorimod der var en del mergel til stationen, men under krigen steg det afsendte gods til over 1.000 tons årligt, bl.a. tørv, og også efter krigen var godsmængden større, Talt mellem 100 og 250 tons årligt.

Sivkro station. Gården blev fra 1910 tysk domænegård. I 1903 nedbrændte den. I dag ejes gården af Lorenz Petersen. Billedet er fra Birger Wilckes bog side 208.

Bedsted-Løgum

Bedsted-Løgum (Bedstedt), 41,3 km fra Åbenrå, 25,2 m over havet, var beliggende i det sydøstlige hjørne af den store landsby Bedsted syd for sognevejen fra Sivkro til Øster-Terp. Oplandet mod nord var dårligt, idet der ingen bebyggelse var langs sognevejen til Vellerup, der for en stor dels vedkommende gik gennem mose og engdrag, hvorimod stationen opnåede nogen trafik fra bebyggelsen langs den mod syd gående vej til Hessel og Rabsted, der lå godt 5 km fra stationen. Mærkeligt nok var der ved banens anlæg kun et gæstgiveri i den store landsby, der havde godt 300 indbyggere. Dette, der tilhørte gæstgiver Mik. Hybschmann, lå ca. 200 m sydligere end den påtænkte beliggenhed for stationen. Da gæstgiveriet imidlertid lå dårligt for byen i forvejen og gæstgiver Hybschmann ejede jord helt op til banen, var han villig til gratis at stille jord til rådighed for stationen og flytte sit gæstgiveri til denne, hvilket antageligt også hang sammen med, at han var interesseret i at forhindre, at en anden fik bevilling til at åbne en ny kro.



Hybschmann kom imidlertid så sent i gang med sit byggeri, at dette ikke var færdigt ved banens åbning, hvorfor han passede sine forretninger fra den gamle kro, hvilket pådrog ham en reprimande fra baneledelsen, der forlangte, at han hurtigst muligt skulle flytte sit billetsalg til den nye station. Bygningsarbejdet blev herefter fremskyndet, og den nye stationsbygning og kro stod færdig i foråret 1902.

Dette var et af de største bygningsværker langs banen og lignede ligesom Klovtoft en rigtig station med to ventesale og billetsalg. Endvidere fandtes værelser for rejsende og i den østlige ende af bygningen købmandshandel. Bygningen, der var opført af røde mursten, var indtil for et par år siden næsten uforandret. Der er nu indsat termoglasruder, hvilket i nogen grad har forandret dens udseende, ligesom en bred omkørselsvej er ført lige syd om bygningen på det tidligere baneterræn. Et minde om banen ses i det felt, hvor stationsnavnet var anført. Medens den danske tekst er forsvundet, kan man endnu skimte navnet Bedstedt og oplysningen Apenrade 41,3 km.

Bedsted Amtsbanestation. Efter genforeningen ændredes stationsnavnet to gange. Først 24. sept. 1920 til "Bedsted Lø". Anden gang, 1. juli 1922 til "Bedsted Løgum". På billedet ses fra venstre bestyrer Mikkel Hybschmann (1849-1941) med hustruen Maren Outzen (1853-1905) og deres ældste søn Peter Hybschmann (1878-1974). Billedet af kroen er taget mod nord kort efter dens opførelse i 1902.

Umiddelbart udenfor kroen var perron med lygte og vest herfor et af Hybschmann opført varehus af træ. Foruden omløbsspor på 60 meters længde udfor varehuset fandtes mod vest et 41 m langt læssespor.

På kroens syd-facade kunne man endnu i 1983 læse teksten "Apenrade 41,3 km". Stationsbygningen, der ligger midt i byen, vidner ved sin specielle stil om et stykke jernbane-historie i den tyske tid. Da Bedsted i 1927 fik en statsbane, blev der samtidigt opført en ny stationsbygning. Om den og statsbanens historie kommer en artikel i et senere nummer. Foto: H. Haugaard, 1975.

Landsbyen var stærkt missionsk præget, og der var en del modstand mod kroen i hvilken, der ligesom i de andre stationskroer, fandt en del drikkeri og forstyrrelser sted. Hybschmann byggede derfor i 1910 en ny, købmandshandel sydligere i byen og solgte stationskroen til kommuneforstander Johannes Johannsen, der indrettede kontor i bygningen og afholdt kommune rådets møder i denne. Han blev dog hurtigt træt af hvervet som krovært og stationsagent og købte sig en gård nord for byen i 1914, medens stationskroen blev solgt til Georg Knudsen. Denne, der var missionsk indstillet, ophørte omkring genforeningen med udskænkning af stærke drikke og nedlagde kort efter gæstgiveriet helt. Der har siden ikke været kro i byen, således at tørstige sjæle var henvist til enten at køre til kroen i Øster-Terp eller til Kløveres i Hellevad. Knudsen, der blev sognerådsformand i 1920, havde ligesom Johannsen kontor i bygningen, som han ejede til sin død i 1953. Bygningen er stadig i familiens eje, idet først Knudsens søn og senere dennes enke har boet i stueetagen, medens 1. sal var lejet ud.

Trafiktal for Bedsted

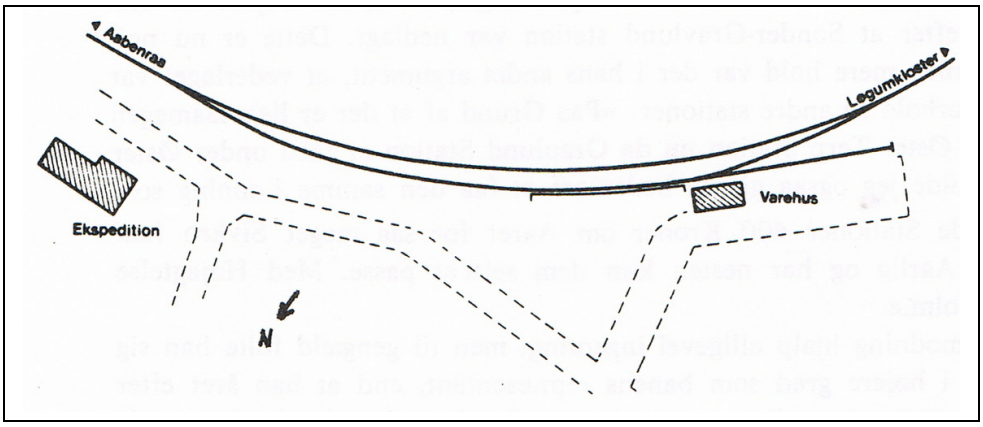
Driftsår	Solgte billetter stk.	Afsendt godsmængde tons	Ankommet godsmængde tons	Samlede indtægter Mark/kroner
1901/02.....	6.527	57,4	1.198,2	2.749
1902/03.....	7.959	179,8	1.052,7	3.323
1903/04.....	7.546	194,7		3.503
1904/05.....	7.146	176,8		3.330
1905/06.....	6.397	209,8		3.361
1906/07.....	6.484	292,1		4.205
1907/08.....	6934	274,0		4.152
1908/09.....	5.788	280,2		3.868
1909/10.....	4.713	217,2		3.854
1910/11.....	5.126	166,4		3.709
1911/12.....	5.005	316,4		4.367
1912/13.....	4.747	836,8		4.940
1913/14.....	4.071	586,1		3.920
1914/15.....	3,732	414,1		3.751
1915/16.....	2.670	273,6		2.523
1916/17.....	3.101	928,6		4.514
1917/18.....	1.439	1.504,0		10.702
1918/19.....	2.260	1.355,7		9.766
1919/20.....	2.719	628,1		6.888
1920/21.....				
1921/22.....	1.252	80,1	1.185,8	3.271
1922/23.....	2.243	123,0	1.862,3	4.048
1923/24.....	3.000	205,3	1.674,8	5.319
1924/25.....	3.132	198,2	1.548,1	4.761
1925/26.....				

Stationen havde i de første år ca. 8.000 afgående rejsende pr. år, men antallet sank stærkt under krigen med den forringede toggang og var i 1917/18 nede på omkring 1.000, for dog i banens sidste år at stige betydeligt, således at der i 1923/24 var over 3.000 rejsende. Godstrafikken var betydelig, i tysk tid godt 1000 tons årligt ankommet og afsendt gods og i banens sidste år, hvor der var en del grus og mergeltransporter, op mod 2.000 tons.

