Tekst: Peter Mazanti Albertsen. Foto: Anton Tvermose

På sporet af Ørnhøjbanen

Sidste års cykeltur langs nedlagte jernbaner gik til Ørnhøjbanen, da strækningen fra Ørnhøj til Holstebro sidste år kunne være fyldt 100 år. På flere dele af strækningen kan man cykle, og på andre dele af strækningen kan man kun gå. Alle jernbanestationer er der stadig på nær Ørnhøj Station.

Vi begyndte vores tur ved Ringkøbing Station på gadesiden. Herfra krydsede vi vejen og gik over til det store hus på hjørnematriklen, som Ulrik Plesner – arkitekten født i Vedersø præstegård i 1861 – har tegnet. Huset ligger som genbo til stationen, og det var Ringkøbing–Nr. Omme Jernbaneselskab, der lod huset opføre som bolig for driftsbestyreren, S.A. Sørensen fra 1911. I 1933 overtog M. Sørensen, som var både den anden og den sidste driftsbestyrer, og han boede her indtil banens nedlæggelse.

Fra driftsbestyrerboligen gik vi tilbage til stationen, som var under renovering. Bygningen skal rumme et ungdomshus, café og en ventesal. Vi kunne ikke komme ind i bygningen, men gennem vinduet kunne vi se den gamle billetluge. På perronsiden kunne vi se, at pakhuset stadig er der, og udenfor holdt en godsvogn – og snart kommer endnu en, som har stået i Herning. Man var i gang med at udskifte sveller og spor, så banen var lukket mellem Skjern og Holstebro, da vi var forbi.

Ringkøbing Station var fællesstation for både statsbanerne og Ringkøbing–Nr. Omme Jernbaneselskab. Privatbanen havde fuld adgang til statsbanestationens faciliteter og delte billetsalg, godsekspedition og sikkerhedstjeneste. En remisebygning, som også var tegnet af Ulrik Plesner, blev opført i stationens nordende med direkte forbindelse til spor 3 ved perron 2, som banen benyttede. I dag er remisebygningen revet ned.

Vi cyklede ud af stationsområdet og fulgte banen i en kurve mod nordøst, lige før vi passerede Ringkøbing–Herning landevejen. Her findes et lille stykke vej på 100-150 meter, kaldet „Bag Banen“, hvor vi kunne cykle. Der er etableret en cykelsti fra Ringkøbing til No, men stien møder først banestrækning ved Nobjerg Trinbræt.

Efter 3 km kørsel fra Ringkøbing Station – via omveje – nåede vi frem til **Rindum Kærby Trinbræt**, der blev oprettet i 1949. Her ligger et hvidt hus ved siden af, hvor trinbrættet lå, og det er her, Antons kone Ingrid er født. Ingrid kan huske, hvordan skinnebussen kørte forbi barndomshjemmet. Hun legede ofte med sin søster Bodil, og Ingrid havde en brun taske, der skulle forestille en billettaske, samt en billettang og nogle gamle billetter. Hun legede togfører, og søsteren var passager i skinnebussen, så Ingrid klippede hendes billet. Fra Rindum Kærby Trinbræt går der et 250 meter langt læhegn, inden landskabet åbner sig ud i markerne.

Vi kan nu se, hvor det næste trinbræt, **Nobjerg Trinbræt**, i km 3,5, må have ligget. Det blev etableret i 1927. På grund af markerne er vi nødt til at tage en større omvej ad asfaltvejen for at komme frem til, hvor trinbrættet sandsynligvis har ligget.
Herfra kan vi cykle på den gamle banetracé, som løber sammen med den nye cykelsti, der er anlagt til Ringkøbing. Mod No kører vi ad den nedlagte banestrækning.

Vi cyklede ind til **No Station**, som ligger 5,5 km fra Ringkøbing ved vejen mellem Heeager og Røgind. Som ved besøgene på de følgende stationer gør vi vores notater, der skal bruges, til denne artikel. Vi får en snak med damen, der har boet på stationen i 17 år. Indvendigt er der ikke bevaret noget fra stationstiden. Udenfor fik vi billeder af den meget velholdte station fra begge sider. Som tak for snakken og for at vi måtte gå rundt og fotografere bygningen, fik hun den

Billedet ovenfor:
Peter og Anton foran Ringkøbing Station, inden turen starter.

