På sporet af Assensbanen

Årets cykeltur langs nedlagte jernbaner gik i år til statsbanestrækningen Tommerup–Assens. Det sidste tog på sporet kørte for 18 år siden som godstog. Persontrafikken blev allerede nedlagt i 1966. Modsat mange andre nedlagte baner, så findes sporet stadig på næsten hele strækningen.

Tekst og foto: Peter Mazanti Albertsen, Frank G. Sørensen og Anton Tvermose

På tur ad banen på skinnecykel

Cykelturen tog Frans Simmelkjær, Anton Tvermose, Frank G. Sørensen og Peter Mazanti Albertsen over to dage.
Vi startede tirsdag den 23. maj, hvor vi tog strækningen fra Tommerup til Glamsbjerg og retur – 22 km. Vi overnattede på Blommenslyst kro og dagen efter, onsdag den 24. maj tog vi så strækningen fra Glamsbjerg til Assens og retur – 36 km. Nå, vi må i gang med at fortælle om, hvad vi så på jernbanestrækningen.

TOMMERUP stationsby
Vi startede ved SuperBrugsen i Tommerup, hvor vi fik nøgler og sadler til de reserverede to gule skinnecykler. Vi fik en orientering om, hvordan vi kom ned til cyklerne, og hvor vi kunne parkere bilen. De gule skinnecykler stod parkeret i en lang sammenlåst række, og det første vi skulle, var at få vores cykler fri. Herefter skulle de vendes på en drejeskive i midten af sporet. Imens vi var ved at gøre klar til afgang, kom et af de lynhurtige intercitytog samt øltoget drønende forbi i en hæsblæsende fart. Det gav et sug, og så var de væk. Afgang kl. 12.25. Snart fandt vi en god rytme. Vi befandt os overraskende godt på de tunge, skramlende skinnecykler. Lidt sydøst for stationsterrænet kunne vi se det tidligere 500 meter lange sidespor til landbrugsmaskinfabrikken Stegsted.
Da vi øjnede en gul bom ved landevejen i Tommerup, lod vi cyklerne rulle i langsomt tempo, samtidig med at vi forsigtigt afprøvede bremserne. Det hele virkede perfekt, som det skulle. Det blev Antons opgave på turen at løfte og sænke disse bomme ved alle større vejoverskæringer.

KNARREBORG station: 3,3 km
Ligger i byen Tommerup, men dette navn var allerede optaget af Tommerup station på hovedbanen, derfor blev det Knarreborg. Stationsbygningen findes endnu. Da persontrafikken lukkede i 1966, lejede postvæsenet sig ind i bygningen. I dag er det en Mission Afrika genbrugsbutik, der bor i den gamle station.
Ved stationen kunne vi finde læsserampen og se, hvor krydsningssporet havde ligget. Læssesporet var der stadig, men helt tilgroet. Vi kørte videre, og flere steder mødte vi folk, der nød en gåtur på det gamle spor. Det var ikke nødvendigt at råbe en advarsel om, at vi kom cyklende. De skramlende cykler kunne høres på lang afstand. Det var en dejlig dag, og humøret var højt. Flere steder langs sporet er gamle signaler og jernbaneskilte bevaret. De var med til at give lidt ekstra historik til cykelturen. Det var let at lege sig ind i fantasien om at være på en rigtig togtur, siddende forrest i et gammelt lokomotiv.

