Tekst: Peter Mazanti Albertsen. Foto: Anton Tvermose.

På sporet af Troldhedebanen I

Årets cykeltur langs nedlagte jernbaner gik i år til Troldhedenbanen mellem Kolding og Troldhede. Det sidste tog kørte i 1968. På flere strækninger er der etableret cykelstier, men på andre strækninger kan det være svært at følge banens forløb. Alle stationer er der stadig i mere eller mindre ombygget tilstand. Banen var omkring 88 km lang med 37 stationer, og artiklen er derfor delt i to artikler. Første del dækker strækningen fra Kolding til Vorbasse. Den sidste del af strækningen kan du læse om i næste nummer af Jernbanen.

Vi har koncentreret os om hovedlinjen Kolding–Grindsted–Troldhede og udeladt sidebanen Gesten–Vejen, der allerede blev nedlagt i 1951.
Vi har cyklet på den del af den nedlagte bane, hvor der i dag er cykelsti:
Strækningen Kolding–Ferup, 10 km.
Hundsholt næsten til Øster Gesten, 5 km.
Hejnsvig–Grindsted–Sdr. Omme 18 km.
På øvrige strækninger, hvor vi ikke har kunnet cykle, har vi fulgt banen i bil.
Banestrækningen er i alt 87,9 km, og vi kørte den over fire dage i begyndelsen af i år.
Vi var tre, der tog turen – Anton Tvermose, Bjarne Dahl Ekbøl og Peter Mazanti Albertsen.

Troldhedebanens udgangspunkt var for enden af DSB-stationen i Kolding, hvor der i dag er cykelparkering. Herfra fortsatte vi til Fynsvej, hvor Troldhedebanen nu er blevet til natursti. En lang tur, fra det frodige jyske østlige bakkeland op til det store og barske midtjyske hedeland. Vi cyklede forbi, hvor det store remiseanlæg havde ligget. I dag er der bygget boliger på området – Bypark Øst. Ved indgangen til Marielundsskoven cykler vi under den gamle jernbanebro fra 1939, der fører Nordre Ringvej over den nu nedlagte banestrækning. Her møder vi det første stykke af Marielundsskovens flotte natur. Kort efter cykler vi gennem en dyb udgravning omgivet af skovterræn ved Marielund. Højre side er domineret af den ca. 10 hektar store lystskov Marienlund. Her har vi også Marielundsøen, skjult af de høje skrænter. Lige inden første stop møder vi den gamle kilometersten 85, som banen havde placeret på strækningens sydvendte skråning. Banens kilometrering starter i Troldhede.

I en blød kurve kører vi nu op mod det første holdested, KOLDING SKOV, 2,6 km fra Kolding. Navnet fortæller os, at vi nu er kommet til et nyt skovområde. Halvdelen af skoven ved trinbrættet er udlagt til lystskov, og var et stort udflugtsmål både sommer og vinter for Koldings befolkning. Og så er vi ved trinbrættet, der bestod af en grusbelagt perron. Stien, vi kører på, er indtil Ferup en grussti. Ud for skovløberhuset i Marienlund er der et perronsignal, men det afviger en del fra den gængse type. Selve stopskiltet er et rektangulært signal med et gult katteøje i den spidse ende. Det ligner en „vindfløj". Op til vingen går der en jernstang, som i den ene ende er forsynet med et håndtag, så man kan dreje skiltet. Selve stangen er fastgjort til en rød- og hvidmalet jernskinne. Det er ikke så pænt i dag, men det er der. Skiltet kan desværre ikke drejes i dag. Vi fortsætter i det ret så bakkede terræn. Efter at have passeret en forholdsvis blid kurve når vi ud på en helt lige strækning, og vi kommer snart til de markante spor efter Egtvedbanen. En høj dæmning viser tydeligt, hvor denne bane har løbet, og vi cykler gennem dæmningen i en lille tunnel. Umiddelbart efter tunnellen kommer der endnu en bro.