Lidt historie

Ringkøbing–Nørre Omme Jernbane (RNoJ) var med i den store jernbanelov fra 27. maj 1908. Da lovgrundlaget var på plads, blev der handlet hurtigt, og allerede i efteråret 1908 blev linjen udstukket i terrænet, og detailprojekteringen kom i gang. I september 1909 påbegyndtes arbejdet i terrænet. Stationerne opførtes af lokale håndværkere efter tegninger af arkitekt Ulrik Plesner. Det er smukke bygninger især dem mellem Ringkøbing og Ørnhøj. Ørnhøj er desværre nedrevet.

Den 14. november 1911 skete den festlige indvielse af banen, og dagen efter begyndte den ordinære drift med tre tog dagligt i hver retning.

I 1920 ændrede banen navn til Ringkøbing–Ørnhøj Jernbane (RØJ). Ørnhøjbanen blev fra starten en succes, så der var interesse for en forlængelse fra Ørnhøj til Holstebro, og den kom med i den næste jernbanelov fra 1918 og blev indviet i 1925. Den nye strækning blev oprettet af det selvstændige selskab Ørnhøj–Holstebro Jernbane (ØHJ), men de to selskaber havde fælles drift, og udadtil var det ét selskab. Ringkøbing–Ørnhøj–Holstebro Jernbane med ejendomsmærket RØHJ. Først i 1953 blev de slået sammen. Banen var en vigtig kulturbærer i det tyndt befolkede område, og banen blev især i begyndelsen flittigt brugt til både gods- og persontrafik. Gods var især mergel og tørv samt svin til slagtning. Efter svære år i 30'erne gav 2. verdenskrig igen økonomisk fremgang for banen, især med transport af brunkul.

Efter de tre damplokomotiver fik banen motorvogne & triangelvogne, og en af triangelvognene blev kaldt „Maggiduddi". Til sidst købte banen i 1947 to skinnebusser, da økonomien var så god, at banen kunne betale af det opsparede overskud. Andre privatbaner måtte låne til sådanne investeringer.

I Holstebro havde man forestillet sig, at banen kunne blive optaget på Sønderport Station på Vejle–Holstebro Jernbane, men det ville DSB ikke gå med til, så det endte med, at Ørnhøjbanen måtte bygge egen station, og det blev til Holstebro Sydbanegård. Fra Sydbanegården måtte man nøjes med et par overleveringsspor, så der kunne udveksles godsvogne med DSB. Fra maj 1949 blev de fleste af Ørnhøjbanens persontog ført helt ind til DSB stationen i Holstebro.

Hedebanen RØHJ, havde en god økonomi indtil midten af 50'erne, men kunne i længden ikke klare konkurencen med privatbilerne. Ørnhøjbanens sidste driftsdag blev langfredag den 31. marts 1961, og den foregik i snevejr. Her havde mange rejsende trodset det dårlige vejr, og folk ville gerne med en sidste tur med banen. Den skinnebus, som kørte det sidste persontog fra Ringkøbing til Holstebro, returnerede om natten som særtog til Ringkøbing. og ankom til Ringkøbing kl. 2.25, og så var det slut.
Storm P. sagde engang, at dersom man var kommet for sent til det ene tog, kunne man trøste sig med, at man var kommet for tidligt til det næste. Det kunne han have ret i. Men ikke den 1. april 1961. Det allersidste tog på privatbanen mellem Ringkøbing og Holstebro var kørt aftenen før. Banens spor blev taget op i perioden august-oktober 1961, men kun fra Ringkøbing til Nørre Felding. Først i 1964 blev skinnerne fjernet til Holstebro, og det skyldtes, at materiel til Jydske Dragonregiments Kaserne i Holstebro blev læsset af i Nørre Felding. Kasernen var nemlig ikke færdig med at bruge banen, da den blev nedlagt i 1961, da de havde lavet en kontrakt til og med 1963.