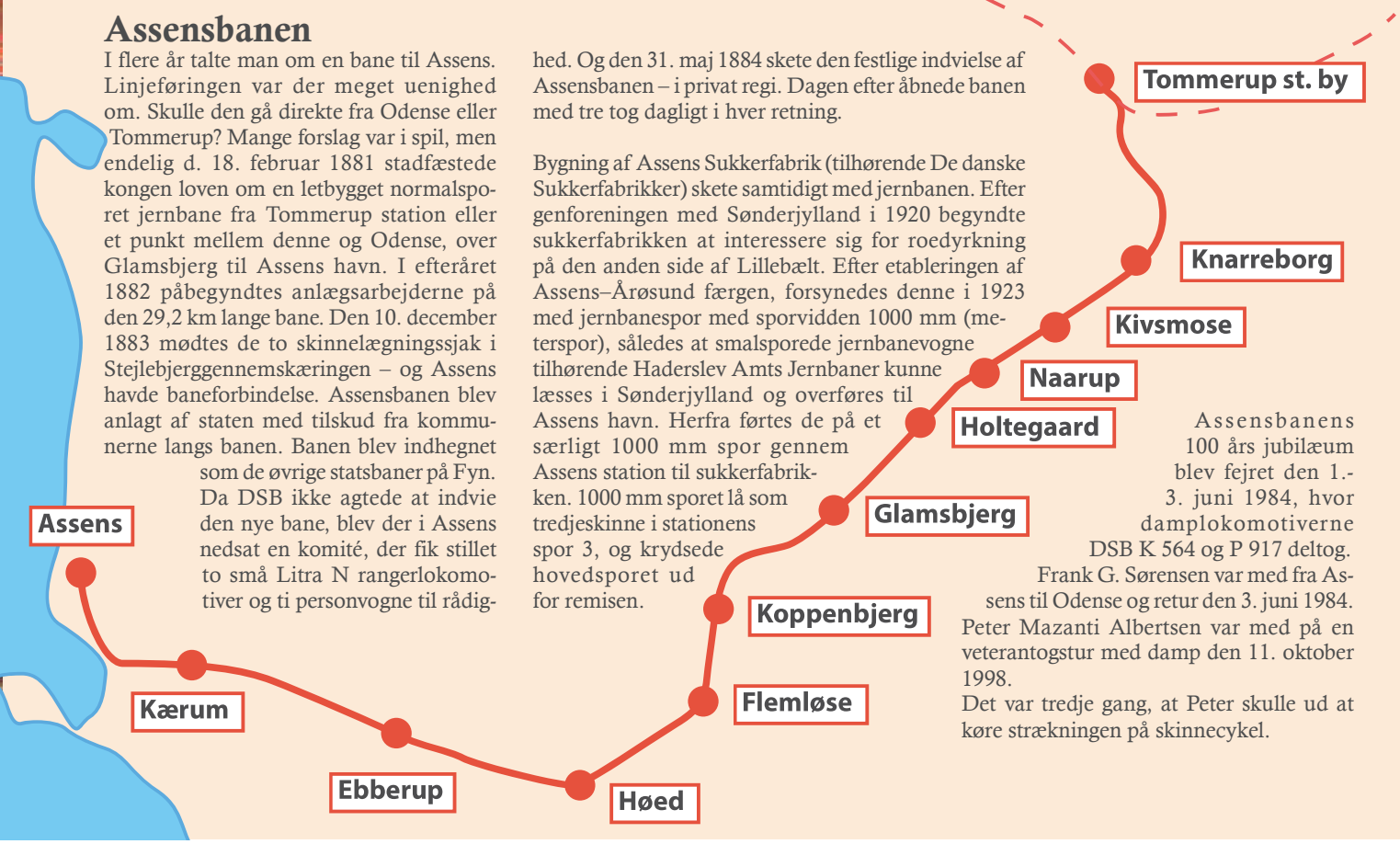
KIVMOSE trinbræt
Lå 5,6 km fra Tommerup, men her kunne vi ikke se, hvor det havde ligget.