Øster-Terp

Øster-Terp station (Osterterp), 43,6 km fra Åbenrå, 30.0 m over havet, var beliggende syd for den lille landsby af samme navn med 15-20 gårde og huse, mejeri, skole og kro. Medens den senere statsbane gik direkte fra Bedsted mod vest til Alslevkro og Løgumkloster udenom Øster-Terp, slog kredsbanen her et slag først mod vestnordvest og så på selve stationspladsen i en skarp kurve i sydlig retning. Fra Oster-Terp går der sogneveje mod vest til Nørre-Løgum og Løgumkloster, mod nord til Bovlund og Branderup på Toftlundbanen, mod sydøst til Bedsted og mod syd til Sønder-Gravlund og Alslevkro. Selvom området ikke er tæt bebygget og der er - eller var - engdrag mod nord langs Kisbækken og andre

vandløb, var oplandet således ikke helt dårligt og omfattede flere store gårde, bl.a. den tyske landdagsmand, gårdejer Hinrichsens Tannenhof.

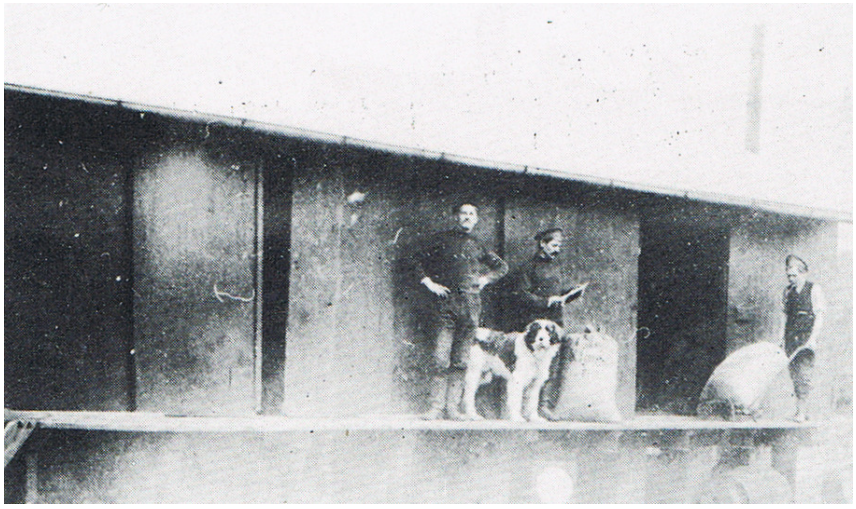


Stationsterrænet bestod foruden hovedsporet af et 118 m langt omløbsspor, begge med en radius fra 150 til 200 m, samt et 42 m langt læssespor. Ved sydenden af den 40 m lange jordperron var et temmeligt stort varehus af træ tilhørende stationsagenten.
Selvom kroen lå over 150 m nord for stationen blev der dog indgået aftale med kroværten, Christiansen, på de sædvanlige vilkår for gæstgivere. Også her fik samarbejdet et mere end broget forløb. Allerede starten var dårlig, mindre end et år efter åbningen solgte gæstgiveren kroen til en mand fra Angel for 36.000 Mk. Køberen overtog også stationen, men allerede 2 år efter solgte han til en dansker ved navn Petersen, der i 1906 indgik en byttehandel med en gæstgiver Christensen fra Toftlund. Denne døde imidlertid efter få års forløb, hvorpå hans enke overtog kroen og hvervet som stationsagent. Dette gik godt nogle år, selvom fru Christensen selv flyttede til Løgumkloster og overlod sin karl at passe stationen og kroen. Hvad ingen imidlertid havde regnet med, var, at Øster-Terp skulle blive jernbaneknudepunkt, idet det tyske militær under første verdenskrig byggede en sidebane herfra til Branderup station på Haderslevbanernes Toftlundstrækning. Og så gik det galt.

Øster Terp station, som også samtidig var kro. Den fik tilnavnet "Krug zur drei Hugel". Det skulle hentyde til at tre af de personer, der boede på kroen havde en pukkel. En af dem var fotograf. Han hed Ackermann. Stationsbestyreren hed fra starten i 1901 P.A. Christensen. Han drev også købmandshandel. Fra 1904 til 1906 var Carsten Petersen bestyrer. Den 15. maj 1906 tiltrådte Amalius Christensen fra Toftlund. I 1911 døde han, hvorefter enken fortsatte indtil 1922. Herefter bortforpagtede hun kroen, først til Jørgen Sørensen og fra 1923 Peter N. Holm.

Fru Christensen blev hurtigt træt af det tyske militær, som kun voldte hende ærgrelser både som stationsagent og krovært, og solgte efter krigen sin kro til N. P. Holm, der passede den til banens nedlæggelse. I 1925 forlangte han vederlaget, der efterhånden var steget til 300 kr., forhøjet til 400 kr., idet han gjorde gældende, at arbejdet var blevet større efter at Sønder-Gravlund station var nedlagt. Dette er nu nok tvivlsomt, men mere hold var der i hans andet argument, at vederlaget var for lille i forhold til andre stationer: "På Grund af at der er lige så megen Trafik på Øster Terp Station nu da Graulund Station er med under Øster Terp så vilde jeg også gerne beder om at få den samme Lønning som lige stående stationer 400 Kroner om året for så meget Sivkro får også 300 årlig og har næsten kun dem selv at passe. Med Højagtelse Peter N. Holm."

Hans anmodning hjalp alligevel ingenting, men til gengæld følte han sig heller ikke i højere grad som banens repræsentant, end at han året efter anvendte banens vogne til at losse svin over i privatbiler, der konkurrerede med banen, hvilket pådrog ham en skrap misbilligelse. Han holdt dog ud nogle år endnu og der var vedblivende kro på stedet til 1945.



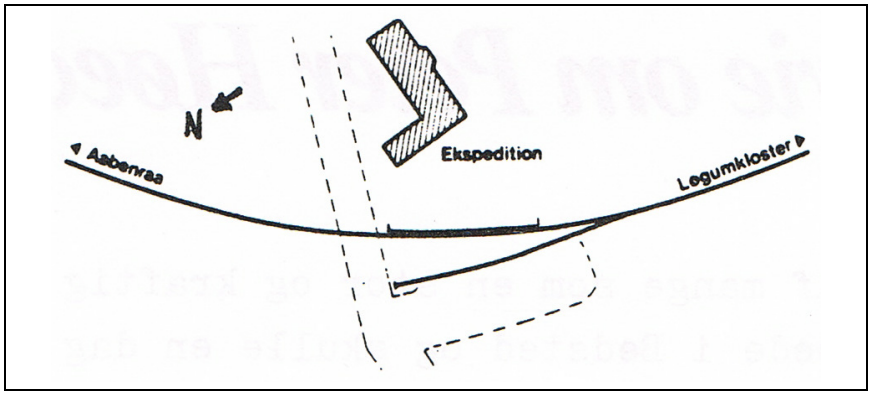
Varehuset ved Øster Terp Station i 1916. Billedet er hentet fra Birger Wilckes bog, side 209.

Den gamle krobygning, der bestod af en lang svær længe opført 1869 med en kraftig frontispice noget forskudt for midten, var i 1972 stærkt forfalden og frontispicen så hældende, at man ikke var stolt ved at gå ind under den. Den er nu fjernet og bygningen istandsat. Rejsestalden, der lå fremskudt mod vejen, er nedbrudt og afløst af en længere tilbageliggende udbygning.
Persontrafikken var oprindeligt ganske god, før krigen ca. 6.000 afgående rejsende årligt, under krigen dog kun 1-2.000 og efter krigen omkring 2.000. Godstrafikken var før krigen forholdsvis ubetydelig, kun ca. 200 tons afsendt gods årligt, men steg under krigen meget stærkt, foruden ca. 2.300 tons afsendt gods ankommende materialer til bygning af krigsfangelejre. I de sidste år var der over 1.000 tons gods årligt.

