Tekst: Peter Mazanti Albertsen. Foto: Anton Tvermose.

På sporet af Troldhedebanen II

Årets cykeltur langs nedlagte jernbaner gik i år til Troldhedebanen mellem Kolding og Troldhede. Det sidste tog kørte i 1968. På flere strækninger er der etableret cykelstier, og 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, strækningen Kolding–Vorbasse, kan læses i Jernbanen 4/2024. Anden del, strækningen Vorbasse–Troldhede, kan læses nedenfor.

Første del af artiklen sluttede på VORBASSE Station. Vi kører nu 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.

Så nærmer vi os næste holdested, GILBJERG Trinbræt i km 44,8, som vi dog ikke kunne finde, og vi fortsætter. Herfra løber banen ved siden af landevejen, og det har den for øvrigt gjort på hele strækningen fra Vorbasse, og det bliver den ved med helt til Grindsted. Banen løber her noget højere end landevejen, og strækningen er næsten lige, men slår nu et lille knæk væk fra landevejen med en flere kilometer lang bue gennem det hedeagtige landskab.

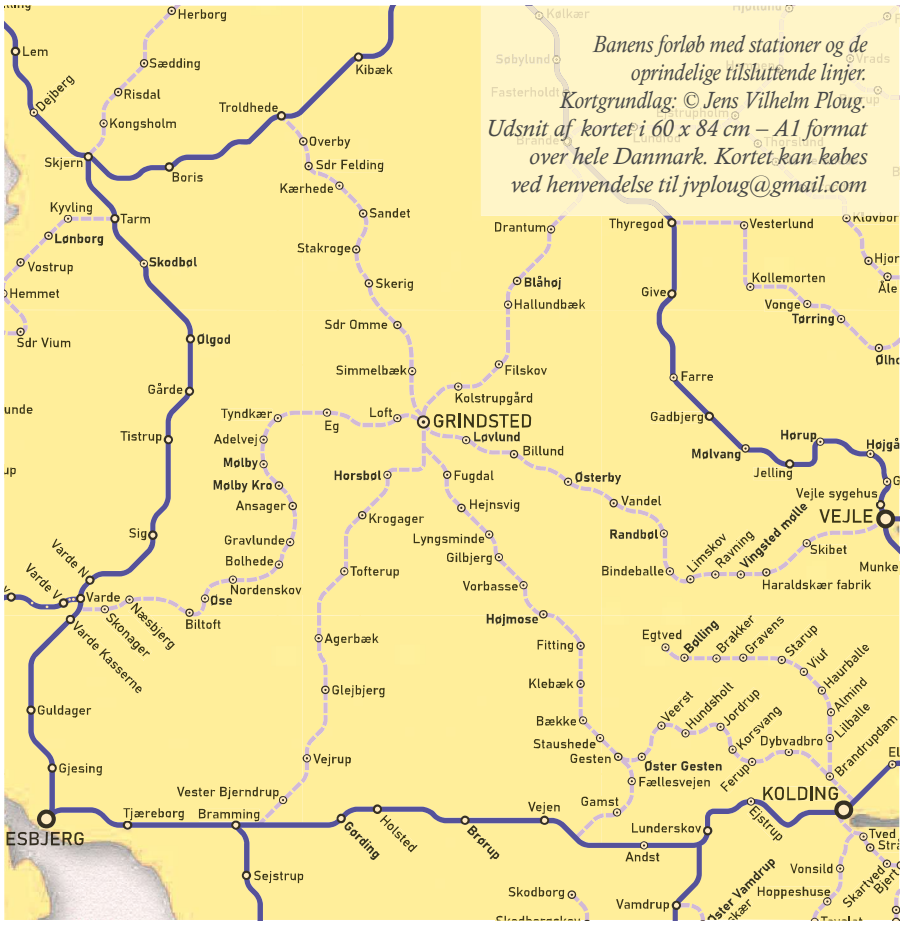
Så skulle vi være ved km 46,2, ved LYNGSMINDE Trinbræt, som vi heller ikke kunne finde.