NÅRUP station: 7,0 km
På rester af læssesporet, står der en gammel godsvogn fra DSB. Den gamle røde stationsbygning er også bevaret. Det var den mindste station på Assensbanen. Stationen

Assensbanen

I flere år talte man om en bane til Assens. Linjeføringen var der meget uenighed om. Skulle den gå direkte fra Odense eller Tommerup? Mange forslag var i spil, men endelig d. 18. februar 1881 stadfæstede kongen loven om en letbygget normalsporet jernbane fra Tommerup station eller et punkt mellem denne og Odense, over Glamsbjerg til Assens havn. I efteråret 1882 påbegyndtes anlægsarbejderne på den 29,2 km lange bane. Den 10. december 1883 mødtes de to skinnelægningssjak i Stejlebjerggennemskæringen – og Assens havde baneforbindelse. Assensbanen blev anlagt af staten med tilskud fra kommunerne langs banen. Banen blev indhegnet som de øvrige statsbaner på Fyn. Da DSB ikke agtede at indvie den nye bane, blev der i Assens nedsat en komité, der fik stillet to små Litra N rangerlokomotiver og ti personvogne til rådighed. Og den 31. maj 1884 skete den festlige indvielse af Assensbanen – i privat regi. Dagen efter åbnede banen med tre tog dagligt i hver retning.

Bygning af Assens Sukkerfabrik (tilhørende De danske Sukkerfabrikker) skete samtidigt med jernbanen. Efter genforeningen med Sønderjylland i 1920 begyndte sukkerfabrikken at interessere sig for roedyrkning på den anden side af Lillebælt. Efter etableringen af Assens–Årøsund færgen, forsynedes denne i 1923 med jernbanespor med sporvidden 1000 mm (meterspor), således at smalsporede jernbanevogne tilhørende Haderslev Amts Jernbaner kunne læsses i Sønderjylland og overføres til Assens havn. Herfra førtes de på et særligt 1000 mm spor gennem Assens station til sukkerfabrikken. 1000 mm sporet lå som tredjeskinne i stationens spor 3, og krydsede hovedsporet ud for remisen.



Assensbanens 100 års jubilæum blev fejret den 1.-3. juni 1984, hvor damplokomotiverne DSB K 564 og P 917 deltog. Frank G. Sørensen var med fra Assens til Odense og retur den 3. juni 1984. Peter Mazanti Albertsen var med på en veterantogstur med damp den 11. oktober 1998.
Det var tredje gang, at Peter skulle ud at køre strækningen på skinnecykel.

solgtes til privat beboelse i 1969. Der var sat hegn om hele stationsområdet, så vi undlod at betræde perronen. Varehuset var også bevaret, mens svinefold og kolonnehus var væk. Sidesporene blev taget op i 1974, undtagen et stykke til godsvognen.
Da jernbanen lukkede, sygnede Nårup hen. Neden for Nårup station er der et stort grønt område med borde og bænke, og her besluttede vi at nyde Anton og hans kone Ingrids smurte madpakke og drikkelse til os fire. Vi kunne samtidig bese en flot galakse, skabt af kæmpe marksten. Endvidere var der på pladsen boldbane, svævebane, legeplads, petanquebaner og bålplads. På en infotavle kunne vi læse, at Dirch Passer var stået af toget mange gange på Nårup station, da både hans mor, mormor og morfar boede i byen. På en anden infotavle blev vi gjort opmærksom på de mange æbletræer, vi kunne finde langs med Assensbanen. Over 100 æbletræer er i tidens løb vokset frem fra æbleskrog, som er blevet smidt ud af togvinduerne siden 1884.

Modsatte side:
På to dage tog fire glade jernbanevenner en tur på Asssensbanen. Her et billede fra Naarup station, hvor de mødte sporhunden.

Ovenfor:
Tommerup station med IC4-tog.

Til højre:
Knarreborg station, der ligger i byen Tommerup, er i dag Mission Afrika genbrugsbutik.

HOLTEGÅRD trinbræt: 8,6 km
Dette trinbræt var der ingen spor efter. Videre cyklede vi mod Glamsbjerg.
Da vi nåede Glamsbjerg, skulle vi krydse endnu en vej, inden vi var ved stationen. En gul bom spærrede sporet, men to unge mænd var så flinke at løfte den op, og bommen vippede helt automatisk på plads, da de slap bommen, og begge cykler var kommet sikkert forbi.