nyeste jernbanekalender fra DJK, som på de andre stationer, vi besøgte.
Ud mod perronerne var der en søjlegang med to doriske søjler i træ, hvor de rejsende kunne gå i læ. Stationsbygningen i No var indrettet med ventesal, stationskontor, postlokale samt bolig, ligesom banens øvrige landstationer. Desuden fandtes et fritliggende pakhus, som ikke eksisterer længere. I No og Ørnhøj vender stationsbygningens gavl mod sporet. I Lervang, Spjald, Muldbjerg og Grønbjerg er gavlen vinkelret på sporet.

Vi må videre, ud til Stampevej på banen og tilbage til landevejen, da der igen kun er marker, hvor banen har forløbet.

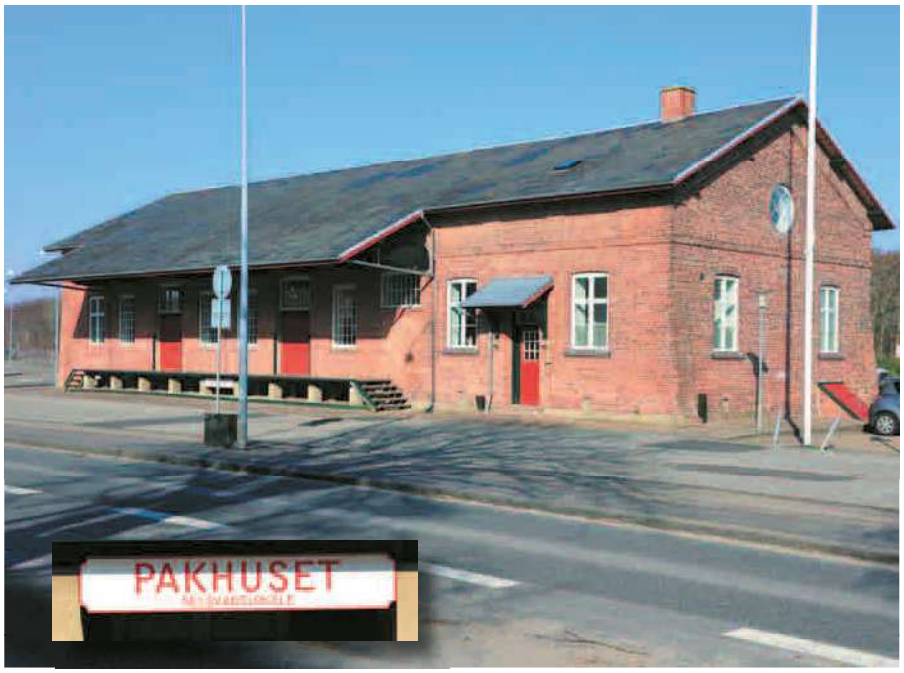
Videre til **Stampen Trinbræt** i km 7,1 fra 1927. Vi kører ned ad en markvej, hvor vi tror, trinbrættet har ligget, men der er intet at se mere.

Vi fortsætter ud på landevejen og derfra videre til **Flytkjær Trinbræt** i km 10, som blev anlagt i 1949. Vejen er stort set anlagt på banens tracé hele vejen til Ølstrup.
Vi starter ved området Hjortemosen, hvor der også ligger en skydebane. Her mener vi, trinbrættet har ligget. Vejen starter i grus, men de sidste 200 meter, inden vi når Ølstrup, er vejen asfalteret.

En halv kilometer sydvest for byen, på den anden side af Ølstrup Bæk, ligger **Lervang Station** i km 11,4. På vejen op til stationen er der opsat en infotavle, som fortæller om Ørnhøjbanen og mergelgravning. Her var der tidligere en smalspsorsbane til mergeltransport. Op til 2. verdenskrig var stationen en stor godsstation. Stationsbygningen eksisterer endnu, men er ændret en del siden Plesner tegnede den. Søjlegangen og toiletbygningen er fjernet, og de gamle vinduer er udskiftet. Formstenene i vinduesstikkene er dog originale, og modsat de midtbuede i No, er stenene i Lervang brudt i midten. Det er måske en lille og ubetydelig forskel – men dog en forskel. Hvis man vil opleve noget af den oprindelige Lervang Station, skal man se vestgavlen og langmuren ud til perronen. De nuværende beboere har boet på stationen i 12 år.