Herefter er vi ved BRAMDRUPDAM Trinbræt, 4,6 km fra Kolding. Trinbrættet bestod af en grusbelagt perron og et skur.

Billede ovenfor:
Ved Ferup var der et lille fotostop. Bag kameraet Peter og på billedet er det Anton og Bjarne.

Banens forløb med stationer og de oprindelige tilsluttende linjer.
Grafik: Finn Madsen
Kortgrundlag:
© wikipedia.org og OpenStreetMap contributors - openstreetmap.org CC BY-SA 2.0 / CC BY-SA 3.0

Banens tilblivelse og liv

En jernbane fra Troldhede til Kolding samt sidebane til Vejen var med i den store jernbanelov fra 1908. Hen på sommeren i 1917 var banen ved at være færdig, og midlertidig godstrafik blev påbegyndt i juni måned over delstrækningen fra Kolding til Grindsted.

Banens officielle indvielse fandt sted den 24. august 1917, og den følgende dag åbnede banen for driften med to tog dagligt i hver retning. Banen havde en god økonomi de første år, men fra 1924 og frem til 2. verdenskrig gik det tilbage.

I mange år var banen en af landets betydeligste transportører af tørv og brunkul, og det er betydelige mængder tørv der er blevet fragtet med banen til Kolding og derfra udskibet til resten af landet. Fra moserne i hedeegnene især fra Sandet og Stakroge nord for Grindsted, blev der under de to verdenskrige transporteret store mængder tørv. Efter anden verdenskrig fik banen igen en dårlig økonomi – hovedsageligt på grund af faldende trafiktal.

Med udgangen af marts måned 1968 blev TKVJ nedlagt. Banen var velholdt og billigt drevet. Der var hovedkontor, remiser og værksteder i Kolding samt remiser i Troldhede og Grindsted.

Jeg, Peter, har arbejdet med togfører Carl Hald. Da Troldhedebanen lukkede, blev han tilbudt at blive lastbilchauffør ved DSB Godsterminalen i Herning, og det sagde han ja til. Og her lærte jeg ham at kende, da jeg sad på kontor der.

Banens stationer

Der var tre hovedtyper af stationer:

Type 3:
De store stationer på seks vinduesfag og to perrondøre blev opført syv steder. Jordrup, Verst, Gesten, Bække, Vorbasse, Hejnsvig & Sdr. Omme. I Gesten var der en kvist til hver side af taget. På de øvrige kun på den ene side.

Type 2:
De lidt mindre stationer på fem fag havde kun én perrondør og blev opført seks steder. Dybvadbro, Ferup, Korsvang, Gamst, Stakroge & Sdr. Felding.

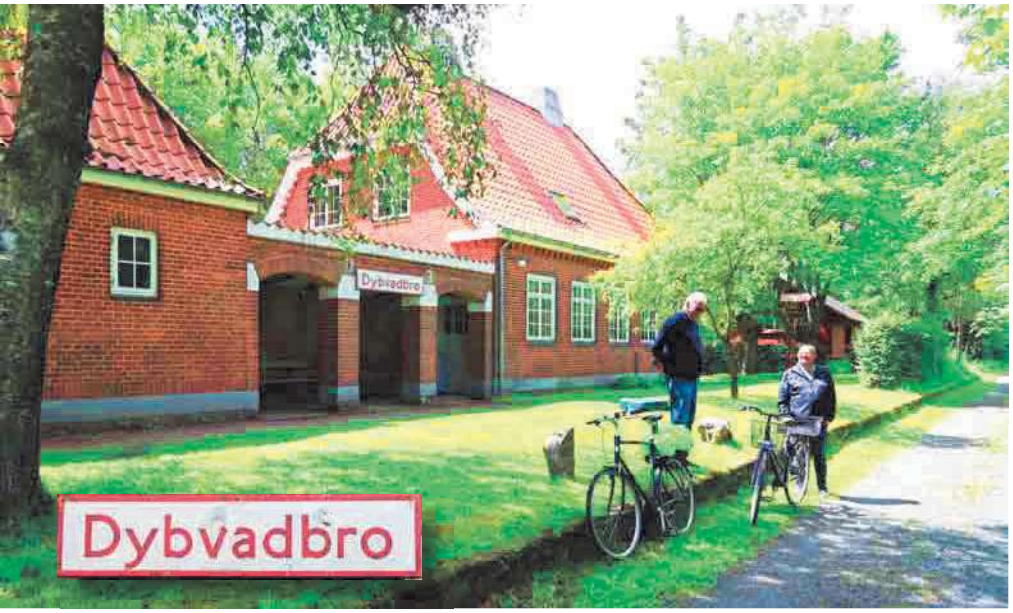
Type 1:
Fitting & Sandet Stationer, fik kun fire fag og ingen døre i perronsiden, idet adgang skete gennem gavlen.