Vi fortsætter til HEJNSVIG Station i km 49,4. Den ligger i selve byen og er en type 3 station. Der er ikke så meget at fortælle om selve bygningen, der jo er helt identisk med de øvrige af samme type. Vi aftalte med naboen, at vi godt kunne gå om og fotografere stationen, da den har været til salg i 1,5 år via Friis Boliger. Stationen trænger til en kærlig hånd, og på perronsiden er der en masse træer, der skal fjernes, hvis man vil have en flot have. Fra vejen ser stationen og toiletbygningen nogenlunde ud.
Lidt nord for Hejnsvig begynder et langt stykke natursti på banens tracé i grus. Vi parkerer bilen og tager cyklerne frem og cykler på et par stier med korte afbrydelser af veje, og vi når frem til et langt stykke, forsynet med asfalt. På hele strækningen er man skiftevis i plantager og på hedearealer med udsyn til alle sider. Beplantningen består hovedsageligt af nåletræer, med få spredte løvtræer. Stien på banetraceen går helt ind til Grindsted by (7,8 km) og har undervejs mange sidestier med mulighed for at tage en afstikker ind i skovområderne.

På strækningen er der med mellemrum opsat borde og bænke, så man har mulighed for at tage en pause og nyde det flotte hedelandskab.

En plantage anes forude, og mellem forholdsvis åben beplantning med ret lave træer når vi FUGDAL Trinbræt i km 52,6. Perronen findes stadig i form af jordvold. Her var der stopsignal, men med det sædvanlige „armsignal" til at dreje. En gammel skinne til stopsignal er her stadig, og man kan ane de to farver rød og hvid, som var på skinnen, hvor signalet sad. Et fantastisk øde område, beliggende i en meget smuk natur. Vi kunne også ane, at der her havde været et langt sidespor. I nærheden lå der nemlig en fabrik til tørvefremstilling, og da der jo var mangel på fast brændsel under 1. verdenskrig, skal man nok her finde årsagen til, at der blev anlagt et sidespor, inden

Billede ovenfor:
Bjarne på broen over Simmerbæk nord for Grindsted .



Banens forløb med stationer og de oprindelige tilsluttende linjer. Kortgrundlag: © Jens Vilhelm Ploug. Udsnit af kortet i 60 x 84 cm – A1 format over hele Danmark. Kortet kan købes ved henvendelse til jvploug@gmail.com

banen åbnede officielt. I nærheden ligger Rishøj Kær, og det var her, man fremstillede tørven. De havde egen rangermaskine, og det var ikke små mængder tørv, man sendte fra stedet. Da vi cykler i udkanten af plantagen, er det et ret kort stykke, vi cykler gennem skov, som her tilsyneladende udelukkende består af nåletræer. Lige pludselig hører vi støj, det viser sig, at det var et par fly, der var ved at gøre klar til landing i Billund. Vi cykler i nordvestlig retning i et udpræget hedelandskab, og i det fjerne kan vi nu se Grindsted by. Vi siger nu farvel til landevejen, som har fulgt os troligt mange kilometer. Banen svinger nu fra, og via en bro ved vejen, kan vi se længst væk, hvor Troldhedebanen har gået over og tættest på broen jernbanen til Bramming.