Sønder-Gravlund

Sønder-Gravlund station (Graulund), 46 km fra Åbenrå, 21,4 m over havet, i beretningen om baneanlægget betegnet som "eine kleine Haltestelle", var beliggende, hvor banen skar en lille sognevej fra Mårbæk på hovedvejen fra Åbenrå til Løgumkloster, til den ubetydelige landsby Sønder Gravlund, bestående af 4 gårde og et par huse. Oplandet indeholdt næppe mere end en snes gårde og huse med ikke over 100 indbyggere. På sydsiden af vejen anlagdes en jordperron med stopsignal og lygte samt syd herfor et 40 m langt læssespor. Umiddelbart øst for perronen fandtes en mindre landejendom tilhørende parcellist Arthur Eskild Abrahamsen, med hvem der inden banens åbning blev indgået aftale om at stille et værelse samt retirade og pissoir til rådighed for de rejsende samt rum til gods med

decimalvægt og sælge billetter, ekspedere gods og passe belysningen på perronen for hvilket Abrahamsen, der ikke drev gæstgiveri, oppebar 94 Mk i alt, hvoraf 20 Mk for belysningen samt 20 Pfennig pr. 1.000 kg gods.



Da Abrahamsen i 1911 fandt denne aflønning for ringe, opsagde han sit hverv og ansøgte kommuneforstanderen om, at der i stedet måtte blive oprettet et trinbræt 400 m sydligere, hvor banen løb helt ind til nordsiden af Åbenrå – Løgumkloster-vejen, idet dette ville ligge væsentligt nærmere Mårbæk, end den nuværende station samt om at der måtte blive opført en ventehal af træ på dette sted. Ansøgningen medførte øjeblikkelig en modadresse fra en række beboere i Sønder Gravlund, der ønskede den nuværende station bibeholdt, idet de mente, at den foreslåede holdeplads lå væsentligt ringere for flertallet af beboerne end den gamle station, hvortil kom ulemperne ved at de ikke længere kunne få deres gods ekspederet. Efter ordlyden af adressen, hvor hver enkelt beboer opregnede, hvad han fik befordret med banen, skrot, cement m.v. får man det indtryk, at der var en enorm godstrafik, hvilket imidlertid langtfra var tilfældet. Enden på det hele blev dog, at Abrahamsen fortsatte på de hidtidige vilkår.

Sønder Gravlund station, der var en mindre gård. Umiddelbart efter overgangen til dansk administration bestemte baneledelsen, at holdepladsen, for at undgå forvekslinger med Gravlund på Haderslev-banen og Gravlund på Varde-Grindsted banen, fremtidig skulle benævnes "Sønder Gravlund". Den 20. juni genåbnedes stationen som uofficielt trinbræt. Indtil 1983 ejedes gården af Axel Jacobsen (-1982). I dag bebos den af Bent Carstensen. Billedet er fra 1958. Efter Birger Wilckes bog side 208.

Efter overgangen til dansk styre, foresloges den nedlagt bortset fra transporter af vognladningsgods, og Abrahamsen opsagdes til 1. juni 1922. Efter at først Bedsted sogneråd havde protesteret herimod, indsendte beboerne af Mårbæk og Gravlund også et andragende til banen om i det mindste at få et stoppested i fremtiden. Dette blev imødekommet således, at billetsalget skulle foregå i toget, idet banebestyrelsen dog tilføjede, at man var villig til fortsat at give Abrahamsen frikort til banen, hvis han

ville vedblive med at varetage billetsalget, et tilbud som Abrahamsen dog ikke reflekterede på. Togene standsede herefter fortsat ved Gravlund, medens billetsalg og ekspedition af gods faldt bort. Efter hvad gamle naboer har fortalt, var Abrahamsen dog loyal nok mod sine gamle kunder til fortsat at lade dem benytte en af sine stuer som ventesal, hvis vejret var dårligt og de ellers skulle stå i regn og kulde på perronen.

Som man kan vente var trafikken aldrig af større betydning. Antallet af solgte billetter kom ikke på noget tidspunkt over 2.000 om året og sank under krigen med indskrænkningen af toggangen til mindre end en om dagen. Det afsendte gods lå, bortset fra nogle krigsår, på 2 til 20 t om året, således at Abrahamsen normalt ikke opnåede over 4 Mk for sin ekspedition af dette (under krigen dog hele 27 Mk).
Den gamle landejendom, hvorfra ekspeditionen skete, ligger der endnu, men blev for nogle år siden stærkt ombygget.

Kilde:
- Birger Wilcke: "Æ Kringelbahn - Aabenraa Amts Jernbaner". Udgivet af Dansk Jernbaneklub som skrift nr. 44. København 1982. Side 225-230.
- Bemærkning: I Wilckes tekst er der et par enkelte fejl og misforståelser.

Historie om Peter Høeck

Peter Høeck huskes af mange som en stor og kraftig mand med ligeså store fødder. Han boede i Bedsted og skulle en dag med toget til Aabenraa, og så syntes han da, at han ville have lidt med hjem til konen. Han gik da ind og købte 4 røgede ål. Men der var jo lang vej hjem fra Aabenraa.

Da toget nåede Løjt, tænkte han, at det kunne nu være godt med en røget ål. Han kunne da godt tage en enkelt. Da de var kommet til Hovslund:

"Ah! æ ka vist godt tej jen te - di smache så godt". Da de kom til Hellevad, spiste han også den tredie, og da toget kom til Sivkro, spiste han også den sidste, for det var da snart for lidt at komme hjem med!

Kilde:
- Annelise Rasmussen, Øster Terp i "Løgumkloster Studier 2" 1980. Side 58. Den omtalte person er her blot anonym.
- Oplysning: Peter Høeck blev født i Mårbæk 5. juni 1867 og døde i Bedsted 30. sept. 1948.

En strækarbejder ved amtsbanen fortæller

Som et led i undervisningen på Løgumkloster Højskole indsamledes i 1977 erindringer om jernbanerne i og omkring Løgumkloster.

For at få oplysninger om arbejdet ved selve amtsbanen besøgte Niels Sterum og Ingelise Selstrup Matthias Willumsen på Solgården i Bedsted.

Matthias Willumsen, der blev født i Gravlund 29. juli 1890, flyttede i 1896 til Løgumkloster, hvor

han arbejdede som formand for strækarbejderne fra 1911-26. Herefter fortsatte han en kort tid ved statsbanen, men opgav, hvorefter han drev en landbrugsejendom nær Løgumkloster.

I interviewet den 9. feb. 1977 fortæller Matthias Willumsen følgende, som er hentet fra bogen "Løgumkloster Studier":

> ”Da banen til Bredebro skulle bygges, kom der en masse folk sønden fra og herned. Det gav arbejde til mange. Min far, Morten Willumsen, var med til at bygge, og vi havde kostgængere hjemme, og det var frisere, for det var også galt med arbejde ude i Frisien. Boning ledede anlægsarbejdet.
> Banen til Aabenraa var delt op i strækninger. En strækning gik fra Løgumkloster til Klovtoft, den næste fra Klovtoft til Oster Løgum. Efter anlæggelsen af banen fik Morten Willumsen fast arbejde som strikarbejder og blev formand for arbejdskolonnen. Men han var nede fra Ringkøbing og kunne ikke snakke tysk.
> Matthias Willumsen kom ind ved banen i 1908, og i 1911, da han var 21 år, fik han jobbet som Vorarbeiter, som faderen havde haft.
>
> »Jeg blev formand for min far. Der var ikke altid lige mange i en arbejdskolonne. Arbejderne fik tre Mark om dagen -- og det var lige knebent, at man kunne leve for det. Om vinteren var der slet ikke noget arbejde. Så kunne de jo tjene ved banen, men når det kom til foråret, og der var andet arbejde at få, så rejste de.
> Kolonnens arbejde bestod i at vedligeholde den 18 km strækning fra Løgumkloster. Hegn og spor skulle holdes ved lige, f.eks. med en hakke renses for ukrudt. Nogle steder sank skinnerne, og så gav toget jo et slag. Så blev svellen hævet, og der blev stoppet jord ind under. Til det arbejde brugte vi en stophakker, som var en hakke med spids i den ene ende og en flad jernklump i den anden, og en hund, som var et stykke træ, som man lagde ind under svellen, og så stoppede man sand eller grus ind. Ved Klovtoft havde vi en grusvogn. Der var en masse sten i det sand.
>
> Vi tog ud med det første tog kl. seks om morgenen - ud til det sted, hvor der skulle arbejdes, og så kørte vi med tilbage om aftenen kl. seks. Dem der var inden for stationsvæsenet, de havde 12 timers arbejdsdag.
> Jeg kunne klare mig for lønnen, for jeg fik jo mere som Vorarbeiter, og jeg boede hjemme. Der betalte jeg en Mark om dagen. Strækarbejderne skulle jo læsse om. Når der kom kunstgødning og sager med statsbanen til Løgumkloster, og det skulle omlæsses til lillebanen, så sendte de bud med til kolonnen efter så mange mand, som de skulle bruge. I tiden inden 1914 var det jo en helt stumpet opgangstid. De fik så meget kunstgødning, byggematerialer og byg til byen. Der kørte ekstratog om natten med de sager fra Hovslund, hvor der også måtte være personale om natten til at **læsse.** De måtte betale dyrt for det, der blev kørt om natten.
> Kolonnen spiste ude. Om vinteren sad vi ude i snedriverne og spiste. Vi havde brødet inde på brystet, for at det ikke skulle fryse for os. Da termoflaskerne kom, var det straks en fremgang. Så fik vi varm kaffe. Før fik vi ikke noget varmt hele dagen. Hvis vi var i nærheden af en station, så gik vi op i et pakhus. Og vi kunne jo gå til kros.
>
> Banefolk var jo et noget fordrukkent folk. De måtte jo ikke drikke sprit, og de fik et afholdsblad hver måned. F.eks. et sted som Klovtoft, så holdt de, togføreren skulle ind og snakke, og så var de inde og få en lille en.
> Folk sagde jo, at når en kalv blev født, kunne det jo være lidt vanskeligt at få den til at drikke lige med det første. Så sagde de, at så skulle man bare sætte en kasket fra en banemand på kalven, så skulle den nok drikke.

