

TROLDHEDEBANEN

AF HELGE KJERSIDE

DEN LÆNGSTE PRIVATBANE I DANMARK

Kimen til banens anlæg skal man helt tilbage til 1884 for at finde. Den daværende konsul H. H. Grau holdt et foredrag på Højskolehjemmet i Kolding, hvor han udstak linien for en Kolding-Vandel-bane. Det endte dog med, at den blev reduceret til en Kolding-Egtved bane på grund af politisk modstand fra Vejle.

Kolding-Egtved-banens første driftsbestyrer P. V. P. Berg var ikke alene manden bag Kolding-Egtved banen i 1898, men var også manden bag Troldhedebanens anlæggelse i 1917.

Kolding-Egtved-banen blev anlagt som en smalsporet bane med 1 meters afstand mellem skinnerne, fordi Berg ville spare for at få det fornødne økonomiske grundlag til at bygge banen, men det blev snart klart for Berg, at sporvidden på 1 m betød, at det ikke var en fremtidssikret bane. De fleste jernba-

neanlæg i Danmark blev anlagt som normal-sporede baner med en skinneafstand på 1,435 m, der var den internationale standard, som også De Danske Statsbaner brugte.

Der var ikke mange jernbanespor i det midterste Jylland omkring 1900. Der var banen fra Vejle til Give, og så banen fra Kolding til Egtved. Netop det forhold at der var mangel på transportmuligheder i dette område gjorde at ethvert initiativ, der fremkom for at skaffe en bane til egnen, altid blev hørt og velvilligt behandlet. Berg havde flere forslag. Allerede i 1896, medens Egtvedbanen var under bygning, fremsendte han et forslag til forlængelse af denne bane frem til Grindsted. Forslaget kom dog ikke videre.

Ufortrødent arbejdede han videre med nye planer, som ikke var en forlængelse af Egtvedbanen, men derimod en forgrening af banen. Han forestillede sig, at banen der gik til Bramdrupdam, skulle have et sideskud herfra, som gik mod Dybvadbro over Ferup, Jordrup, Veerst, Gesten, Bække, Vorbasse, Hejnsvig til Grindsted. I dette forslag indgik også en sidebane til Vejen.

Vejen var blevet interessant på dette tidspunkt, for her havde Bergs gamle elev Johannes Lauridsen skabt den ene virksomhed efter den anden. Med baggrund i cikoriedyrkning havde han opbygget et mindre imperium og yderligere kastet sig ud i nye



*Driftsbestyrer P. V. P. Berg.
Foto: fra Andersen,
Ib V.: "Kolding
Egtved Jernbane".*

foretagender - dambrug, margarineproduktion m.m.

I Kolding havde han kontakt til K. Konstantin-Hansen, der sammen med sin svoger J. Schrøder drev Konstantin-Hansen & Schrøders Maskinfabrik. Virksomheden havde leveret drejeskiverne til Egtvedbanen fra deres værksted i Låsbygade 32. Desuden havde Konstantin-Hansen sæde i Kolding Byråd, og Johannes Lauridsen var valgt ind i Landstinget.

Konstantin-Hansen ville gerne have en bane helt ind til Kolding - Egtvedbanens hovedbanegård lå for enden af Låsbygade - og Johannes Lauridsen ville gerne have en jernbaneforbindelse til det jernbanetomme område i Midtjylland.

Alligevel gik årene. Der kom stadig nye forslag på bordet. En bane Grindsted-Lunderskov blev behandlet tre gange i Folketinget, men forkastet hver gang i Landstinget.

I 1906/07 blev der fremlagt et forslag om en gaffelbane Grindsted-Vejen-Bramdrup-Kolding. I 1908 afgav Folketingets jernbaneudvalg sin betænkning om nye jernbaneanlæg, og heri indgik et forslag om anlæg af en gaffelbane Grindsted-Vejen-Kolding, men forlænget til Troldhede.

Dette forslag blev senere vedtaget. Banen skulle bygges normalsporet og herved var en



Fabrikant
Johannes Lauridsen.
Foto: Vejen Lokalkiv.

forbindelse til Egtvedbanen og Berg ude af billedet, selvom han var den egentlige ophavsmand.

Beslutningen om, at banen skulle gå helt til Troldhede skal ikke mindst ses i lyset af, at sognene nord for Grindsted var ligeså ilde stedt som sognene syd for.

