



Stationsbyen Bramming

Jane Bækkel Møller, 2017

Stationsbyen Brammings historie kan deles op i tre perioder:

1875-90: Ingen bebyggelse omkring stationen.

1889-1904: Kikkenborg krogård begyndte at udstykke jord til håndværkere og handlende. Der var derved øget behov for fx handel og håndværk, og der blev etableret en stationsbykerne.

Byen begyndte at forme sig anderledes, da der med jernbanen kom flere folk til byen.

Der kom et krak i både Esbjerg og Bramming pga. jordspekulationer omkring 1898.

Efter 1905: Efter det første borgerskab forsvandt med krakket kom et nyt til, og byen begyndte at udvide sig omkring Nørregade, Storegade og Jernbanegade. Det var på det tidspunkt, de fleste fabrikker kom til byen. Nørregade blev industrikvarter.



Storegade ca. 1910 inden vejen blev belagt med brosten. Foto CK Olesen, Bramming Egnsmuseum.

Før byen blev by

Inden jernbanens opførelse i 1874, var egnen præget af lyng, hvor får og kreaturer græssede. Kun Kikkenborg kro lå i nærheden af jernbanestationen. 2 km nord for lå Bramming Hovedgård og sognekirken (senere kaldet Skt. Knuds kirke).

Bramming var ikke en by ved åbningen af banen i 1874. I løbet af de følgende år kom der en høker (købmand) ved kroen, mens resten af husene lå uden for kroens marker i de nærliggende sogne, Hunderup og Sneum. Her lå en lille privat skole, og her boede de første ansatte ved jernbanen.

En god beskrivelse af en typisk stationsbys udseende, findes hos Emma Gad. Hun var på rundrejse i Danmark i 1904. Her kom hun forbi en række stationsbyer og beskrev dem som skønhedsforladte og uhyggelige. Hun kunne ikke forstå, hvorfor borgerne ikke gjorde mere ud af deres huse. Der var kun tilknyttet en lille have, som var ”groet til” med kartofler. Sådant en



Bramming Egnsmuseum

beskrivelse kunne passe på Bramming på daværende tidspunkt. At Emma Gad højst sandsynligt ikke har haft forstand på arbejderboliger og deres funktion, grundet hendes egen status som en del af det bedre borgerskab, er en anden sag.



Et eksempel på, hvordan et hus i en stationsby kunne se ud, da Emma Gad var på gennemrejse i Danmark. Det er et dobbelthus med en lille tilknyttet forhave. I det ene rækkehus er der indrettet butik. Årstal ukendt. Foto: CK Olesen, Bramming Egnsmuseum.

De første to årtier blev Bramming beskrevet som et trist syn af ny tilflyttere. Emma Gad har måske ikke skudt helt forbi med sin beskrivelse, selvom den ikke handler specifikt om Bramming.

En af de personligheder, som havde stor indflydelse på byens nye villaudvikling, var læge Fenger.

Lægen Palmer Nathanael Fenger kom til byen i 1892 og flyttede ind i byens nye lægebolig i Jernbanegade næsten overfor stationen. Han havde i øvrigt selv havde tegnet boligen, som var et krav fra Fengers side, hvis han skulle åbne sin konsultation i byen. Kikkenborgs daværende ejer var ikke meget for at sælge sine grunde, men da den nye ejer Guttorm Sørensen overtog kroen og dens jord i 1895, skete der noget.

I begyndelsen af 1900 tallet begyndte byggestilen at ændre sig. ”Bedre Byggeskik” blev oprettet i 1915 og var en bevægelse, der gik ind for at lave godt håndværk samt flotte bygninger. Denne nye byggeskik kunne også ses i Bramming i takt med, at de nye villaer blev bygget.

Tidslinje 1875 - 1885

1875: Banegården etableres mod Ribe og stationen bygges.

1885: Bebyggelsen bestod af: en station, Kikkenborg kro, en købmand, en privat skole, en mølle, samt et par huse.



Ribevej. Årstal ukendt. Foto: CK Olesen, Bramming Egnsmuseum.

En by udvikles

For at følge med byens nye udvikling og de mange nye borgere, var det nødvendigt at åbne en skole til byens børn. Den første skole var på privat basis og lå i et lille hus syd for banen på Ribevej. En privatlærerinde stod for undervisningen. Det var ikke holdbart, og i 1891-92 besluttede man at opføre en bygning ved stationen. Den bestod af to klasseværelser, samt to lærerboliger. Ikke nogen prægtig bygning, men velegnet til formålet. For at støtte byens udvikling yderligere og på samme tid skærpe konkurrencen med de andre voksende byer i omegnen, Gørding, Tjæreborg, Vejrup m.fl., etablerede man et kvægmarked i Bramming. Det må have været en succes, da man kort efter valgte at flytte forårs- og efterårsmarkederne fra Aalbæk til Bramming.

I 1895 oprettede borgerne i Bramming en borgerforening. Den havde stor betydning for byens udvikling. Bestyrelsen for borgerforeningen, som bestod af en række af byens borgere, ville gøre Bramming til et centralt sted for blandt andet de mange bønder. De nye virksomheder som læge, dyrlæge, skole og bank gjorde det muligt. Nye behov kom til, og de ville nu blandt andet have en jordemoder, et apotek, en politibetjent og en landboforening i byen.