Vi havde alle kasketter på. Jeg fik som arbejdsleder en kasket og en mantel udleveret. De andre skulle selv købe deres kasketter«.

Det lille tog var ikke farligt. Det kørte så langsomt, at folk kunne nå at komme af vejen; i hvert fald hvis de havde deres sansers fulde brug:
”Vi havde en markmand, en der slog vand op til kreaturerne. Han gik jo langs sporene en dag. Nu var han så døv, at han ikke kunne høre det. Så stod fyrbøderen af og gav ham et spark i røven, så han kom af. Så kunne de da komme forbi”.
Når strækarbejderne skulle af sted mellem togafgangene, havde de en trolje, som skulle pumpes frem. Banemestrene havde en skinnecykel.

Strækarbejdere øst for Løgumkloster. Billedet er fra Løgumkloster Studier 2, side 48

Matthias Willumsen arbejdede ved amtsbanen fra 1908 til 1926, da den blev nedlagt. Arbejdet var dog afbrudt af 1. Verdenskrig, hvor han var med i fire år. Lillebanen kørte til 1926, og da den holdt op, fik familien et lille sted med et par køer og nogle heste. Et par år senere kom Willumsen ind ved statsbanen til Rødekro som ekstramand, men det blev for meget arbejde, især da hans kone blev syg.
»Det var jo noget skaberi, otte timer på banen, og så skulle jeg jo gøre mit derhjemme om natten og om søndagen. Så jeg holdt op, når jeg nu kunne klare mig uden«.
Lønnen var ellers meget bedre end ved Lillebanen. Ved statsbanen fik man tarifløn.
Til at køre og betjene toget var der på amtsbanen en lokomotivfører, en fyrbøder og en ”Schaffner” eller ”togfører”, som billetterede.
Det kørende personale var stationeret i Aabenraa. Det var som oftest tyskere, som var kommet op sydfra. Matthias Willumsen fortalte, at det sidste tog kom til Løgumkloster kl. 23, og personalet overnattede i to rum i remisen. I det ene sov lokomotivfører og fyrbøder, i det andet togføreren. Så de var ikke hjemme ved familien hver nat.
Ved hver station skulle togføreren ind og give besked om ankomst gennem banetelefonlinjen. Der var ofte gods, som skulle læsses af eller på, og mens læssearbejdet stod på, var det nærliggende, at togpersonalet fik en snak i krostuen og en kaffepunch til snakken. Om sommeren skulle tørsten slukkes, og om vinteren gjorde det godt med noget varmt. Der går endnu mange historier om, hvordan »Perle« er blevet forsinket på sin færd, fordi togpersonalet kom for godt i gang på stationskroen. Vi hørte om ventetid på op til

en time ved en station. F.eks. hvordan de klarede sporskifte, ved at de sprang af toget, skiftede og sprang på igen. Hvis der var fest på kroen, når de kom til Alslevkro, var det sket, at togføreren ringede og sagde, at de var ankommet til Løgumkloster. Derpå gik de ind og festede.
Det meste arbejde lå dog i krostuen, hvor der var udskænkning af kaffepuncher og grog´er. Her kom ikke kun togpassagerer, men også folk fra egnen. Uden at vide det præcist fra udtalelser, kan man forestille sig, at stationskroerne, i og med at de havde daglige kontakter østpå og vestpå, har virket nyhedsformidlende. Ikke kun nyheder udefra, men også lokalt nyt, vittigheder og anekdoter har kunnet cirkulere her, hvor forholdsvis mange mennesker passerede i det ellers tyndt befolkede område.

Kilde:

- "Løgumkloster Studier 2". Heri "Jernbaneerindringer fra Løgumkloster egnen" af Ingelise Selstrup. Side 46-50.

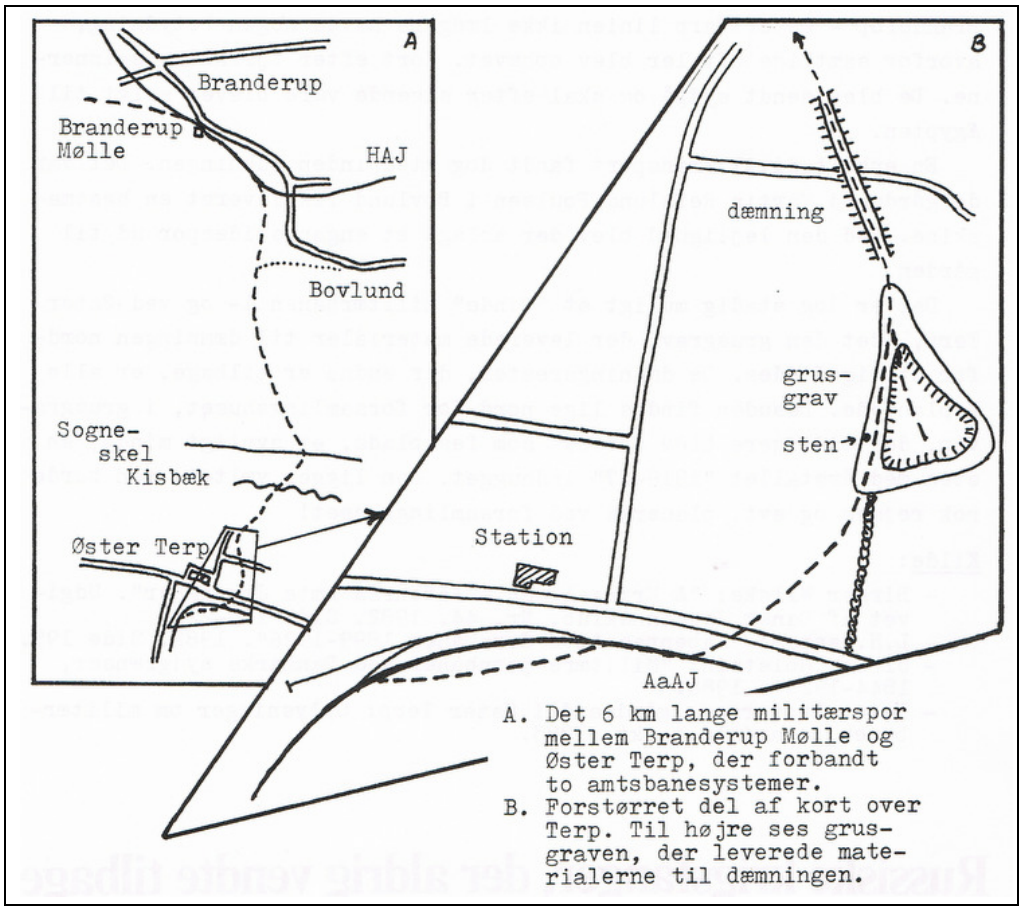
Militærbanen Øster Terp-Branderup 1916-19

Under hele første verdenskrig spillede amtsbanerne en betydelig rolle for militæret i sikringen af en forsvarslinie tværs over Sønderjylland mellem Aabenraa Amts Jernbaner (AaAJ) og Haderslev Amts Jernbaner (HAJ).