På vej ud af byen får vi øje på en granitbro, fra banen. Vi ville gerne have taget et billede af broen og de skønne omgivelser, men fik nej af manden, der bor der. Heldigvis får vi sjældent nej til at fotografere stationer eller andre jernbanerelaterede steder.

Vi fortsætter ned ad Mosdalvej, hvor vi regner med, at **Mosdal Trinbræt** fra 1927 ved km 13,9 har ligget. Mellem Lervang og Mosdal lå Hjøllund (halvofficielt trinbræt), men det kunne vi ikke finde; her var kun en jordvold.



Vi cykler videre ad landevejen og når lidt længere fremme **Vesterbæk Trinbræt** ved km 15,1. Det var tidligere billetsalgssted. Herfra kan vi cykle på Banestien 2,9 km til Spjald. I Vesterbæk er der opsat en planche med billede og beskrivelse af den gamle bane, men den er desværre ødelagt. Banestien starter ved Bilringvej, og i starten kører vi på en jordsti.

Vi passerer **Bækbro Trinbræt** ved kilometer 16,4. Her er der ikke længere noget venteskur, blot rester fra den gamle svelleperron med signal og skilt, men intet er tilbage. Nu står der kun én planche med et billede af en gård og teksten: *„Den gamle bane. Ringkøbing–Ørnhøj Jernbane 1911 - 1961“.*
Vi cykler videre, krydser et vandløb med en flot granitbro. Det sidste stykke inden Spjald er vejen belagt med grus, og fra Blomstermarken til Muldbjergvej er stien asfalteret.

Ved Muldbjergvej skifter den gamle banetracé navn til Skolegade, og vi cykler frem til nummer 43, hvor **Spjald Station** ligger – 17,7 kilometer fra Ringkøbing. Hovedbygningen har fået en sidefløj tilføjet, og der er opført en gårdmur med piller og trappepyramider, sandsynligvis for at skabe sammenhæng med den gamle toiletbygning. Indtil sommeren 2024 var bygningen brugt som institution, men Det Blå Hus er nu flyttet til den gamle skole i Vesterbæk. KFUM's Sociale Arbejde, som ejer bygningen, har derfor sat den 278 m² store station til salg. Det tidligere sporareal er omdannet til parkeringspladser. Vi holdt en pause på cykelturen og spiste den medbragt mad. Efter frokosten cyklede vi til Brejning Egnsmuseum og Lokalhistorisk Arkiv i den gamle skole i Spjald. Her har de blandt andet stationsbænken og signalerne fra Muldbjerg Station, som vi fik lov at se. Vi fortsætter på cyklen, og banestien løber i udkanten af Spjald ved Ådraget på den gamle tracé og ender cirka 75 meter efter Hover Å ved Muldbjerg Byvej.

Her cykler vi på en jordsti, inden vi rammer landevejen til **Muldbjerg Station** ved kilometer 21,1. Stationen var et spændende stop, og ejeren viste os rundt både ude og inde. Stationen har modtaget „Bevaringsprisen i 2001“, som er sat på bygningen. Indendørs så vi billetlugen fra ventesalen, kontoret med billetskab, billetklipper, spejlægget, den gamle telefon, grønt kontorskab og kasketter fra banens tid. Det flotte grønne

Øverst:
Ringkøbing Station fra sporsiden.
Midten:
Ulrik Plesner tegnede denne bygning til driftsbestyreren for banen. Bygningen er opført efter en såkaldt butterflyplan. Midtergavlene er forbundet med en smal fløj på bagsiden, „sløjfeknuden“, mens butterflyens vinger dannes af de yderste gavle ud mod de to veje, der mødes. Under de tre gavle finder man en balkon, der danner tag over stueetagen.
Nederst:
Pakhuset ved Ringkøbing Station, der i dag er selskabslokale.