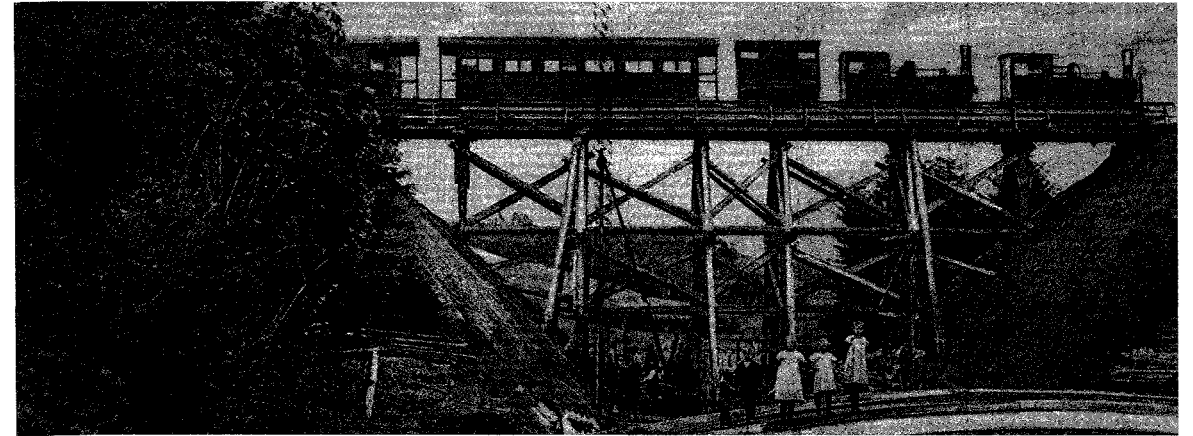
Forlængelsen betød, at banen blev den længste privatbane i Danmark med en samlet skinnelængde på omkring 100 km. Man forventede derfor også en særlig god driftsøkonomi.

DEN ENDELIGE LINIEFØRING

Nu var grundlaget for banen på plads, men så begyndte de lange forhandlinger med de enkelte sogneråd, en langsom proces, som også Berg deltog i vel vidende, at han ikke skulle være med til at drive banen. Han var på dette tidspunkt omkring de 70 år. Transporten ud til de mange små kommuner foregik jo endnu med hestevogn.

Den 11. juni 1913 kom med kongens underskrift eneretsbevillingen til at drive banen under navnet Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane. I folkemunde blev det hurtigt til Troldhedebanen eller TKVJ. De største koncessionshavere var K. Konstantin-Hansen, Kolding, Johannes Lauridsen, Vejen og Emil Brødsgaard, Jordrup.

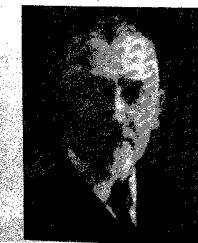
Samme år gik man i gang med at forberede anlægget af banen. Arbejdet blev udbudt i licitation. Entreprisen på anlægget af selve banelegemet deltes mellem Carl Jensen og entreprenørfirmaet Brøchner Lassen & Agge, således at Carl Jensen tog sig af strækningen Troldhede-Grindsted-Gesten og Brøchner Lassen & Agge af anlægget fra Gesten til



Egtvedbanens tog passerer interimskonstruktionen, som skulle støtte banen under tunnelbyggeriet. Billedet er taget fra Bramdrupdam kros have.

Kolding. Carl Jensen påtog sig den længste strækning, men også den, der gav de færreste problemer. Strækningen fra Troldhede til Gesten var lyngklædt, fladt land. De største udfordringer på denne strækning var krydsningen af Skjern A, hvor der skulle etableres broforbindelse tværs over åen, og broen, der skulle bygges over Omme og Grindsted å.

Brøchner Lassen & Agge havde heller ikke de store forhindringer ud til Bramdrupdam, men her skulle de under den bestående Egtvedbanes dæmning over Marielundskløften. Det var til gengæld et omfattende pro-