Banens arkitekt Robert V. Schmidt valgte at indsætte betonrelieffer for at bryde og markere overgangen mellem søjler og bygning ved loggiaerne på perronen. På stationstyper med kviste blev der indsat relief over vinduerne.
Korsvang Station til venstre og Sdr. Omme Station til højre.

Her var også perronsignal ud for indgangen til skuret, men af en hel anden type end den ved Kolding Skov. Vi cyklede videre herfra i et ikke særlig spændende åbent landskab på en næsten lige strækning, og kursen er stadig nordvestlig. Vi har cyklet eller rettere snoet os i bløde kurver gennem det skovløse landskab og stadig i samme retning lige til omkring 1 km før Dybvadbro, hvor kursen bliver stik vest. Lidt før stationen passerer vi et vandløb, og samtidig får vi øje på de idylliske Donssøerne ved Skallebækken. Så nærmer vi os Dybvadbro Station, og ud for stationen står stadig den gamle signalstander dog uden nogen form for evne til længere at give signal. Kun bagpladen, skærmen og skinnen, der holder bagpladen, er tilbage.

På stiens sydside aner man nu DYBVADBRO Station, 8 km fra Kolding, der i det store hele har bevaret sit oprindelige udseende. Først møder man pakhuset. Her er der ophængt plancher, som fortæller om banen og Harteværket, der er et oplevelsescenter for vand. Der var også en model af området til belysning af områdets udseende. Man kunne også læse om livet på den lille station og i det gamle pakhus læse om anlægsarbejdet af banen.

Stationen, som i dag ejes af Kolding Kommune, bruges til forskellige kulturarrangementer. Imellem stationsbygningen og toiletbygningen er den udvendige „ventesal" – loggia'en er bibeholdt med det originale Dybvadbroskilt. Stopsignalet fra stationens overgang til trinbræt i 1968 står stadig på perronen. Dette skilt kan drejes og står ved siden af 80 kilometerstenen. Toiletbygningen er åben, så man kan komme af med sit vand, hvis man er trængende. Det skyldes, at der på stationens gadeside er indrettet en shelterplads, og der er også borde og bænke. Her sad vi og nød den medbragte kaffe og kage. Vi fortsætter på den anden



side af Egtvedvejen, hvor stien fortsætter mod Ferup. Vi cykler igennem flere bløde kurver i et landskab uden de store variationer. På højre side i cykelretningen er der et vandløb, som to gange krydses via et par broer. På stiens nordside var banens grusgrav, hvortil der var sporforbindelse indtil 1958. Så er vi fremme ved bommen ud mod Harager i Ferup. Her slutter naturstien på det stykke af Troldhedebanen, som havde sin begyndelse i Kolding centrum. Umiddelbart på den anden side af Haragervej går en sti, der fører ind til den gamle stationsbygning i Ferup.