Man frygtede fra tysk side et engelsk angreb på Jyllands vestkyst, hvorfor det var vigtigt at forbinde amtsbanerne med hinanden enkelte steder. Et af stederne var mellem Øster Terp og Branderup Mølle, hvor man i slutningen af 1916 påbegyndte bygning af en l000 mm jernbane på seks km. ved hjælp af engelske og senere tyske krigsfanger fra arbejdslejren nord. for Øster Terp.

Øster Terp station blev i den anledning udstyret med et ekstra militærsidespor på 115 meter. Banen udgik herfra i østlig retning, drejede omtrent ved det nuværende forsamlingshus mod nord, krydsende vejen til Bedsted, hvorefter den skar sig først gennem et højdedrag og videre ad en opkastet dæmning. Fra Terp havde banen retning mod nordøst, men drejede ved sogneskellet atter nordpå, forbi Bovlund, indtil den løb sammen med strækningen Over-Jerstal-Toftlund sydøst for Branderup Mølle. I samme forbindelse anlagdes et 22 km langt militærspor fra Branderup over Arrild til Døstrup.

Militærbanen trafikeredes med materiel fra Aabenraa amtsbane, men hvor stor trafikken egentlig var på strækningen foreligger der ingen konkret materiale om. Kun vides det med bestemthed, at der 12. sept. 1917 ifølge en instruks fra driftsledelsen til Hovslund afgik et tog bestående af 2 lokomotiver, lo personvogne og 2 godsvogne, der bl.a. befordrede krigsfanger fra Aabenraa til en fangelejr i nærheden af Toftlund. Dette har dog næppe været den eneste transport, selv om trafikken her var den mest beskedne af samtlige forbindelser.



A. Det 6 km lange militærspor mellem Branderup Mølle og Øster Terp, der forbandt to amtsbanesystemer.
B. Forstørret del af kort over Terp. Til højre ses grus-graven, der leverede materialerne til dæmningen.

Et stykke dæmning lige øst for gårdmand Peter Brodersens gård i Øster Terp hvorpå militærbanen blev lagt i 1916-17. Efter banens nedlæggelse blev dæmningen beplantet. Billedet er taget mod sydøst i retning af forsamlingshuset af H. Haugaard i okt. 1983.

Trafikken på linien blev dirigeret fra stationerne i Øster Terp og Aabenraa, hvor hovedledelsen sad. Den 29. marts 1917 forhandlede hærledelsen med amtsbaneledelsen om overtagelse af driften på strækningen og den 2. april kunne baneledelsen opstille et budget for driften, der ville skadesløs holde amtsbanens udgifter hertil. På strækningen Øster Terp - Branderup fandt man det nødvendigt

at ansætte en sporskifter på stationen til en årlig løn af 1800 mark, hvortil kom lokomotivfører Weber til en årlig løn af 255o mark og fyrbøder Knudsen til 2200 mark, hvortil kom løn til en banemester, en bygningsmester til 1800 mark og seks strækningsarbejdere á 1500 mark samt togfører Desler til 2000 mark, således at man i alt måtte regne med lønudgifter på 20.394 mark årligt.

Efter krigens ophør i 1918 benyttedes banen til borttransport af våben og bygningsmaterialer og den 6. jan. 1919 kunne man meddele, at Branderup - Øster Terp linien ikke længere havde nogen betydning, hvorfor samtlige aftaler blev ophævet. Kort efter fjernedes skinnerne. De blev sendt sydpå og skal efter sigende være blevet solgt til Ægypten.

En enkelt civil transport fandt dog sted inden lukningen. Det var da gårdmand Martin Refslund Poulsen i Bovlund fik leveret en høstmaskine. Ved den lejlighed blev der anlagt et engangssidespor ud til gården.

Det er dog stadig muligt at "finde" militærbanen og ved Øster Terp, idet den grusgrav, der leverede materialer til dæmningen nordfor stadig findes. De dæmningsrester, der endnu er tilbage, er alle beplantede. Desuden findes lige nord for forsamlingshuset, i grusgraven, der tidligere blev anvendt som festplads, et synligt minde, en sten med årstallet "1916-17" indhugget. Den ligger væltet, men burde nok rejses og evt. placeres ved forsamlingshuset!

Kilde:
- Birger Wilcke: "Æ Kringelbahn - Aabenraa Amts Jernbaner". Udgivet af Dansk Jernbaneklub. Nr. 44. 1982. Side 118-22.
- L.H. Hansen: "Aabenraa Amts Jernbaner 1899-1926". 1982. Side 195.
- Ulrich Holstein: "Militære jernbaner ved Danmarks sydgrænser, 1844-1920". 1980.
- Peter Brodersen, gårdmand i Øster Terp: Oplysninger om militærbanen i samtale i okt. 1983.

Russiske krigsfanger, der aldrig vendte tilbage

På kirkegården i Bedsted ligger et par russere, der under første verdenskrig førtes hertil som krigsfanger.

I 1978 vedtog Løgumkloster byråds kulturudvalg at genleje gravene af menighedsrådet for en ny 25 års periode for et så beskedent beløb som 337 kr. (Notits i dagbladet Vestkysten 11. aug. 1978).

Gravene vidner således om et stykke krigshistorie, der vendte op og ned på mange skæbner. En af dem var Theodor Semkow, født i russisk Polen 28. nov. 1885. Han boede først mange år på Tjørnevej, senere i et usselt kammer på Vestergård.

Theodor Semkow lærte aldrig at tale et forståeligt dansk, og jeg husker tydeligt, når han f.eks. sad op ad en sydmur og nød solen fra sin lille skammel. Han var meget glad for os børn. Ofte kaldte han os hen til sig, hvor han uden at sige noget tog os i ørerne. - Først senere forstod jeg at det har været af mangel på kontakt.

De sidste måneder af sit liv tilbragte han på et plejehjem i Rødekro. Her døde han 24. apr. 1951.

Færdselsvejene i sognet

Sognets vejnet er noget af det, der inden for de sidste generationer har gennemgået de største forandringer, lige fra smalle og hullede grusveje til brede, asfalterede og direkte gående landeveje. Forbindelsesvejene mellem de enkelte landsbyer gik tidligere nærmest i zigzag. De er nu næsten alle blevet gjort lige, bredere samt blevet asfalterede. Der er også blevet bygget nye veje, ligesom der også er veje, der har mistet deres oprindelige funktion.

Mange af de veje, der omgiver landsbyerne er sikkert begyndt som markveje. Gårdene lå inde i byen og som stråler herfra udgik der veje til markerne. Sumpede områder eller vandløb undgik man ved at køre uden om, og var det alligevel nødvendigt at passere, lavede man et vadested, hvor det var lettest at passere. Derfor ser man oftest vejene anlagt langs åerne eller mellem vandskellene. Kun de mest hensigtsmæssige bevaredes helt op til vor tid.

Den mest befærdede vej både dengang som nu var vejen østfra, forbi Sivkro. Den fulgte Arnåens nordlige bred. Ved Arndrup Mølle delte den sig. Videre vestpå måtte den passere et vandløb. Det blev Bolbro-bækkens nedre løb ved Mårbæk mod Løgumkloster. Allerede på Mejers kort kaldes den "Herrevejen" eller "Tøndervej". (Hellevadvej).

Den anden større vej var vejen gennem Bedsted. Den kom fra Agerskov, via Vellerup, vest om Højholm, krydsede Herrevejen, forbi Arndrup Mølle og videre ad snoede veje gennem Arndrup mod Tønder. Ved vejkrydset nord for Møllen står endnu en vejvisersten med årstallet 1785 (se side 56).

Indkørslen til Bedsted by set fra syd. Tidligere udmundede Kirkegade længere østpå i Hellevadvej end i vore dage. På vejen ses en vogn med et læs halm. Billedet er fra 1940-erne. Billedet er lånt af tidl. købmand Peter Petersen, Bedsted.