GLAMSBJERG station: 11,3 km
Klokken var nu 15.15, og vi cyklede skramlende direkte ind i hjertet af Glamsbjerg, der er en by, der opstod med jernbanen og stationen. Blandt andet grundlagde to brødre et gæstgiveri i forbindelse med etableringen af Assensbanen i 1884. Stationen blev solgt til private, som senere solgte den til Glamsbjerg Kommune. Bygningen fungerede herefter som rutebilstation, og i 1986 åbnede Stationsgrillen, som er der den dag i dag. I 1967 fjernedes stationens krydsningsspor, men sidesporene er der stadig, dog meget tilgroede. På læssesporet holder der nu skinnecykler.

Her sluttede den første dag, og vi gik over på Bodegaen og sluttede af med en øl, inden vi begyndte tilbageturen til Tommerup. Skinnecyklerne skal afleveres samme sted, som man starter. Da vi kom tilbage til Tommerup, tog vi bilen til Blommenslyst Kro, hvor vi overnattede.

Onsdag den 24. maj – dag to

Efter en god nats søvn fik vi morgenmad og forlod hotellet. Derefter kørte vi i bil til Glamsbjerg station, hvor vi lejede cykler hos Cirkle K. Vi fik nøgler og sadler ligesom i Tommerup. Kl. 10 er der afgang. Også her skulle cyklerne vendes på en drejeskive midt i sporet, inden turen gik mod Assens.

KOPPENBJERG trinbræt: 13,3 km
Det var der heller ingen spor af. Langs banestrækningen findes i dag de fleste kilometersten stadig, og det var derfor nemt at finde stederne, hvor der havde været trinbrætter.

Øverst: *Ved Naarup station står en gammel godsvogn på en stump spor. Varehuset trængte til en kærlig hånd.*
Midten: *Frank og Peter på vej mod Glamsbjerg. Vejkrydsning i det fjerne.*
Nederst: *Glamsbjerg station fra gadesiden, der i dag indeholder en grillbar.*

Det blev Antons opgave at løfte bommene, når vi kom til en vejkrydning.

FLEMLØSE station: 16,1 km
Den gamle perron var mosbegroet, og ukrudt og træer trivedes. Mellem sporene og perronen stod en snorlige række af velvoksne træer. Stationsbygning og varehus blev solgt til private i 1975. Stationsskiltet hang stadig på sin plads. Vi talte med en mand, der var på besøg, men ejeren ønskede ikke at komme ud til os. En gammel DSB godsvogn blev brugt som lager. Krydsningssporet forsvandt i 1967 og læssesporet i 1974. Der har været et vandtårn på stationen, men det var for længst forsvundet.
Vi cyklede videre i det gode solskinsvejr. I vore dage er det de hårdt trampende skinnecyklister, der må stoppe op for Assensbanens bomme. Tidligere, da banen var i drift,var det biler, cykler og gående, der måtte vente ved jernbaneoverskæringerne.
Vi passerede et lille ledvogterhus, hvor tidligere beboere havde som opgave at rulle bomme ned, når tog skulle passere landevejen.

HØED trinbræt: 18,8 km
Høed trinbræt var nemt at finde, da jordvolden, hvor perronen havde ligget, stadig var intakt. Her var opstillet borde og bænke. Et fint skilt informerede om trinbrættet. Det lå meget øde, en vej som havde forbundet trinbrættet med hovedvejen, var forsvundet. Alligevel var det banens mest benyttede trinbræt, da det betjente landsbyerne Høed og Dreslette. Trinbrættet blev først etableret 45 år efter Assensbanens start. Årsagen til den lange ventetid var, at damplokomotiverne, P-maskinerne, ikke havde tilstrækkelig maskinkraft til at sætte i gang efter et stop på den stejle stigning mellem Assens og Flemløse. Først da de stærkere motortog blev sat ind og overtog kørslen, blev det muligt at etablere standsningsstedet i 1929.
Vi kørte videre og kom forbi vogterhus 11, hvor det gamle stationsskilt fra Ebberup station hænger på huset ud mod skinnerne.