pengeskab er også bevaret. Kvægfolden overfor stationen står der endnu med nyt tag. Vi gik videre til pakhuset, hvor der nu er tennisbane på gadesiden og bordtennis samt kunst på væggene. Ejeren fortalte, at hans forældre købte stationen for 20.000 kr., da banen lukkede, og nu er den gået videre til næste generation. Bygningen fremstår i det væsentlige som en tro kopi af Spjald Station med tilbygning bagtil og gårdmur med piller og trappepyramider. Gesimserne på facaderne er identiske på begge stationer, men vinduerne på hovedbygningens langside ud mod den gamle perron i Muldbjerg har en stil á la Lervang-typen. De doriske søjler står flot på rødmalede sokler, og på hovedbjælken i søjlegangens gesims hænger det gamle stationsskilt, så ingen er i tvivl om, at det er en tidligere stationsbygning. Det bevarede pakhus/varehus vidner også om stationens historie. Det var et spændende besøg med meget venlige mennesker.

Efter besøget cykler vi til Nørregårdvej, hvor banestien fortsætter som en fast grusvej. 22,8 km fra Ringkøbing passerer vi **Lille Tarp Trinbræt** fra 1952. Her er der intet tilbage. Banen løb efter Muldbjerg gennem øde plantagelandskab og svingede mod nordøst. Efter trinbrættet lå en villa, opført af Etatsråd Alfred Sørensen i 1912. Han døde i 1927 og blev bisat i en gravhøj ca. 100 meter bag villaen. Efter hans død blev villaen solgt til digterpræsten Kaj Munk, som gav den navnet „LOKKELYKKE“. Når toget kørte forbi huset, tudede lokomotivførerne altid med hornet til Kaj Munk, der stod i vinduet – en tradition, som blev holdt i hævd. Vi cykler videre på banestien og slutter ved T-krydset ved Sønderkærvej.

Her lå **Sønderkær Trinbræt** fra 1927 i km 24,2. Herfra må vi ud på landevejen, som stadig hedder Sønderkærvej – en grusvej, hvor vi cykler op til husnumrene 18 og 20. Her fortsætter banen på det, der i dag kaldes „Drivvejen“, på den gamle jernbanetracé. Drivvejen strækker sig videre i 2 km og slutter ved Nørre Omme kirke.
Stien fortsætter herfra til Grønbjerg, hvor den slutter ved Algade.

Derfra går turen videre til Skolevænget 6, hvor **Grønbjerg Station** ligger i km 27,1. Stationsbygningen og pakhuset har gennemgået så store forandringer, at selv arkitekten Ulrik Plesner ville have svært ved at genkende sin station. Stationen har været udsat for omfattende og hårdhændet behandling. Søjlerne er væk, og der er lagt et nyt rødt eternittag på i stedet for det gamle tegltag. Skønhed er relativt, men kønt er det ikke. Varehuset har også fået et eternittag – dog i sort – men det er ikke kønnere. Der var ingen hjemme, så turen fortsætter fra Grønnegade & Nylands vej og slutter ved Spåbækvej (1,7 km).

Øverst: *No Station fra sporsiden.*
Midten: *Lervang Station fra sporsiden.*
Nederst: *Spjald Station fra sporsiden.*

Øverst:
Muldbjerg Station fra sporsiden.
Midten:
Interiør på Multberg Station med billetskab, billetluge, spejlæg og kasketter mv.
Nederst:
Grønberg Station fra gadesiden. Stationsbygningen og pakhuset har gennemgået store forandringer. Ulrik Plesner ville have svært ved at genkende sin station, hvis han så den i dag.
Nederst:
Broen over Fuglkær Å.

Her lå **Spåbæk Trinbræt** (fra 1949) i km 29,0. Fra Spåbækvej fortsætter ruten til Ørnhøj ad landevejen, hvor banen tidligere har gået.