Vi cykler til FERUP Station, 10,7 km fra Kolding og møder Hr. Nielsen og hans kone, som har boet på stationen i 52 år. Vi får en god snak med dem, og vi bliver vist rundt både ude og inde. Stationen er en type 2 station. Pakhuset er udført klinkbygget med fladt paptag afsluttet traditionelt med dobbelt træbort langs tagets kanter. Vinduerne her er almindelige små ruder i traditionel ramme. Indenfor er der en flot original tegning i ramme, hvor man kan se, hvordan stationerne i type 2 var indrettet både ude og inde. Det gamle emaljeskilt fra Ferup hænger også i stuen, og billetlugen er der også fra begge sider (ventesal og kontoret). Og en blå bænk i ventesalen, hvor en jernbanekasket fra banen ligger. Et skilt ved bænken, hvor der står *„Fortrinsvis for rejsende med hund“*. Desuden i ventesalen toiletdøren, hvor der står *„mænd“*. Deres svigersøn er ejendomsmægler og har vurderet stationen til at koste 2,5 mio. kr. Men den er ikke til salg. De er så glade for at bo på stationen.

Ovenfor : *Signal ved Dybvadbro Station.*
Øverst: *En høj dæmning viser tydeligt, hvor Egtvedbanen har ligget, og vi cykler gennem dæmningen i en lille tunnel. Umiddelbart efter tunnellen kommer der endnu en bro.*
Midten: *Peter og Bjarne ved Dybvadbro Station. Perronkanten er der stadig.*
Nederst: *Bjarne på broen over Donssøerne og Skallebæk.*

Vi siger farvel og tak for den fine rundvisning. Efter Ferup station fortsatte banen ca. 150 meter, som i dag er plantet til med lavtvoksende træer. Her ender resterene af banetraceen. Vi tager cyklerne op i bilen, og herfra og til Hundsholt er banen pløjet op. Langs Fynslundvej mod Jordrup kan man ane banen enkelte steder.

Vi snor os mellem de til tider ret store bakker og nærmer os næste station KORSVANG, 13,1 km fra Kolding. Igen en type 2 station og igen beliggende i et temmelig øde område uden bebyggelse i nærheden. Samme materialer, samme farver og altså også samme stil som de to stationer, vi allerede har passeret. Og vi kan se, vi er kommet til den rigtige station, da det gamle emaljeskilt hænger på det fine pakhus. Vi bliver budt velkommen af manden, der bor på stationen og får en fin rundvisning. Perronkanten er bevaret og læsserampen ved pakhuset, samt kilometerstenen 75 km fra Troldhede er også bevaret. Indenfor er billetlugen bevaret. Til sidst fotograferede vi stationen og pakhuset fra gadesiden. Også her sagde vi tak for en fin rundvisning. Kort efter Korsvang Station svingede banen ind på en mere nordvestlig kurs. Vi kørte nu gennem et meget åbent landskab, hvor der var langt mellem gårdene. Vi kører tæt på Ferup skov på en ganske lige strækning.

Så nærmer vi os JORDRUP Station, 15,5 km fra Kolding. Det er en lidt større station end dem, vi hidtil har mødt, det er en type 3 station. Damen der bor her, var ikke hjemme, men vi talte med naboen og fik lov af ham til at fotografere stationen fra perronsiden og gadesiden. Pakhuset var revet ned, men det private pakhus over for perronen var der endnu. Det var naboens, som vi talte med. Stationen var oprindeligt i røde sten, som de øvrige stationer, men er i dag blevet kalket hvid.

Banen krydsede hovedgaden i Jordrup for at fortsætte til HUNDSHOLT trinbræt, 17,4 km fra Kolding. Ved Hundsholtvej, møder vi igen banen. Et kort stykke inde på stien, 150 meter fra landevejen, kan man se resterne af trinbrættet i form af en 65 m lang perron i gamle betonelementer, der nedgravet danner „perronkant". Her parkerede vi bilen og tog cyklerne frem igen, da vi nu skulle cykle en 5 km strækning til Lunderskovvej. Kursen er nu nærmest nordvest, og strækningen er ganske lige. Landskabet er stadig åbent, men småkupereret, og forude dukker der et skovområde op, nemlig Verst Skov. Efter at have passeret Aakjær Å cykler vi ind i skoven. Det er en flot stor skov, der hovedsagelig består af løvtræer.