På borgerforeningens initiativ fik vejen til stationen et fortovej, og der blev opsat gadelygter. Der blev endda hyret en lygtepasser til de 8 nye olielygter. I 1897 opførte man en efterskole, som skulle skaffe både penge og folk til byen. Efterskolen var én blandt flere grænseefterskoler, der indgik i værdikampen om de dansksindede i det nærliggende Nordslesvig. Her kunne elever lære dansk og dansk historie.

Udover en efterskole i 1897 havde byen også en ambition om at få en bank. Der var kun en anden stationsby i Danmark, Hurup i Thy, der havde sin egen bank, så ambitionen var stor. Ikke desto mindre lykkedes det at opføre en bank som kom til at hedde: *Banken for Bramminge og omegn*.



Bramming Egnsmuseum

Et nyt spinderi stod færdigt i 1898. Spinderiet fik tillagt en klædefabrikation. Fra 1896 til 1898 kom der en række nye bygninger på Storegade og Jernbanegade. Det betød, at byen nu havde et rigtigt bystrøg, i stedet for huse der lå mere eller mindre "tilfældigt".

Der kom mange købmænd til byen i 1890'erne, og nogen af dem grundlagde fabrikker og virksomheder, som fungerede langt op i 1900 tallet.

I slutningen af 90'erne var der kommet bibliotek, læsesal, en foredragsforening, en upartisk politisk forening, en grundtvigiansk kreds med gudstjenester, afholdsforening, en sangforening og et ugeblad.

Ligeledes var der kommet en række nye erhverv til byen heriblandt: Uldhandler, træhandler, boghandler, hestehandler, isenkræmmer, modehandlerinde og en dyrlæge.



Storegade og Nørregade. Foto: CK Olesen, Bramming Egnsmuseum.

Brammings vokseværk skyldes især to ting: Jernbanen og Esbjerg. Jernbanen blev taget mere i brug, bl.a. pga. mere gods der blev transporteret. Esbjerg var i slutningen af 1800 tallet også en ny by, der voksede eksplosivt.

Krakket i Bramming

Brammings succes skyldtes derved til dels succesen i Esbjerg. Det var derfor ikke overraskende at da der kom et krak i Esbjergs udvikling, efter en hektisk jordspekulation i 1898, gik det også ned ad bakke i Bramming. Værst gik det ud over de borgere, som havde opkøbt jord både i Bramming og Esbjerg. De tabte betydelige summer, da de ikke kunne videresælge grundene. Flere huse kom til at stå tomme, da ingen turde købe jord. Krakket gjorde, at Bramming mistede mange af sine store personligheder i de efterfølgende år, heriblandt Kikkenborgs ejer Guttorm Sørensen, som så sig nødsaget til at flytte. Også læge Fenger blev ramt af krakket. Fenger havde siden sin ankomst til



Bramming Egnsmuseum

byen i 1892, været et stort samlingspunkt i byen. Det skyldtes blandt andet hans deltagelse i stort set alle byens aktiviteter. Han ejede en stor del af byens grunde og ligeledes jord uden for byen. Det gjorde, at han lå inde med en masse ubebyggede grunde, og han havde et stort lån i Bramming bank på omkring 9.400 kr. Fenger må have fundet det uoverskueligt, da han valgte at flytte teltpælene til Amerika i 1903. Han betalte aldrig sin gæld i banken, og de måtte erklære ham fallit.

Efter krakket begyndte byen stille og roligt at blomstre igen.

I år 1904 skete der en rivende udvikling. Byen havde fået opført bygninger til en hel del nye funktioner heriblandt: præstebolig, skole og efterskole, politistation, lægebolig, dyrlægebolig, bank, landbohjem, afholds- og højskolehjem, elektrisk lysstation, mejeri, damp- og vejrmølle, dampbageri, damp sav- og høvlefabrik, maskinværksted, farveri, dampteglværk, købmandshandel, hotel (Kikkenborg), markedsplads, jernbaneknudepunkt, telegraf- og telefonstation og postekspedition.

Der kom mange købmænd til byen i 1890'erne, og nogen af dem grundlagde fabrikker og virksomheder, som fungerede langt op i 1900 tallet.



Storegade ved Kikkenborg. Årstal ukendt. Foto: CK Olesen, Bramming Egnsmuseum.

Tidslinje 1890-1904

- 1891-92: Ny skole oprettet ved jernbanen.
- 1892: Læge Fenger kom til byen.
- 1895: Bramming borgerforening blev oprettet.
- 1897: Efterskole oprettes.
Banken for Bramminge og omegn blev bygget.
- 1898: Et spinderi blev bygget, med tilhørende klædefabrik.