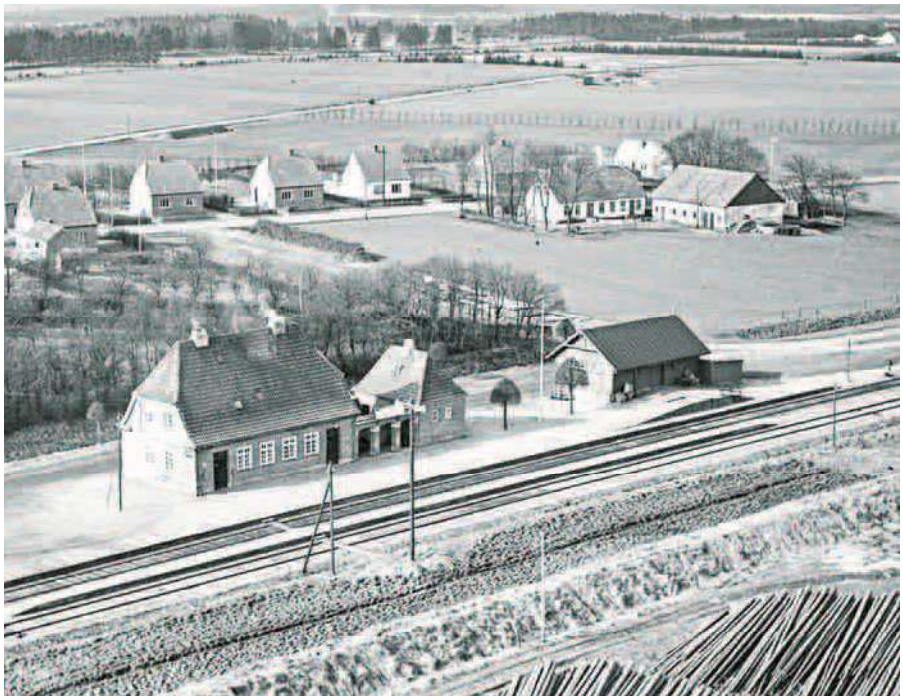
Så cykler vi ind på GRINDSTED Station i km 57,2 – DSB-station. Peter får et gensyn med jernbanestationen, hvor han sad på kontoret i 1976 sammen med stationsforstander Michaelsen. Peter solgte billetter, pladsbilletter, passede telefon og ekspederede kunder. Ordnede, afsendte og modtog fragtbrevene til godstoget fra bl.a. Grindstedværket, som kørte til og fra Bramming/Esbjerg.

Vi sad alle tre og nød kaffe og rundstykker i ventesalen, som i dag benyttes som ventesal til busstationen. Så kunne jeg lige få minderne tilbage. I dag er det Billund Kommune, der ejer bygningen og pakhuset, og der er et firma, der hedder Headspace – Billund, der har lejet sig ind.
Vi må videre på cyklen, forlader Grindsted og cykler bag om Grindstedværket, hvor stien fortsætter sit forløb mod Sdr. Omme. På denne strækning, der er asfalteret hele vejen til Sdr. Omme, kommer man igennem såvel åbne landskaber som dejlige skovstrækninger med en mængde muligheder for at tage en afstikker ind i den omgivende natur, der også her byder på store naturoplevelser. På vejen fra Grindstedværket stiger banen på en dæmning, vi skal nemlig op på en bro, som fører os over „Den skæve bane“ til Brande, Silkeborg og Laurbjerg, før vi igen finder den rette kurs videre mod nord. Efter Grindsted er der kun øde hedestrækninger, men lidt efter kommer vi til Grindsted Plantage, en rigtig vestjysk hedeskov næsten kun bevokset med nåletræer. Så kommer der en lysning i skoven, og vi passerer Sønderkær Bæk for igen lidt efter at fortsætte gennem plantagen. Efter et par kilometers kørsel har vi kun plantagen på den ene side, men der er udsigt til et småbakket landskab til den anden.