De to nævnte veje var de vigtigste og mest trafikerede, og med dem var man forbundet til omverdenen. Bedsted by lå således fra tidligste tid ved et vejkryds, hvorfor der også alle dage har været grundlag for kroeri i byen. For yderligere at opfylde et behov opførtes i begyndelsen af 1700-tallet kroen Sivkro. Man behøvede så ikke at omlægge vejen til Bedsted, hvis man f.eks. kom østfra og skulle mod Tønder.

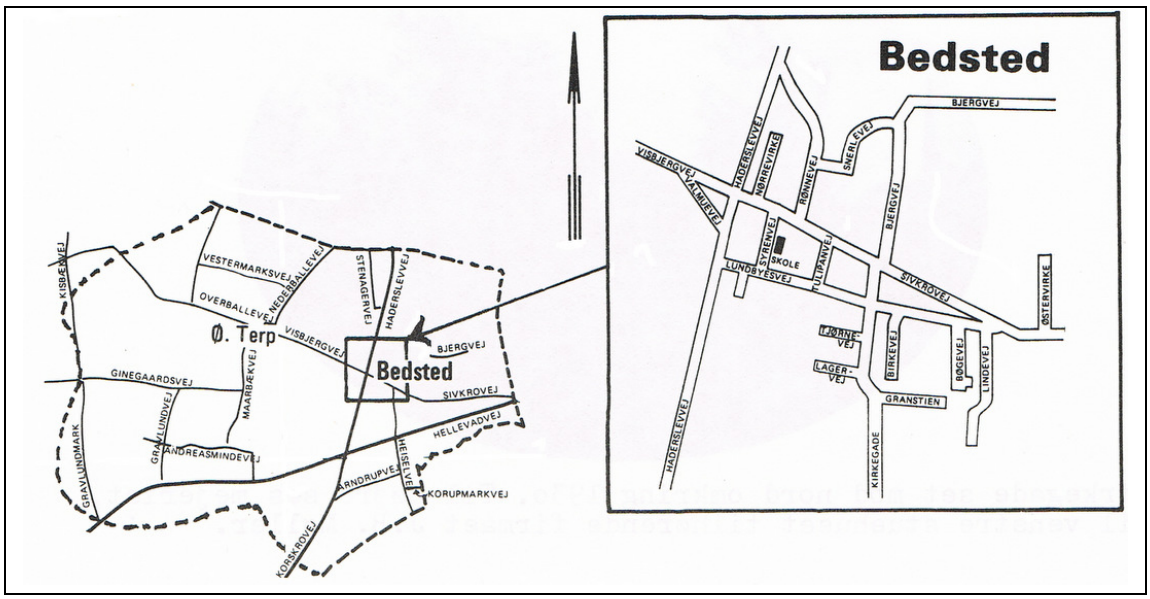
I midten af 1800-tallet steg behovet for samfærdsel i takt med den begyndende industrialisering. En langsom udbygning af det bestående vejnet kom i gang, men det blev på et helt andet plan det epokegørende inden for samfærdsel kom i stand - og det var jernbanerne -. Om denne periode kan der læses andetsteds.

I 1937 kørte det sidste tog gennem Bedsted sogn. Herefter blev det igen vejnettet man så en fremtid i. Det blev nu udbygget, idet man gjorde de eksisterende veje både bedre og bredere, men også bygning af helt nye vejanlæg tog man fat på. Der blev anlagt en helt ny Haderslev-Tønder-vej, som en slags omfartsvej i årene 1930-35. Omkring 1950 blev den (Haderslevvej) asfalteret ligesom de øvrige store amtsveje var blevet det i årene forinden.

Fra Bedsted mod syd blev der i 1960-ernes begyndelse bygget en ny vej med direkte retning mod Ravsted med ny bro over Arnåen.(Hejselvej). Vejstykket ender i Hejsel, hvorefter man videre må følge de gamle og, snoede veje, der dog er blevet asfalterede.

Blandt de mere lokale veje er den vigtigste vejen fra Sivkro gennem Bedsted mod Terp via Visbjerg til Løgumkloster (Sivkrovej) og (Visbjergvej). Tidligere kaldtes den "æ klostervej". Østpå blev den kaldt "æ tingvej" eller "æ møllevej".

Vejen nord om Mårbæk Bjerg forbinder Mårbæk med Gravlund. Den hedder nu Andreasmindevej. Fra denne går en vej nordpå mod Øster Terp og videre mod Bovlund som Mårbækvej og Nederballevej. Den sidstnævnte blev førhen kaldt "æ skotvej".



I 1970 fik alle gader i Bedsted by nye navne. Resten af sognets veje fulgte efter sommeren 1975. Tegningerne viser Bedsted sogns vejnet. Kortet er hentet fra Mostrups: Løgumkloster Vejviser. 1983.

Foruden de her nævnte forbindelsesveje mellem sognets byer, var der nogle, der havde betegnelsen kirkeveje eller kirkestier. En af dem var "terpernes kirkesti", der fra Bolbro gik syd om Bedsted by mod kirken. Sporene af den findes endnu syd for bebyggelsen langs Lundbyesvej. Også fra Mårbæk gik en kirkevej. Den eksisterer heller ikke mere, men fulgte vestfra Hellevadvejen til det store vejkryds i Arndrup. Herfra gik den direkte forbi Dybmosen til kirken.

Fra "Arndrup Stok" udgik en kirkesti. Den benyttedes altid af arndrupperne når man var til fods,

ellers måtte man Pænt følge vejen langs Arnåens sydlige bred over møllebroen. Det var en omvej.

Desuden fandtes der overalt i sognet stier, der havde karakter af genveje for den gående trafik. Eksempler herpå er stien fra herredsfogedgården til landsbygaden. Fra den gamle skole tværs over toften til kroen og videre sydpå til kirken. Den gik lige vest for den nuværende Kirkegades bebyggelse. I Terp udgik en sti fra stationsbygningen over toften mod nord..

En hel del nye vejanlæg blev til i 1950- og 1960-erne, bl.a. i forbindelse med udstykningen af Gravlund Mark (se side 16-17). Der blev her bygget en ny vej mellem Alslev Kro og Visbjerg (Gravlundmark) og (Kisbækvej) langs sognets vest grænse. Fra Løgumkloster byggedes Jørgensgårdvej, der gik over i Ginegårdsvej i retning mod Bedsted, men af forskellige grunde ender vejen syd for Terp. Den resterende del af strækningen ind til Lundbyesvej i Bedsted har flere gange været på tale og bør vel også inden for en overskuelig fremtid færdigbygges, og især efter at sognet i 1970 blev indlemmet i Løgumkloster Storkommune.

Desuden blev der i 1960-ernes slutning projekteret en ny vej fra Gravlund til Ginegård (Gravlundvej) og videre nordpå til "Enggård" og Bålsted ved Bovlund. Den største del af strækningen er i dag bygget med undtagelse af vejstykket mellem Ginegård og Enggård, der aldrig er blevet og sandsynligvis heller aldrig vil blive realiseret.

Kirkegade set mod nord omkring 1930. Til højre ses mejeriet, til venstre stuehuset tilhørende firmaet J.B. Møller.

Der er således sket store forandringer med vejnettet i den forløbne menneskealder, hvor næsten samtlige små veje også er blevet asfalterede. Der er med disse skabt bedre forbindelser til alle sider og samtidigt åbnet op for udstykning og udnyttelse af hidtil isolerede arealer.

Selve vejnettet i Bedsted by har også gennemgået store forandringer. Man behøver ikke at gå længere tilbage end til årene efter den sidste krig for at mindes Bedsted som en hyggelig og landlig lille by med ret smalle, og om sommeren støvede landsbygader. Allerede i 1950-52 blev vejene udbyggede og asfalterede. Der blev samtidigt kloakeret og langs de nye gader anlagt fortove, ligesom byen også ved samme lejlighed fik gadebelysning.

Men byplanlægningen sluttede ikke dermed. Omkring 1960 blev stationsvejen (Lundbyesvej) ændret, således at den fik ny udmunding til Haderslev-Tønder-vejen ca. 100 meter syd for den tidligere. Denne linieføring bag om det tidligere "armhus blev taget i brug 29. aug. 1963. Ændringen blev foretaget i forbindelse med placeringen af centralskolen i byens midte, men også med henblik på en forbindelse til den føromtalte udstykningsvej (Ginegårdsvej) fra Løgumkloster.