Lige i udkanten af skoven begynder banen at svinge over i stik vestlig retning, og et øjeblik efter cykler vi ind på VERST Station, 20 km fra Kolding. Det er en type 3 station.

Øverst: *Ferup Station.*
Midten: *Jordrup Station.*
Nederst: *Veest Station.*

Øverst: *Gesten Station med pool på perronen. Kvist på begge sider af bygningen.*
Nederst: *Fitting station. Det Kgl. Bibliotek, Sylvest Jensen Luftfoto 1955.*

Her boede et ungt par, der for 3 måneder siden købte stationen for 2,2 mio. kr. Stationsskiltet var flyttet til gadesiden, så man kunne se det, når man cykler forbi på stien. På pakhuset var der hængt et skilt op. Der stod *Stationen* på. Ved pakhuset kunne man stadig se læsserampen. Vi fortsætter ud af Verst og kommer ind i et lille stykke skov, og nu er kursen næsten stik mod syd. Strækningen ser helt lige ud, men i virkeligheden befinder vi os i en stor kurve, der fører ud til Lunderskovvej, hvor cykelstien holder op. Det var en mudret cykeltur fra Hundsholt og hertil, da det havde regnet et par dage før turen. Ved siden af var der en P-plads, hvor vi spiste vores medbragte frokost. Anton's kone Ingrid havde smurt en fin madpakke til os, som vi nød. Herefter fik vi cyklerne op i bilen igen og fortsatte herfra i bil indtil Hejnsvig. På den anden side af Lunderskovvej fortsætter banen mod Gesten, omend den her er vanskeligere farbar. Banetraceen er stærkt tilgroet over ca. en kilometer, inden den er helt pløjet op.

ØSTER GESTEN trinbræt i 22,9 km kunne vi ikke finde. Fra Stilundsparken er der oprettet gangsti på den tidligere banetrace langs med et villakvarter og forbi Gesten Station og ud til Gesten Kærvej.

Vi når GESTEN Station, i 24,5 km. Oprindelig var det et knudepunkt på banen, idet strækningen til Vejen udgik herfra. Denne del af strækningen blev nedlagt allerede den 1. april 1951 på grund af meget lille trafik og er ikke medtaget i denne artikel. Her var et stort spornet, der dog efter nedlæggelsen af sidestrækningen blev reduceret meget. Hovedbygningen er en type 3 station og en af de helt store og „dyre" bygninger. Udhusbygningen er med toiletter og åbent overdækket venterum. Hovedbygningen har på begge sider de store kviste på første sal. Efter banens lukning er der længst mod vest bygget en tilbygning med fladt tag med en skorsten, men hvad denne tilbygning bruges til, fik vi ikke spurgt om. Stationsskiltet hænger, hvor det altid har hængt, over det åbne overdækkede venterum. På perronsiden er der lavet en swimmingpool. Vi bliver budt indenfor af beboerne, der har boet her i 30 år. De starter med at vise os billetlugen fra kontoret. Stationsuret hænger stadig i ventesalen. Og et flot blåt skilt med privatbanens vingehjul og bogstaverne TKVJ. Foto af skiltet kan ses på side 40. På væggene hænger køreplaner og diverse plakater. Her var også en dør ind til Post og telegraf, og på døren et emaljeskilt med kontortider. Til sidst spørger vi til remisen, der var ved stationen. Remisen blev revet ned i 2014, men ejeren viser os nogle billeder inden nedrivningen. Det var en spændende station at besøge, og vi siger også her tak for besøget.

På vej til det næste holdested kan vi se den store Staushede Plantage, men vi kunne ikke finde STAUSHEDE Trinbræt i 27,8 km. På turen videre frem er der på højre side nogle store moselignende arealer.