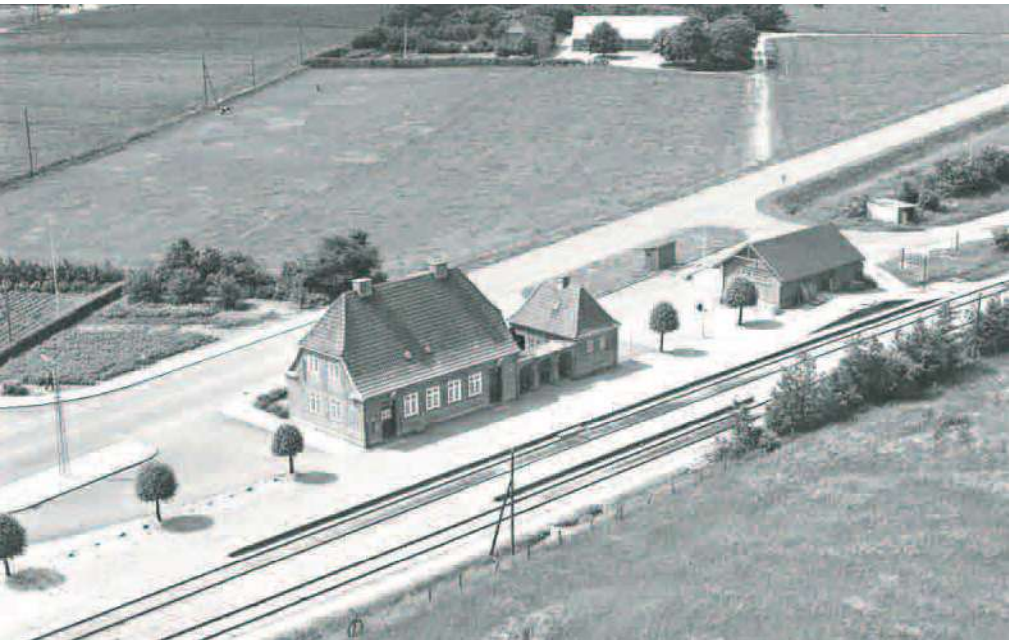
Igen passerede vi et åløb, og så er vi, i km 61,8 på SIMMELBÆK Trinbræt. Her havde været en læskærm, men nu var kun soklen tilbage. Her var en rasteplads med borde og bænke. Vi fortsætter, og det er igen en lige strækning, vi gennemkører, men en lille kilometer efter Simmelbæk kurver banen lidt mod vest, for så igen at køre som efter en lineal.

Vi skal kun 800 meter frem, før næste trinbræt nås. Det er HJORTLUND i km 62.6, kun en græsklædt forhøjning var her, men den kunne vi ikke finde. Så vi fortsætter og kan se et fremherskende træk for disse egne, nemlig grantræerne, der hegner og beskytter markerne mod den stride vind, som ellers nemt kan forårsage sandflugt på den meget magre jord. For det er jo ikke hede alt sammen, der findes enkelte gårde spredt i landskabet og man dyrker jorden, hvor det er muligt.

Vi nærmer os nu stærkt BIRKEBÆK Trinbræt i km 66,0. Det er ejendommeligt at komme til dette sted, naturmæssigt set. For her skifter landskabet igen pludselig karakter, man kommer det vel nærmest ved at sige, at alt bliver grønnere. Her er pludseligt græs og flere løvtræer at se. Årsagen er



Vorbasse Station i 1953. Foto: Odense Luftfoto. Arkiv: Det kongelige Bibliotek.



den nærliggende Omme Å. Her en planche som fortæller om banen. Vi taler med ham, der bor i huset ved siden af, hvor trinbrættet var. Dengang var der ikke mange huse, men nu er der bygget en del rundt om, hvor trinbrættet lå. Det oprindelige trinbrætskur er fjernet, og på soklen er der opstillet et nyt skur, som han bruger til redskabsrum ved siden af hans hus. Et lille stykke længere fremme cykler vi over en betonbro med rækværk på begge sider. Det er Omme Å, vi er kommet til.

Fra Birkebæk til næste holdested er der kun 1 km, et øjeblik efter ender stien 10,2 km fra Grindsted ved Rahbæksparken, og så cykler vi lige til venstre og kommer hen til SØNDER OMME Station i km 67,0. Det er en type 3 station, vi er kommet til. En lille forskel finder vi ved hovedbygningens vestende, hvor der er tilbygget en mindre forlængelse, smallere end det oprindelige hus og med tegltag. Vi går hen til døren, hvor der står „LE FYSIOTERAPI“ Den gamle station. Og her indenfor hænger der bl.a. en masse billeder fra Troldhedebanen, køreplan, banemærker, og det hele er sat i ramme. Så kommer damen frem, som har købt stationen, hun fortæller, at da banen lukkede, blev stationen overtaget af postvæsenet, og der blev lavet rutebilholdepladser udenfor på perronsiden. Nå, nu har jeg ikke mere tid sagde hun. Der kommer nemlig