Endvidere blev der med skolebyggeriet i 1962-64 samt i forbindelse med den almindelige byudvikling nogle år forinden anlagt to tværgader mellem Sivkrovej og Lundbyesvej, henholdsvis "Syrenvej" og "Tulipanvej", som blev deres officielle navne ved indførelsen af gadenavne i 1970.

De sidste nyanlagte gader i byen er "Birkevej", "Bøgevej" og "Lindevej" i den østlige bydel. De er parallelle og udmunder mod nord i den øst-vest gående Lundbyesvej.

I forbindelse med nogle udlagte arealer til industri byggedes samtidigt "Nørrevirke" og "Østervirke".

Kilde:

- Henning Haugaard: "Bedsted sogns trafikårer i og 2", artikler i dagbladet Vestkysten, henholdsvis 2. og 3. jan. 1974.

Postvæsenet

Postudbringningen foregik i forrige århundrede kun en enkelt gang om ugen. Der var endnu ikke mange, der holdt aviser, og breve var endnu ikke særlig almindeligt, De få breve, der enten skulle afsendes eller modtages, blev bragt med postvognen. Et sted i byen blev de afleveret, hvorfra man så på bedste vis fik posten ekspederet til de rette modtagere. I Vellerup, fortælles der, at stodderkongen her stod for brevudbringningen, da han var den, der kom mest rundt i sognet.

Først omkring 1864 blev en ordentlig daglig postgang afviklet. Posten udgik da fra Løgumkloster. Han skulle på sin rute besørge post til Landeby, Visbjerg, Øster Terp, Bedsted, Svejlund, Hinderup, Mellerup, Bovlund, Bjerndrup, Løjtved, Tohede, Koldkåd, Ulstrup og sidst Løgumgårde. Det var en lang tur og kunne slet ikke klares på en dag, hvis han skulle gå ind hvert sted. Posten kunne gøre det en del lettere for sig selv ved fra skolen at få noget af posten sendt med børnene hjem til udflytterne. Alligevel var det en drøj tur for postbudet. Om vinteren skulle han af sted længe før dag og var ikke hjemme igen før sent om aftenen.

Senere blev postudbringningen sat i et bedre system. Der blev ansat flere postbude og hver især fik herefter et mindre distrikt. Det ændredes igen til at hvert sogn udgjorde et postdistrikt med eget posthus.

Omkring århundredskiftet var Carl Stål post i Bedsted. Han skulle klare hele sognet. Når han engang imellem havde en af de lange dage, kunne han f.eks. med en stille håndbevægelse oppe fra Bedsted Bjerg vinke ud til rentegården i Nørkjær enge ved skellet til Hinderup. Det betød at de ingen post fik i dag, men pænt måtte vente til i morgen. Eller han kunne finde på at binde avisen fast til fårenes halsbånd, så ejeren selv kunne tage den med hjem, når fårene skulle flyttes eller hentes hjem.

Huset Sivkrovej 15, hvor der fra omkring 1925 til 1965 var posthus og fra 1937 til 1954 tillige telefoncentral. Postmesteren hed Ernst Hybschmann (1888-1982). Han var gift med Bothilde Hansen (1884-1971) fra Klovtoft. Huset, der i dag bebos af Lorenzen, blev omkring 1907 opført som aftægtshus for Broder Ratenburg, der havde haft gården, som man på billedet ser yderst til højre. Gården besiddes i dag af Andreas Gubi. Billedet er lånt af Maren Junker, Visbjerg.

Sognets første postekspeditionssted havde i den tyske tid til huse i Øster Terp. Af samme grund var postadressen derfor også f.eks. Bedstedt pr. Oster Terp. I 1897 hed postmesteren Peter Petersen Gram. Fra 1909 var posthuset placeret i det nuværende mejeris stuehus.

I Bedsted byggede Hans Hybschmann i 1910 en købmandsbutik (Kirkegade 13). Her på 1. sal indrettede en yngre bror Ernst Hybschmann et postindsamlingssted.

Den 31. jan. 1921 blev postekspeditionen i Terp overflyttet til Bedsted. Pladsforholdene blev dog snart for små for Ernst Hybschmann og omkring 1925 flyttede han med posthuset ind i huset Sivkrovej 15. Her var der nu posthus til 1. okt. 1965. Ny postmester blev Edle Holm Sivkrovej 25, længere østpå i gaden.

I sommeren 1981 holdt Edle Holm op og da slagterbutikken lige overfor samtidigt blev ledig, flyttede posthuset nu hertil (Sivkrovej 16). Stedet fungerer dog nu kun som brevsamlingssted med hovedpostkontoret liggende i Løgumkloster. - På en måde kan man sige at ringen atter er sluttet: -

Kilde:
- H. Lausten Thomsen: "Peter Lautrups minder", artikel i Sønderjysk Årbog 1944, side 213.
- Maren og Gunnar Junker, Visbjerg. Oplysninger om post- og telegrafvæsenet i Bedsted i brev af 1. feb. 1984.

Ginegård

En vej i Øster Terp er opnævnt efter "Ginegård". I 1956 blev den anlagt, men først i 1975 blev "Ginegårdsvej" dens officielle navn. Men hvorfor hedder gården Ginegård, og hvem var Gine?

Gine eller rettere Jørgine Schildt sad som ejer af gården fra 1932 til sin død i 1940. Hun blev født i Arndrup 16. sept. 1861, som datter af gårdmand Gert Jørgensen Schildt (1826-1912) og Magdalene Nielsen Ravit (1824-1900). Forældrene havde først en gård i Arndrup, men overtog i 1868 en helt nyopført gård på godt 26 ha for en pris af 5220 Mark syd for Øster Terp.

Ginegård set fra syd. I 1953 blev den nuværende ejer Lars Peter Stigsen bestyrer. I 1963 købte han den til Ejendom. Billedet er fra omkring 1955.

I 1898 overtog sønnen Rasmus Schildt gården sammen med søsteren Gine. Da deres far i 1912 døde, besluttede de to søskende at sælge gården til Alfred Magne Petersen (1884-1977) fra Kringlum ved Ballum for 32.000 Mark.

Rasmus og Gine flyttede herefter til Bedsted til huset Sivkrovej 15 (Se side 214), men fortrød handelen og var da så heldige, at de i 1924 kunne tilbagekøbe deres barndomshjem for 16.250 kr. af Daniel Hinrichsen Jensen på Tannenhof.

Ifølge Trap, Danmark fra 1929 blev gården tidligere kaldt "Hvem-ha-lyst" og navnet skal efter

sigende have henledt opmærksomheden på den ugifte Gine, der var husholderske for broderen. Heller ikke Rasmus blev dog nogensinde gift. Efter hans død i 1932 blev hun ejer af gården. Hun huskes som en spinkel dame med knold i nakken.

Efter Gines død i 1940 i 1940 blev gården overtaget af Statens Jordlovsudvalg. De kunne ikke bruge gårdens gamle navn, og omdøbte den derfor Ginegård. De ansatte Frende Abild som bestyrer. Da udstykningen omkring 1950 indledtes blev han tildelt nabojorden og byggede her et nyt statshusmandsbrug.
I 1953 kom den nuværende ejer Lars Peter Stigsen til gården som bestyrer. Han købte gården i 1963. Siden 1975 har han siddet i menighedsrådets bestyrelse.

Ginegårds besiddere siden 1868:

Gert Jørgensen Schildt	**1868 - 1898**
Rasmus Schildt (søn)	**1898 - 1913**
Alfred Magne Petersen	**1913 - 1918**
Marie Hinrichsen, Tannenhof	**1918 - 1923**
Daniel Hinrichsen Jensen	**1923 - 1924**
Rasmus Schildt	**1924 - 1932**
Gine Schildt	**1932 - 1940**
Frende Abild	**1941 - 1951**
Anders Ebsen	**1951 - 1953**
Lars Peter Stigsen	**1953 -**

Kilde:
- Løgumkloster Retsarkiv: Øster Terp Grundakter, Bd 1, bl. 13. Landsarkivet i Aabenraa.
- Kirkebogen for Bedsted sogn. Landsarkivet i Aabenraa.
- Lars Peter Stigsen, Ginegårdsvej 9, Øster Terp: Oplysninger om gården i samtale af 12. feb. 1983.