Så nærmer vi os stærkt BÆKKE Station i km 30,8. Det er en type 3 station, vi er kommet til. For TKVJ's stationsbygninger er det karakteristisk, at der fra vejsiden ikke er adgang til bygningen. Man skal altså ind fra perronen til f.eks. ventesalen. Ud mod vejsiden har vi i tagetagen den tidligere omtalte kvist med buet tag. Vi talte med manden der bor her med sin familie, han havde stationsskiltet fra Bække og et vejskilt, der stod, hvor der var bomme, og som vi fotograferede. Stationerne Gesten og Bække ligger begge inde i selve byerne. Flere andre stationer ligger øde. Vi siger tak for snakken og må videre. Vi følger banen, som gik lige ved siden af vejen, som vi kører på. Lige før næste holdested ser vi på venstre side Klebæk Høje. Her har der været 60 store randsten, men i dag er der kun ni tilbage i en højde af godt en meter. Et markant og storslået oldtidsminde.

Og så er vi ved KLEBÆK Trinbræt i km 32,7. Her er der i dag en shelterplads med borde og bænke. Herfra kører vi op til hovedvejen Grindsted–Lunderskov og kører imod Fitting og forbi Skødegård plantage på højre side, og skifter retning til mere nordvestlig kurs.

Vi følger før omtalte landevej helt til Vorbasse, men vi skal jo lige ind til FITTING stationsbygning i km 35,8. Vi finder Fitting Stationsvej og drejer ned til stationen, som er en type 1 station. Der er ikke kælet så meget for detaljerne. Adgangsforholdene til ventesal og ekspedition er også anderledes, og der er ikke overdækket udendørs venterum. Desuden er der et pakhus, som trænger til en kærlig hånd. Vi talte med manden, som bor her, han er flyttet fra Anholt til stationen, da hans børn bor i nærheden. Han ville gerne have gjort noget ved pak-

Øverst: *Fitting Station. Stationen er blevet pudset og hvidkalket.*
Midten: *Bække er en type 3 station med den flotte kvist.Foto fra vejsiden.*
Nederst: *Vorbasse Station. Type 3 station også med den flotte kvist.*

huset, men da han er blevet ældre, bliver det ikke til noget. Stationsbygningens røde mursten er ligsom Jordrup Station blevet hvidkalket. Det er så det sidste pakhus, vi møder på vejen. På de følgende stationer er pakhuset revet ned.

Videre går det mod HØJMOSE Trinbræt i km 38,2. Lige før man kommer til dette trinbræt, kører vi nogle hundrede meter gennem Skødebjerg Plantage, hovedsagelig med nåletræer. Der dukker flere og flere småplantager op, og samtidig bliver det også et langt mere hedepræget landskab, end vi før har mødt. Og derfor regner vi med, at trinbrættet har ligget i en af de plantager, da vi ikke kunne finde det. Det er jo groet meget til, siden banen lukkede. Fra Højmose til Vorbasse er der kun to km.

Så når vi VORBASSE Station i km 40,2. Vorbasse er en type 3 station, som ligner de andre type 3 stationer. Her var ingen hjemme, så vi fotograferede bare stationen fra begge sider. På perronsiden var der groet en masse træer og buske op, så den var svær at fotografere fra denne side, men ude fra gadesiden fik vi et godt billede af stationen. Vi kører videre i nordvestlig retning i et stadig mere og mere hedepræget landskab og meget øde. Et par kilometer fra Vorbasse kører vi gennem Fromssejer Plantage, som var den største plantage, som banen gennemløb. Lidt nord for Vorbasse finder man mange steder resterne af banens forløb. I et rigtigt plantagelandskab kan man ubesværet følge banen et langt stykke gennem plantagen.

Artiklen fortsætter i næste nummer af Jernbanen.

Billetlugerne eksisterer stadig på flere stationer. Her er det lugen på Gesten Station.