Ovenfor: *Stationsuret på Gesten Station.*
Øverst: *Hejnsvig Station fra perronsiden.*
Midten: *Hejnsvig Station. Sylvest Jensen 1962. Arkiv: Det kongelige Bibliotek.*
Nederst: *Grindsted Station fra perronsiden.*

Sidste tilflugtssted før døden

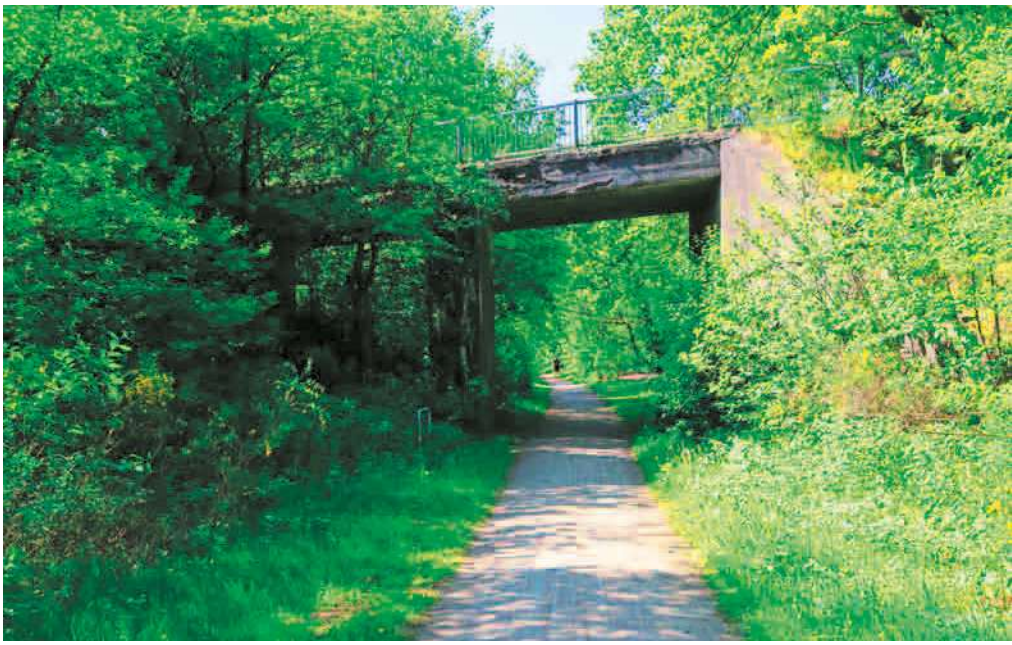
En embedsmand betegnede omkring år 1900 Grindsted som „Menneskets sidste tillugtssted inden døden". Egnen var så øde og mennesketom, at der kun var et hus på hele strækningen fra Grindsted til Sdr. Omme.
Troldhedebanen fik derfor stor betydning for egnens udvikling.

kunder. Vi sagde ok og tak for snakken. De udvendige døre og vinduer var den originale TKVJ – blå farve, den var nu udskiftet med hvidmalede vinduer. Der, hvor der var lavet rutebilholdepladser, er der i dag parkering for kunder til Fysioterapien. Stationsskiltet er ikke det originale, men lavet i samme stil. Her var både krydsningsspor og læssespor, og hertil kommer et sidespor til en privat virksomhed. I dag et stort grønt område, så her kunne vi godt se, at der havde været en del spor. Vi tager cyklerne op i bilen, da der ikke er cykelsti resten af vejen. Vi fortsætter, og lige efter Sdr. Omme Station drejer banen igen i sin gamle retning, nemlig nordvest. Herefter kører vi igen på en helt lige strækning over flade hedestrækninger kun afbrudt af moser og enkelte små plantager. Landevejen går næsten lige op ad banen.