Vi når **Ørnhøj Station** i km 30,7 fra Ringkøbing – banens oprindelige endestation. Stationen var udstyret med tre spor foran stationsbygningen, et læssespor og et spor til remisen og der var også en drejeskive. Efter Anden Verdenskrig fik Ørnhøj Station lyssignaler i begge ender. Stationen og remisen blev revet ned i 1979. I dag er der et lille anlæg på Banevænget, hvor stationen er blevet erstattet af busholdepladser.
Trehøje museum, som ligger i Ørnhøj, har bevaret et lille udsnit af det, der var i ventesalen. Vi cykler videre, men de første 500 meter er stikvaliteten så dårlig, at cyklister må fortsætte på den parallelt løbende vej. Derefter løber vejen på den gamle tracé, og efter ca. 600 meter passerer vi den gamle jernbanebro over Fuglkær Å.

Omkring Ørnhøjvej nr. 17 lå **trinbrættet Havrsnab** i km 33,7. Kort efter trinbrættet går banen skråt væk fra landevejen. Inden Vind Station skulle der have ligget et halvofficielt trinbræt, Gammelvind, men det har ikke været muligt at finde ud af præcis, hvor det lå. Lige før Vind Station kan man se det gamle tracé fra Ørnhøjvej.

I 1925 blev strækningens anden etape etableret og nye stationsbygninger blev opført – fem i alt: Vind, Sørvad, Vennevold, Nr. Felding og Holstebro Sydbanegård. Vennevold var kun et trinbræt. Ved sammenlægning med stationerne på den oprindelige del træder forskellene og en enkelt lighed straks frem. De små gårdhaver er bevaret og blev videreført af Plesner fra først etape, fordi sådanne anlæg hører til bygninger på landet. Det kan man ikke sige om søjlegange og doriske søjler, og måske har Plesner også tænkt sådan. Bortset fra trinbrættet i Vennevold og Holstebro Sydbanegård fremstår stationerne som trefløjede komplekser, hvor beboelsesbygningerne er forsynet med et ekstra lille tag ved den ene gavl.
Der er blevet højere til loftet i de senere stationsbygninger, hvilket betyder, at murfladerne af røde sten er blevet mere dominerende – både de røde valmede teglstenstagflader og gesimsovergangen mellem mur og tag, som er mere end halveret i sammenligning med de ældre bygninger.

Vi ankommer til **Vind Station** ved kilometer 37,5, der ligger lidt over én kilometer øst for bebyggelsen ved kirken på Granstien 4. Bygningen fremstår smuk og velholdt, og på bagsiden finder man både en lukket gårdhave og et åbent, opmuret halvtag ud til perronen. Her brugte vi tid på at gøre mange notater, og vi blev inviteret indenfor. Ventesalens gulv og bænk er originale, og på væggen hænger både et fotografi og en tegning af stationen. Billetlugen og pengeskabet er bevaret, mens pakhuset er revet ned. Efter Vind Station møder vi en banedæmning og tracé ved Præstevejen 25-27, hvor en planche informerer om banens historie. Ruten

Øverst: Ørnhøj Station. Luftfoto Sylvest Jensen 1949. Det kongelige biblioteks luftfoto.
***Midten:** Vind Station fra vejsiden.*
***Til venstre:** Peter ved billetlugen på Vind Station.*
Nederst: Bænk fra Vind Station.

løber gennem et råt, men smukt vestjysk landskab, præget af lyngbevoksning, en varieret bevoksning og summende bier og blomster langs stien.
Stiens kvalitet forringes kort efter skovens begyndelse, og den egner sig kun til vandring. Derfor måtte vi ud på den stærkt befærdede Skjernvej, hovedvej 11, hvor der er hurtigkørende trafik og ingen cykelsti. Først ved „Trampestiens start" på den gamle jernbane ved hovedvej 11 kunne vi fortsætte. På modsatte side er stien spærret af en kæde og et skilt med teksten „Privat vej", hvilket tydeligt viser, at cyklister ikke er velkomne ad den vej.