EBBERUP station: 22,1 km
Efter yderligere fem minutters kørsel skramlede vi hen til selve Ebberup station.

Alle kilometersten er bevaret, så det var nemt at følge med i, hvor der havde været et trinbræt.

Øverst: *Krydsningsspor ved Knarreborg station.*
Midten: ***O****phold i nærheden af Holtegård trinbræt. Flere steder langs sporet står der stadig gamle signaler.*
Nederst: *Ebberup station med hegn ud mod sporet.*

Lige før Kærum trinbræt ligger stadig en bro, hvorunder der kørte roebanetog fra Assens Sukkerfabrik frem til 1960.

Her findes stationsbygningen, varehuset og toiletbygningen stadigvæk. Krydsningssporet blev taget op i 1967, og alle sidespor i 1976. Stationen blev i 1971 solgt til private, og der var postekspedition i en årrække. Ebberup kan spore sin historie tilbage til middelalderen, og er samtidig en af de mange landsbyer, der voksede, da jernbanen kom til byen. Vi fortsatte, og beplantningen begyndte at blive mere og mere vildtvoksende, efterhånden som vi bevægede os fremad. Græsset voksede højere og tættere, buskene trængte sig mere og mere på. Det var, som om vi langsomt var ved at forlade den mere civiliserede del af sporet. Nogle steder lå skinnerne i niveau med græstæppet, og vi begyndte så småt at tale om risikoen for ligefrem at „køre fast".
Lige før Kærum trinbræt passerede vi en bro, hvorunder der kørte roebanetog fra Assens Sukkerfabrik. Roebanen blev nedlagt i 1960, men broen er der stadig.

KÆRUM trinbræt: 24,9 km
Her var tidligere et billetsalgssted med ventesal og et mindre kontor. Kærum blev nedsat til trinbræt i 1940, dog forblev ventesalen åben. Den blev nedrevet i forbindelse med nedlæggelsen af trinbrættet i 1955. Vi kørte videre mod Assens og passerede kort efter vogterhus 13, hvor det var på tale at anlægge en holdeplads. Ved 27,2 km stenen blev der anlagt et sidespor til Dansk Træcellulosefabrik, og den 23. december 1968 fandt den festlige indvielse sted. DSB var repræsenteret ved afdelingschef Poul Hjelt (den senere generaldirektør) og stationsforstander Aa. Hjort, Assens station. Det gik godt med fabrikken i starten, men midt i 1970'erne kom de i vanskeligheder på grund af afmatning af verdensmarkedet for cellulose. Fabrikken trådte i likvidation, og de sidste vognladninger blev kørt i 1979.

I 1982 overtog papirgenbrugsvirksomheden A/S Genfiber cellulosefabrikken, og her var fabrikken fra starten indstillet på at anvende jernbanetransport. Da vi kom forbi, kunne vi se sporskifterne og rester af sidesporet, der var 750 m langt og sluttede med et omløbsspor ved fabrikken.
Vi fortsatte mod Assens, og jeg blev som de andre glade, da vi øjnede vandet i det fjerne. Vi befandt os stadig i højderne, men nu begyndte det at gå ned ad bakke. Nu går der ikke mange minutter, inden vi triller ind på banegården i Assens, tænkte vi. Men, men … vi nåede aldrig frem til stationsbygningen ad skinnevejen. De sidste skinner på stationsterrænet i Assens var fjernet, ligesom skinnerne også var taget op i Tommerup stationsby.
Men efter tre timer i sadlerne, var det eneste, der mødte os, en drejeskive på et halvtrist og menneskefattigt sted. Der var dog anlagt parkeringsplads til dem, der ville benytte skinnecyklerne herfra. Det fantastiske ved skinnecykel-oplevelsen var således ikke endestationerne, men alt det midt imellem. Og det var jo heller ikke så ringe endda. Vi låste cyklerne og gik ind mod Assens station. På vej derind kom vi forbi Assens Sukkerfabrik, som igennem 1900-tallet var en af byens største og vigtigste arbejdspladser, men måtte lukke i 2006, og det gik jo også ud over Assensbanen. Fra 2006 til 2011 blev fabrikken ombygget til kommunens rådhus, og i dag er der også politistation.