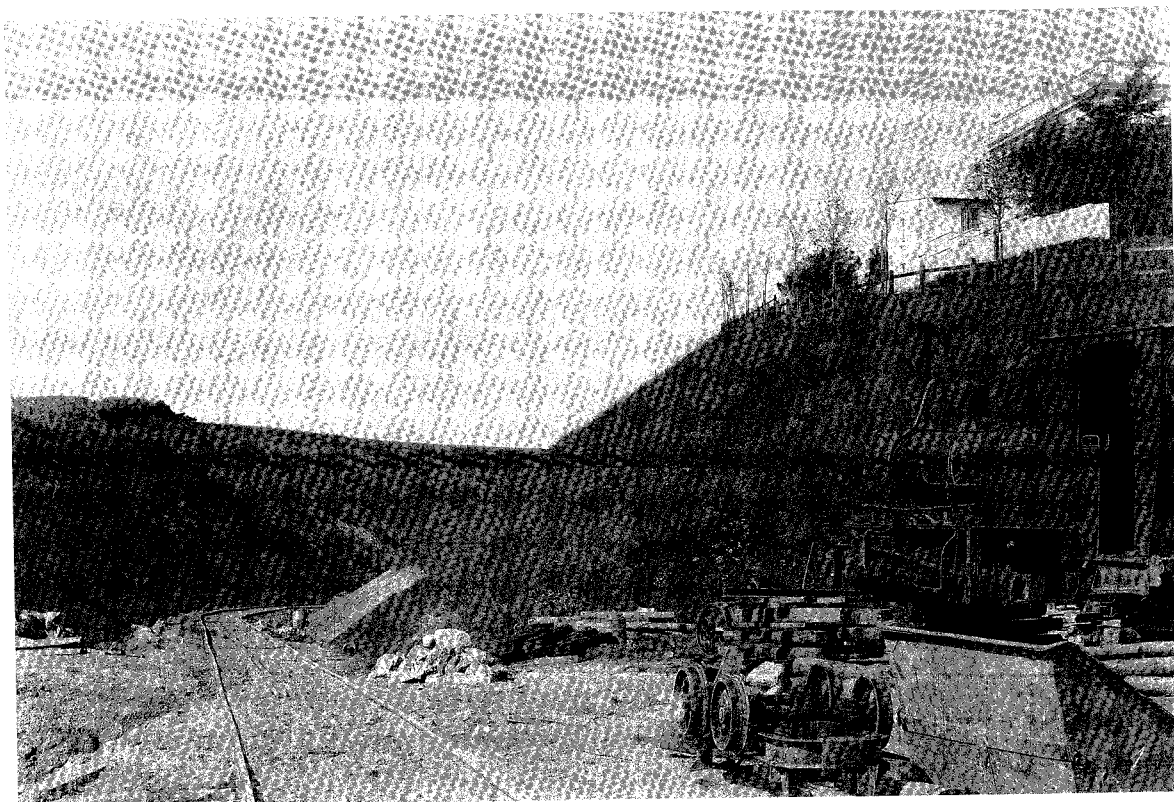
Direktør
K. Konstantin-Hansen.
Foto: Grindsted Lokalkiv.

jekt, og der var indlagt et krav om, at togdriften på Egtvedbanen ikke måtte forstyrres. For at hindre dette, entrederede firmaet med Chr. Ostenfeldt, der senere skabte firmaet COWI. Han havde planlagt at opføre et træskelet, der skulle understøtte Egtvedbanen, medens man byggede tunnelen under den til Troldhedebanen. Byggeriet her forløb ganske uproblematisk.

I den sydlige del af Marielundsskoven ud for Villa Fredensborg voldte gravearbejdet en del problemer, da det viste sig, at undergrunden for en stor dels vedkommende var glideler, som var utroligt vanskeligt at arbejde i i våde perioder.

STATIONER, LOKOMOTIVER OG DRIFTSBESTYRER

Stationsbygningerne blev tegnet af arkitekt Robert V. Schmidt, som få år tidligere havde udarbejdet tegninger til stationerne på Kol-