Vi cykler 3,5 km mod Sørvad, ad Trampestien. Ikke langt fra hovedvej 11 ligger **Resdalhus Trinbræt**, opført i 1926 og beliggende 40,3 km fra Ringkøbing. Fra hovedvej 11 og 650 meter fremme kommer vi til en bro over den gamle jernbane ved Agerfeldvej. Et sort/hvidt billede viser Resdalhus trinbræt med skinner og broen i baggrunden. Traceen varierer mellem niveau med terrænet, gennemskæringer og dæmninger. Banestien kaldes „Digevej".

Vi fortsætter til Resdal Bavne, et bakkeparti overtaget af kommunen i 1923. Fra 1925 til 1935 blev området tilplantet med nåletræer, og på initiativ af gårdejer Niels Offersen blev der indrettet en festplads og plantet sjældne træer og sirbuske omkring pladsen.

Vi når til **Sørvad Station** ved kilometer 43,1. Sørvad og Nr. Felding Stationer ligner Vind Station. En gammel stationslampe og stationsskiltet hænger stadig på facaden, og det nærliggende varehus har fået lov at bestå, selvom det ikke er så storslået som de andre varehuse på strækningen. Ved stationen fortæller Michael Lund Lauridsen, at han i 2011 modtog et påskønnelsesdiplom fra Herning Kommune for renoveringen af den røde bygning, en stationsbygning, der er istandsat tro mod husets oprindelige arkitektur. Bygningen har været i familiens eje siden 1961, hvor hans mormor og morfar overtog den, mormor var stationsforstander, og morfar arbejdede ved banen. Stationen blev lukket i 1961 og omdannet til privatbolig, men der var postkontor og postrum, så mormor blev postmester. I 1997 overtog forældrene bygningen, og i 2008 blev den solgt til tredje generation. Renoveringen er udført i respekt for den oprindelige arkitektur – gamle sten og vinduer er genanvendt, og materialer fra Vind Station er brugt. Taget er udskiftet, rygninger muret ned, loftspærrene frilagt, og indvendige vægge er erstattet af nye. Der er lagt gulvvarme i stueplan, og den gamle ventesal er nu bryggers. Vi takker Michael for rundvisningen og fotograferer stationen og pakhuset.
Vi fortsætter, men må tage landevejen resten af vejen, da der kun er marker, hvor banen har gået. Vi følger banens forløb på kort.

Imellem Sørvad og Nr. Felding ligger trinbrættet i **Vennevold** ved kilometer 46,2. I folkemunde blev det kaldt station, fordi

Til venstre:
Tre broer på banen. Bro over Fuglkær Å, bro over banen ved Agerfeldvej og Banestien i Holstebro under Holstebro–Herning banen.
Nedenfor:
Peter på cykel på jordstierne. Banetraceen burde generelt opgraderes fra jordstier til grusstier på flere strækninger.
Midten:
Sørvad Station har være i den samme families eje i tre generationer siden 1961.
Nederst:
Vennevold Trinbræt.

baneformandens bolig med det bevarede stationsskilt ligger ud til perronen og ligner en stationsbygning. Huset er rektangulært med halvvalmet tag og smalle gesimser, ligesom strækningens øvrige stationsbygninger, samt en lille tilbygning på gavlen. Dog mangler den tredje fløj og den aflukkede gårdhave. Der er bygget mere til huset i dag. Ingen var hjemme, så vi fotograferede skiltet og trinbrættet fra perronsiden.

Vi cykler videre til Idrætsvej 9, hvor **Nørre Felding Station** lå. Det gamle stationsskilt hænger stadig på gavlen mod perronen. Jeg har besøgt stationen tidligere, og i huset bor el-installatør Henning Søndergaard og hans familie. Henning åbner døren med et smil og glæder sig til at vise os rundt i hjemmet. Udenfor ser vi stationsskiltet, den gamle drikkevandshane på perronen (som dog ikke længere fungerer) og de to hvide bænke, hvor folk tidligere ventede på toget. Bagved ligger en gårdhave med brostensbelægning. Vi går om til indgangen til ventesalen, hvor de to bænke står, og ser den flotte ventesal med billetluge. Her ligger en stak gamle billetter, og på én – indrammet på væggen – fremgår det, at man i 1954 kunne rejse fra Sørvad til Holstebro „og tilbage“ for kr. 1,18!
Den gamle telefon fra banens tid hænger stadig på væggen, ligesom det også er tilfældet på Muldbjerg Station. Fra sit kontor kunne Stationsforstanderen holde øje med toget gennem et lille hjørnevindue langs den lige banestrækning – faktisk helt ind fra Galgebakken i Holstebro, som Henning Søndergaard fortæller. Henning har sat sig grundigt ind i husets og banens historie og gemmer skriftligt materiale, blandt andet optegnelser fra Rachel Sig-Jensen, Holstebro, født Sindbjerg-Martinsen, der er født og opvokset på stationen.