ASSENS station: 29,2 km
Efter en travetur kom vi til Assens station. Her var i sin tid remise, kulgård, vandtårn, enderampe, havnespor og sidespor til sukkerfabrikken og svineslagteriet. I 1970 blev de to nærmeste spor foran hovedbygningen fjernet, og der anlagdes et kamsystem til rutebiler på arealet. Læssesporene og rampen ved varehuset blev fjernet. Efter 1966 blev havnesporene fjernet. Af stationens bygninger blev vandtårnet nedrevet i 1969 og varehuset i 1972. Remisen blev omdannet til rutebilgarage. Der har tidligere været en genbrugsforretning i stationsbygningen, men i dag står stationen tom. Rutebilerne er også flyttet. Hvad der skal ske med stationen fremover vides ikke, men bygningen er fredet. Arkitekt N.P.C. Holsøe tegnede alle stationsbygningerne på Assensbanen.
Fra stationen gik vi ned til Havnegrillen, som ligger ved færgen Assens – Bågø, og fik lidt velfortjent mad og drikkelse.

Kl. 14.30 begyndte turen tilbage til Glamsbjerg, vi drejede cyklerne omkring, og vendte næserne hjemad. Nu skulle det blive spændende, hvad benene sagde til at trampe cyklerne op ad bakken til Flemløse. Jeg skulle i øvrigt hilse fra cyklisterne på henholdsvis vogn 1 og vogn 2 og sige, at bakken ikke var anstrengende at træde op ad. Ved Ebberup station gjorde vi ophold, her var der nemlig bord- og bænkesæt, hvor krydsningssporet har ligget, og Frans og Anton smuttede over til Brugsen og købte en kanelstang. Vi havde endnu ikke mødt andre skinnecykler, så der var ingen grund til at løfte de tunge jernheste af sporet. Cykelturen fortsatte, og vi stoppede stort

Mellem Kærum og Assens blev der i 1968 anlagt et sidespor til Dansk Træcellulosefabrik. Sidste tog til fabrikken kørte i 1979.

set kun ved vejskæringerne, hvor bommene skulle løftes og sænkes forsigtigt ned igen. Det gik i forrygende fart. Der blev trådt godt til i pedalerne. Anton var i løbet af dagen blevet en ferm bom-mester, og han sprang let som en fjer afsted hver gang, vi nåede en ny bomforhindring. Cyklerne vejer 120 kilo stykket. Det var heldigt, at vi ikke mødte modkørende skinnecykler. Nogle steder var der rigeligt med plads, andre steder undervejs på strækningen ville det ikke have været helt så let, da buskads og højt græs flere steder voksede ganske tæt ved skinnerne.

Kl. 16.30 var vi tilbage i Glamsbjerg stationsby. Vi fik cyklerne ind på sidesporet og drejet dem i rigtig retning. Og nøgler og sadler blev afleveret ved Cirkle K. Så var det tid til hjemturen til Herning og Kaas.

Det var to rigtig gode dage, og vi var alle fire enige om, vi har fået en god oplevelse og kan kun anbefale andre denne tur. Assens vil gerne lave en cykelsti på en del af strækningen, men Lilleskov Teglværk, der ejer skinnecyklerne, vil bevare hele banen. Så håbet er, at man i mange år endnu kan bruge banen til skinnecykling.

Flemløse station.
Den gamle perron var mosbegroet, og ukrudt og træer trivedes. Mellem sporene og perronen stod en snorlige række af velvoksne træer.

Assens station.
Der har tidligere været en genbrugsforretning i stationsbygningen, men i dag står stationen tom. Hvad der skal ske med stationen fremover vides ikke, men bygningen er tegnet af N.P.C. Holsøe og fredet.