Fire nybyggeri er i Øster Terp 1964

I marts fik fire sønderjyder meddelelse om, at de var bevilget statsjord til oprettelse af husmandsbrug på omkring 30 tdr. land hver I Øster Terp. Siden har de dyrket jorden, og håndværkerne er i gang med at opføre bygningerne. Medens de to af de nye husmænd i Øster Terp har drevet landbrug, hvis jord nu bruges som tillægsjord, er den tredje forpagter og den fjerde, som tillige er den yngste, har hidtil været landbrugs-medhjælper.

I en samtale med to af de ny husmænd i Øster Terp siger den ene, at det ikke er let at holde op med at være selvstændig, når man har prøvet det for, mens den tidligere landbrugsmedhjælper mener, det er en passende alder - han er 25 år - at begynde for sig selv.

Bygningerne er først under opførelse nu
Arealet, der er udstykket til de fire 'husmandsbrug, er i alt på godt 130 tdr. land og er samlet af Statens Jordlovsudvalg fra en række landmænd. - For blot nogle år siden var store områder ikke opdyrket og lå nærmest hen som

ufremkommeligt terræn. Efter at vejen, der fører forbi de tre af de fire ny husmandsbrug og som bl. a. går til Løgumkloster, blev lavet, gennemførtes en jordforbedring, vandstanden sænkedes og derefter blev det muligt at opdyrke jorden, som har vist sig at være af god kvalitet.
På de nye brug er man for tiden ved at opføre bygninger på de tre efter tegninger, som arkitekt J. Petersen, Tønder, der har været arkitekt for jordlovsudvalget i Tønder Amt har tegnet, og som der er opført en del af ikke mindst på egnen.
Den fjerde skal ligeledes have opført en sådan ejendom, men da det har været vanskeligt at få håndværkere, er dette byggeri ikke begyndt endnu.
De tre, der for tiden har byggeri i gang, er Tage Schack, der tidligere har været landbrugsmedhjælper i Ravsted, André Andersen, Bedsted Bjerg, der har drevet en landbrugsejendom på Bedsted Bjerg, Albert Sørensen der har været forpagter i Skovby ved Hovslund, mens den fjerde, hvis byggeri endnu ikke er kommet i gang, er Chr. Jørgensen, som har drevet et landbrug i Birkelev ved Brøns, hvis jord nu er brugt som tillægsjord til andre.

Har sparet 28.000 kr. i de sidste elleve år

Den 25-årige Tage Schack, som vi traf ude i marken, travlt optaget af at efterårssprøjte, glæder sig i første omgang til at skulle flytte ind om en måneds tid og dernæst glæder han sig til et forestående bryllup med hans forlovede frk. Ulla Rudebeck Petersen, fra Busholm ved Øster Højst.
Naturligvis har Schack lært landbrug hjemme hos faderen i Ravsted, men har tillige arbejdet en del steder i landsdelen og fik så lyst til "selv at have foden under eget bord".
- Jeg finder det er en passende alder at begynder for sig selv, siger Tage Schack under en kort pause i pløjningen. Hertil kommer, at jeg, siden jeg kom ud af skolen som 14-årig, har opsparet 28.000 kr., hvorved jeg har haft både til udbetalingen og til køb af kvæg, søer og nogle maskiner. Det skal tilføjes, at min kæreste også har sparet et pænt beløb sammen, så vi kan få godt begyndt.
Endelig har det været en god sommer for avlen, som er kommet godt i hus.

Et enkelt kritisk ord

Jeg kan ikke lade være med at gøre opmærksom på, at det er et meget uheldigt tidspunkt på året, man får at vide, at man er bevilget statsjord, siger Tage Schack videre, idet han forklarer, at han fik meddelelsen i marts i år, og dermed var der ikke ret lang tid til at gøre sig klar til forårsarbejdet.
Det ville være langt bedre, om de ny husmænd får meddelelsen i februar, så de kunne få tid til at få ordnet de mange forskellige forberedelser. Hertil kommer, at det er vanskeligt for mange at springe fra det daglige arbejde, de er ved, og gå over i det ny næsten fra dag til dag.
For dem, der kommer efter os, vil jeg håbe, at de vil få noget bedre tid.

Kan ikke flytte ind - må bo i lejlighed

Da vi besøgte den ny husmandskoloni var forpagter Albert Sørensen optaget af at flytte fra Skovby til et midlertidigt hjem i Løgumkloster. Husdyrene havde han allerede flyttet ind i stalden, mens indboet i de første måneder kommer til at stå flere kilometer fra det ny hjem, da han ikke kan blive boende i Skovby til det nyopførte stuehus bliver færdigt. Landmand Chr. Jørgensen, Birkelev, hvis landbrug er nedlagt ved jordfordeling har ligesom de øvrige dyrket jorden i Øster Terp i sommer, men som nævnt tidligere har håndværkerne endnu ikke taget fat på opførelsen af hans landejendom.
Derimod traf vi André Andersen, som kommer fra Bedstedbjerg, hvor han i 12 år har drevet et landbrug med et tilliggende på 19 tdr. land, men som han

sagde overfor os, så var bygningerne utilstrækkelige, ligesom jordtilliggendet ikke var for stort og dermed opstod ønsket om at få noget nyt med mere jord.

Gode betingelser for en statshusmand i dag

André Andersen, hvis fader var arbejdsmand i Abild, kom ud at tjene, da han var færdig med skolen. I tidens løb har han arbejdet flere steder, men som nygift kom han og hans hustru til at læse annoncer og fandt en ejendom med mælketur, som, var til salg for 12 år siden. Den gang var der ikke så rigeligt med arbejde, som nu, og det ene med det i andet gjorde, at de faktisk tog fat på bar bund med landbrugsejendommen i Bedstedbjerg.

- Medfører det ikke betydelige vanskeligheder at flytte til Øster Terp, ikke mindst økonomisk?

- Det gør det ikke, for vi kommer ikke til at sidde hårdere i det, end vi gjorde for 12 år siden, da vi begyndte i Bedstedbjerg. Vi flytter maskiner og besætning med herover, men skal også have forøget besætningen noget, ligesom, der skal lidt og maskiner til.

- Hvorfor har De mod på at fortsætte som selvstændig landmand i en tid, da der tales om vanskeligheder af forskellig art for landbruget?

- Det er ikke let at svare på, men har man først begyndt, er det ikke let at springe fra, svarer André Andersen, der tilføjer: De må også tænke på, at jeg er 42 år, og det er ikke let at give sig til noget andet i den alder. Dertil kommer, at jeg har kone og fem børn.

Der er nu også gode betingelser for en statshusmand i 1964. I de første fem år kommer vi til at sidde billigt, da vi ikke skal udrede de fulde afdrag.

Man kan heller ikke lade være med at tænke på, at der ikke bliver tale om større reparationer i den første halve snes år, i modsætning til, hvad vi måtte ofre på det gamle, som vi nu forlader.

Det har i øvrigt været ringere at være landmand, end det er nu, og dog er det ikke så godt, som man kunne ønske, siger Andersen. Vi kan holde den timeløn, som så mange andre har.

- Er De tilfreds med arealstørrelsen?

- Den må ikke være mindre end de 30-35 tdr. land, der er udstykket i her. Tidligere kunne det gå med et mindre areal, men da havde man heller ikke så store maskinudgifter, som man har i dag.

Både André Andersen og Tage Schack gav i samtalernes løb udtryk for, at det var dejligt at få noget nyt, med hensyn til ny bygninger, og at jorden, de har overtaget er god, men det har været et besværligt sommer; halvår at skulle bo et sted, og arbejde et andet adskillige kilometer borte, og det værste, at de endnu ikke har kunnet flytte ind i deres ny hjem.

For Tage Schacks vedkommende skulle det lysne i løbet af en måneds tid, mens familien Andersen først kan skifte endelig adresse om et par måneder. Til gengæld er der optræk til en særdeles festlig jul med bryllup og fod under eget bord i dejligt nyt, moderne hjem.

Kilde:

- Jydske Tidende søndag den 4. okt. 1964.