Beretningerne beskriver blandt andet varetagelsen af den daglige avisomdeling: Om eftermiddagen omkring kl. 16.30 kom avisen med toget, og børn fra sognet kom ned på stationen for at hente den. Udleveringen foregik gennem billetlugen, og navnene på modtagerne blev noteret. Hvis antallet ikke stemte, var der problemer – så mange blev udleveret, resten skulle postbudene have med ud næste morgen. Desuden er et af lokalerne, hvor postbudene samledes, stort set bevaret, som det var engang.

Næste stop er Sydbanevej 20, hvor vi møder **Holstebro Sydbanegård**, beliggende i km 53,8 fra Ringkøbing. Niels Kjeldsensvej er anlagt på den gamle tracé fra Holstebro–Ørnhøjbanens tracé, og baneruten afbrydes ved slutningen af vejen. Stationen og pakhuset er omdannet til lejligheder.

Vi får en særlig oplevelse, da vi går hen til remisen. Den er indhegnet, og Arla ejer bygningen. Da vi vil tage et billede fra hegnet, møder vi en medarbejder, der spørger, om vi er jernbanenørder, hvilket vi bekræfter. Han tilbyder os straks en rundvisning i remisen og lukker os ind.
Inde i remisen fotograferer vi bygningen fra begge sider. Ved de to remiseporte, er der stadig skinner i asfalten på den ene side, og vi kan se rester af eftersynsgravene, selvom de i dag er lukkede. Der er stadig nogle skinner bevaret i remisen, og banefolkenes tidligere frokoststue på første sal.

Efter besøget går vi tilbage til stationen. Indtil 1949 skulle passagererne gå ad Banestien, den gamle forbindelse fra privatbanegården til DSB-stationen Sønderport, som var station på Holstebro–Vejlebanen.
Vi prøver også at gå på Banestien, der blev anlagt i 1924 i forbindelse med Holstebro–Ørnhøjsbanens åbning. DSB kører over broen, og vi går under og kommer op, så vi kan se hen til Sønderport Station, som vi fotograferer fra gadesiden, da store træer er vokset op på skinnesiden.
Holstebro Sydbanegård adskiller sig fra de øvrige stationer ved sin rektangulære bygning. På den side, der vender mod perronen, findes et lille indhak, hvor taget understøttes af en pille. Pillerne på facaden har trappepyramideafslutninger, men er ikke dorisk prægtige som søjlerne på de tidligere stationer.
Fra Sydbanegården udgik et forbindelsesspor med tilslutning til statsbanen vest for Sønderport, hvilket gjorde det muligt at udveksle godsvogne. Fra 1949 kørte persontog til statsbanestationen i Holstebro (DSB).

Vi havde en god tur og var meget overrasket over, hvor meget der stadig er tilbage af Ringkøbing–Ørnhøj–Holstebro Jernbane, selv om den blev nedlagt den 31. marts 1961. Der kan på flere strækninger cykles ad det gamle banetrace.

Vi kan kun anbefale andre at tage denne tur.

Øverst:
Nr. Felding Station er under renovering, men her er et par ældre billeder.
Til højre fra den smukt renoverede ventesal der er renoveret med respekt for den gamle station.

Midten:
Banens remise i Holstebro ved Sydbanegården som Arla i dag benytter.
Nederst:
Holstebro Sydbanegård og detaljer fra bygningen.