I km 71,4 skulle SKÆRSIG Trinbræt ligge, men det kunne vi ikke finde. Igennem samme natur med enkelte marker, men det er dog hovedsagelig lyngen, der dominerer her.

Ca. 2 km længere fremme slår banen et knæk, og nogle hundrede meter længere fremme kommer vi til STAKROGE Station i km 73,7. Det er en type 2 station. Herfra blev der i nogle år sendt meget store mængder tørv. Vi ringer på, og et ungt par, som bor på stationen, kommer ud, og vi kommer ind og ser, at billetlugen og en af dørene fra banens tid er bevaret. Desuden har de også stadig det originale stationsskilt indenfor. De fortalte, at en tidligere beboer havde en modelbane i huset, og han må have været ansat ved DSB, da han havde været med til at nedlægge en del stationer. Tak for fremvisningen og vi begiver os nu videre. Fra Stakroge Station er der en lille sti ned til Borgergade fra banens tid. Mange af de moser, vi passerer, har været brugt til udvinding af tørv, men en del af moserne er blevet opdyrket af Hedeselskabet og er blevet omdannet til agerland, vel ikke det mest frugtbare, men dog anvendeligt.

Lige før Sandet Station passerer vi en lille jernbanebro og så er vi ved SANDET Station i km 76,3. Navnet siger noget om jordbundsforholdene. Det oprindelige trinbræt blev i 1918 afløst af den nuværende station. Det er en type 1. Vi kan godt se, at



Øverst: *Grindsted Station. Aalborg Luftfoto 1948-1952. Arkiv: Det Kongelige Bibliotek.*
Midten: *Viadukt over Funderbanen ved Grindsted.*
Nederst: *Sdr. Omme Station.*

Øverst: *Troldhedebanens bro over Skjern å ved Sdr. Felding blev fjernet i september 2019.*
Midten: *Stakroge Station.*
Nederst: *Sandet Station i 1955. Odense Luftfoto. Arkiv: Det kongelige bibliotek.*

der har været et temmelig langt sidespor, og der har også været krydsningsspor her. Vi talte med manden, han vidste ikke så meget om banen, så vi fotograferede kun stationen fra begge sider. Toiletbygningen er revet ned, og her var der en mur, der gik hen til hovedbygningen, så der var ikke dør ud til selve perronen. I dag er der bygget et værksted ved siden af hovedbygningen, og man skal vide, at det har været en station, da den er meget ombygget. Da banen var der, var det røde mursten, nu er den pudset og hvidkalket ligesom Fitting og Jordrup. Her er der også kun ganske få huse i stationens nærhed. Herefter svinger banen over i nordvestlig retning. Ingen variation i landskabet, men det er mærkeligt at man næsten ikke ser en gård eller et hus på denne del af strækningen.

Så når vi KÆRHEDE Trinbræt i km 78,5. Hvor det havde ligget, kunne vi ikke fastslå. Trinbrættet kom til i 1929 og havde læssespor, som blev benyttet af brunkulslejerne umiddelbart nord herfor. Fra Kærhede møder vi igen hedesletter med bakkeøer, moser og små plantager. Igen skifter landskabet karakter, jo nærmere vi kommer Skjern Å. Åen løber meget snoet, man kalder det vist slangebugtninger, og der er en del småsøer – hesteskosøer uden egentlig forbindelse med åen, begge forhold er karakteristisk for området. På engene omkring åen er der opdyrkede landbrugsarealer. Alt er meget grønnere og friskere her. Stadig kører vi på en ganske lige strækning, og lidt efter når vi jernbanebroen, som fører over Skjern Å. Åen er ganske bred her, og indtil 2019 lå den oprindelige jernbanebro her stadig.
I september 2019 blev den 102 år gamle jernbanebro over Åen fjernet. En renovering ville koste 5 millioner kr., og politikerne besluttede i marts 2018, at broen ikke stod til at redde, og broen blev lukket på grund af risiko for kolaps. Broens fundament ligger der stadig. Broens konstruktion var relativ sjælden og findes kun seks andre steder i Danmark. Den gamle Lillebæltsbro og Frederikssundbroen er de meste kendte. Broen var et af Sdr. Feldings vartegn. Nedtagningen af broen i 2019 var noget af et tilløbsstykke. 30-40 mennesker var samlet på marken for at se byens vartegn blive løftet væk på halvanden time. Anton og Peter var også ude at se Krangården fjerne den 56 ton tunge jernbanebro.
En lodsejer i nærheden af broen har i 2024 meldt ud, at han vil betale for genopførelse af en bro over Skjern Å, men det bliver dog næppe som en kopi af den gamle bro. Der håbes, at broen kan være færdig til næste år.