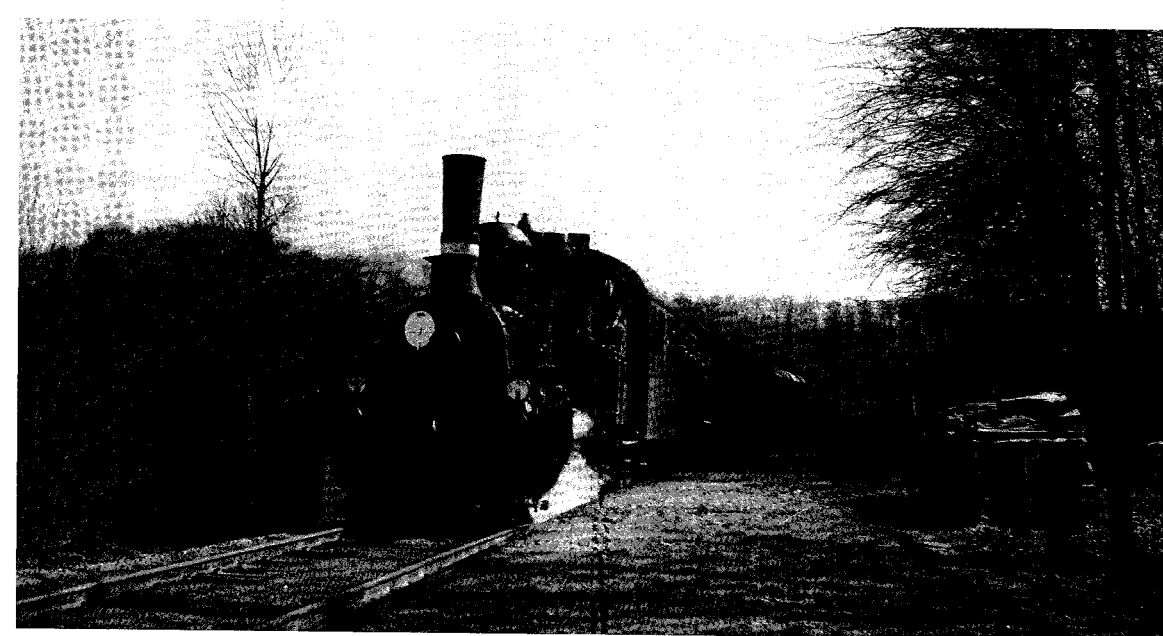


Gennemgravning til Troldhedebanen ved Ndr. Ringvej. Til højre i billedet ses villaen Fredensborg, ca. 1916.

ding Sydbaner. Opgaven var her lidt enklere fordi der ikke skulle bygges en egentlig hovedstation og kun rigtige stationsbygninger i de landsbyer, banen passerede. Der var to bygningstyper, der gik igen. En række bygninger havde fem vinduesfag uden tagkvist, en anden seks vinduesfag og tagkvist. Alle var udført i kvalitetsmaterialer efter datidens byggeskik, og de blev endda forsynet med en vandnæse af kobber til trods for, at de blev bygget under 1. verdenskrig, hvor det var svært at skaffe metaller.

At det var svært at skaffe metal fandt man også ud af, da man skulle skaffe lokomotiver til banen. På grund af krigen var det umuligt at få leveret lokomotiver med kobberfyrcasser fra Tyskland, så man måtte bestille lokomotiverne i Schweiz hos Wintherthur lokomotivfabrikken.

Der bestiltes fire lokomotiver, der efter datidens forhold var meget kraftige. Da de ankom i 1916, blev de straks udlejet til DSB, som hovedsageligt anvendte dem til kørsel på Djursland indtil Troldhedebanen åbnede.



Troldhedebanetoget ved Skovløberhuset.

En række medarbejdere ved banerne bemærkede hurtigt, at lokomotiverne var let genkendelige i den daglige drift på grund af dampfløjtens atypiske hæse lyd.

Driftsbestyrer Berg døde i 1914. På dette tidspunkt havde man allerede antaget driftsbestyrer Tarp fra Kolding Sydbaner til at forestå driften af Egtvedbanen, og personerne bag Troldhedebanen, Johannes Lauridsen



Ingeniør, cand.polyt
P. H. Tarp
Fra TKVJ
jubilæumsbogen 1942.

og Konstantin-Hansen ville også gerne bruge driftsbestyrer Tarp både til planlægningen og styringen af deres banebyggeri, hvorved han fra 1915 til 1919 var driftsbestyrer for alle tre privatbaner i Kolding.

ÅBNINGEN OG DE FØRSTE ÅR

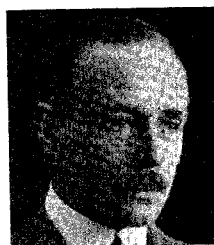
Banens officielle åbning fandt sted den 25. august 1917. Det var aftalt at sende et tog fra Troldhede mod Kolding og et tilsvarende fra Kolding i modsat retning. Hensigten var, at de to tog skulle krydse hinanden i Gesten som en slags kulmination på åbningen. Det gik imidlertid ikke helt efter planen. Da toget fra Troldhede endelig ankom, var det mere end en time forsinket, og det bevirkede ovenikøbet, at en ung brudgom, som sad i

toget fra Kolding og var på vej til sit bryllup i Viborg, ikke nåede frem.

Rundt omkring i de små samfund havde man spændt set frem til at tage det første tog i øjesyn. Opbakningen til banen var stor, bl.a. var alle beboerne i Jordrup med til at hejse en smukt pyntet portal over banelegemet den 24. august.

Passagertallet og godsmængderne var over al forventning i de første år. På grund af krigen var der især brug for brændsel, og tørve-moserne langs banen ansøgte i hobetal om sidespor, så de kunne få fragtet tørvene væk hurtigst muligt. Det blev nødvendigt at leje skinner fra Kolding Sydbaner for at følge med efterspørgslen. En overgang var det svært at skaffe det fornødne brændsel i form af kul, og man ombyggede tenderen på lokomotivet, så den kunne rumme det fornødne antal tørv til at fyre med på den lange tur fra Kolding til Troldhede.