Bramming Egnsmuseum

- 1898: Byen får et bystrøg, pga. de mange nye bygninger. Krak i Esbjergs udvikling pga. jordspekulation. Krakket ramte også Bramming.
- 1890'erne: Nye bygninger og foreninger kom til: bibliotek, læsesal, en foredragsforening, en upartisk politisk forening, en grundtvigiansk kreds med gudstjenester, afholdsforening, en sangforening og et ugeblad.
- 1890'erne: Nye erhverv kom til: Uldhandler, træhandler, boghandler, hestehandler, isenkræmmer, modehandlerinde og en dyrlæge.
- 1903: Læge Fenger flygtet til USA.
- 1904: En lang række nye erhverv fremmer byens vækst.

Nye tider

Efter 1905 blev byen samlet i kirkelig henseende under Bramming sogn, og det fik større indflydelse på byens udvikling. Det betød, at byen fik elektricitet, kloakering og en ny skole i 1906, senere kaldet Bakkevejens Skole.

Bramming havde siden jernbanens etablering været jernbaneknudepunkt. Denne betydning blev kun større, da man anlagde en bane fra Bramming over Grindsted til Brande i 1916.

Med det stigende antal tilflyttere til Bramming, kom også nye behov. Førhen var der et flertal som var tvunget til at bo samme sted som de arbejdede, fx landmænd, købmænd og håndværkere. De nye erhvervsdrivende tilflyttere var ikke på samme måde tvunget til at have hjem og erhverv i et. Der kom derfor efterspørgsel på villaer. De første villaveje, der så dagens lys, var Fengers Allé og Skolegade. Her boede ledende funktionærer fra banen.



Fengers allé. Årstal ukendt. Foto: CK Olesen, Bramming Egnsmuseum.

Siden Fengers Allés etablering er det gået stærkt for byen. Adskillige villakvarterer er siden vokset frem, og Bramming er i dag en mindre



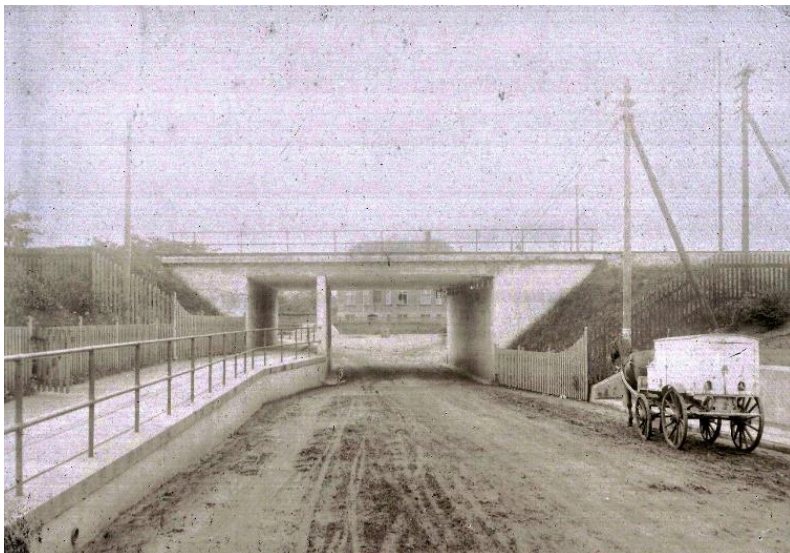
Bramming Egnsmuseum

stationsby, som stadig værner om sin historie, men som også følger med tidens udvikling. Jernbanen er stadig et trafikknudepunkt, der forbinder byen med resten af Danmark.

I 1911 var indbyggertallet på omkring 975, mens det i 2017 ligger på ca. 7100 mennesker.



Viadukten er et af de mere genkendelige steder i Bramming i dag. Den blev bygget i 1916, og senere udvidet. Foto: Bramming Egnsmuseum.



Ved første udvidelse kom der et spor til gående og folk på cykel. Senere er der også kommet en gennemgang i den modsatte side. Foto: Bramming Egnsmuseum.



Bramming Egnsmuseum

Tidslinje 1905 - 2017

- 1905: Byen blev samlet under Bramming kirkesogn.
- 1906: Bramming skole, senere Bakkevejens skole, blev bygget.
- 1911: Indbyggertal på 975.
- 1924: N.A. Jørgensen byggede møbelfabrik i Storegade.
- 1915: Bedre byggeskik blev oprettet. Nye huse blev bygget i Bramming.
- 1916: Viadukten blev bygget.
- 1922: Den første gennemgang til cykler bliver lavet ved viadukten.
- 1938: Mulvad og Tømmerby blev en del af Bramming kommune. Hele byen blev samlet i en kommune.
- 1949: Virksomheden Bjerrum-Nielsen blev oprettet.
- 1961: N.A Jørgensens møbelfabrik flyttede til Vardevej 6 og skiftede navn til Bramin.
- 1970: Bramming Plastindustri blev oprettet.
- 2017: Indbyggertal på 7118.

Kilder

- Dragsbo Peter: *Bramming – en stationsbys fødsel*. Lokal-Årbogen 1983 s. 62-88.
- Hegn, Stig: *Brammingbogen – en samling skitser fra byens første årtier*. Forlaget Bramming 2011
- Johansen, Eigil Rohde: *Håndværkere i Bramming*. 1996
Museumssag 162 på Bramming Egnsmuseum