Herfra går banen videre ud til Vardevej og fortsætter mod stationen. Strækningen er i dag landevej.

Øverst: *Sandet Station. Stationen er blevet pudset og hvidkalket og svær at genkende som en type 1 station.*
Midten: *Sdr. Felding. Foto fra vejsiden.*
Nederst: *Troldhede Station står i dag ubenyttet hen med blændede vinduer.*

Vi kørte nu hen til SØNDER FELDING Station i km 81,5. Det er en type 2 station, vi er kommet til. Her ligger flere store virksomheder i nærheden, og korn- og foderstofforretningen fik eget sidespor i 1951. Her var der 248 m læssespor, private varehuse og en fold. Under 2. verdenskrig blev afsendt betydelige mængder brunkul. I dag er der kun stationens hovedbygning tilbage, da toiletbygningen er revet ned. Ved stationen er der bygget en ny ventesal til busserne til og fra Grindsted og Herning. Stationen er i dag lavet om til flere små lejligheder. Vi må videre, og på et lille stykke sti kan vi køre på banen, men så må vi ud på vejen igen. På det første stykke kører vi over flade engstrækninger, hvorefter vi en god kilometer ude igen går i nordlig retning ad en helt lige strækning. Området præges stadig stærkt af moser, men igen er det store strækninger med hede, man særligt lægger mærke til.

Vi nærmer os stærkt det sidste holdested på turen. OVERBY Trinbræt i km 88,4. Ejendommeligt nok møder vi også marker, der virker forbavsende frodige. Og netop omkring Overby ser vi sådanne agre med korn og roer. Her er der ikke grantræer rundt om markerne, dette system må man åbenbart have forladt i disse områder. Vi kunne nogenlunde regne ud, hvor trinbrættet må have ligget, men i dag er der intet at se og ingen særlig bebyggelse. Vi kører ud på en fuldkommen lige strækning. Vi er nu på vej mod Troldhede, banens endestation.

Nogle hundrede meter før vi ruller ind på TROLDHEDE Station i km 87,9, går banen ind i en lang kurve, og fra en nordvestlig kurs går vi ind i en nordøstlig og kører over en bred bro før Troldhede Station. Der var to spor i sin tid både til Skjern og Sønder Felding, og vi ruller nu ind på DSB stationen. Her var der remise, drejeskive og vandtårn. Spor 1 og 2 benyttede DSB til Skjern og Herning, og TKVJ havde egen perron ved spor 3 og 4 ved siden af. I dag er det GoCollective, der kører mod Skjern og Skanderborg og der er kun et spor. Læsserampen findes endnu, men er godt groet til.
Til slut vil jeg lige nævne at på alle stationer var der over for stationsbygningerne krydsningsspor på nær Verst, Korsvang, Ferup og Dybvadbro, som måtte lave krydsninger på læssesporet.

Det blev en lang tur ad den 88 kilometer lange bane, men vi har nydt den over fire dage, og kan kun anbefale turen til andre.

Vi håber, I også har nydt artiklerne.
På gensyn.

Første del af artiklen kan læses i Jernbanen 4/2024.