I årene 1921-22 og de følgende år gik det ned ad bakke. Man havde slået et for stort brød op, overskud var vendt til underskud, og det måtte begrænses, så banens fremtid kunne sikres. Det blev den i 1919 ansatte driftsbestyrer Lippert, der måtte gennemføre en lang række afskedigelser. De ansatte havde regnet med, at der var tale om livsstillinger, da de blev ansat. Den ene af de to



*Cand.polyt. civilingeniør
H. Lippert,
driftsbestyrer 1/12-1919
til 31/3-1928.
Fra TKVJ
jubilæumsbogen 1942.*

fuldmægtige måtte afskediges, samtlige overassistenter og en del portører, banearbejdere, elever, assistenter og fyrbødere, men det var ikke nok med det. Kommunernes budgetter strammedes også, de stigende banunderskud mødtes med krav om større besparelser. Sparebestræbelserne gav sig til tider mærkelige udslag. Således blev tog- og lokomotivpersonalet i sommeren 1928 stillet i udsigt, at der nu skulle flyttes en del af personalet til Grindsted og Troldhede, da stedtillægget begge steder var mindre end i Kolding. Der blev ført nogle forhandlinger herom, og resultatet blev, at personalet for at få lov til at blive boende i Kolding, måtte indgå på selv at betale differencen i stedtillæg for tre mand, ca. 630 kr. årligt. Det kostede hver mand 50 kr. om året. Denne ordning blev opretholdt i 4 år til 1932.

I efteråret 1928 kom banen ind i en virkelig mørk tid. Maskinafdelingens tillidsmand, lokomotivfører Foght blev afskediget til fratrædelse den 31. marts 1929. Opsigelsen var motiveret med, at han var overflødig, men dette var ikke helt rigtigt, idet der var flere maskinfolk, der var yngre end ham. Lippert måtte lægge navn til, selvom hjertet måske ikke var med. Organisationen rejste en sag på spørgsmålet, men resultatet blev ikke ændret. Umiddelbart efter denne sag opstod der en strid mellem driftsbestyreren og bestyrelsen. Striden endte med, at H. Lippert fik sin afsked til fratrædelse 31. marts 1929, samme dag som Foght. Flere bestyrelsesmedlemmer udtalte, at det var en meget ufin måde, Lippert blev afskediget på. Så enige har bestyrelsen tilsyneladende ikke været. Den 1. april 1929 ansattes tidligere fuldmægtig Stensballe som driftsbestyrer. Et



*Driftsbestyrer
H. Stensballe fra
1929 til 1952.
Fra TKVJ
jubilæumsbogen 1942.*

halvt års tid senere valgtes grosserer I. P. Jensen, Grindsted til ny formand for banen i stedet for Konstantin-Hansen, så der var nu kommet en helt ny ledelse. Det var ikke helt uden vemod at de ansatte så både driftsbestyrer Lippert og Konstantin-Hansen gå. Alle havde anset dem som værende yderst reelle i enhver henseende.

I løbet af de følgende år steg underskuddet stadigt, og i 1932 krævede kommunerne, at de ansatte ved banen deltog i underskuds-dækningen, ellers ville de ikke længere garantere for banens samlede underskud. Ved et møde på Saxildhus i Kolding gik den nyudnævnte driftsbestyrer Stensballe ind på kommunernes krav uden en forudgående konsultation med medarbejderne. Det medførte naturligvis højlydte protester fra personalet anført af togfører Marinus Larsen. Til trods for en række forhandlinger i løbet af efteråret 1932 stod det klart, at der ikke kunne opnås et resultat, hvorfor bestyrelsen valgte at opsigte hele personalet den 31/12-1932 til fratrædelse den 1/4 - 1933.

På baggrund af den vanskelige beskæftigelsessituation - Egtvedbanen var blevet lukket i 1930 - besluttede man sig til at genoptage forhandlingerne, og det endte med, at personalet gik med til en under-

skuds-dækning på 6,5% af lønnen. Aftalen forlængedes ved flere lejligheder, og den sidste aftale gjaldt frem til 1940, hvor bestyrelsen lovede, at den ikke ville blive yderligere forlænget.

2. VERDENSKRIG

Banen havde haft gode kår under 1. verdenskrig, og da tyskerne invaderede Danmark i april 1940, blev det igen en god tid for Troldhedebanen - den blev ikke uden grund kaldt en "krigsbane".

Allerede i de første krigsår blev manglen på brændsel så stor, at den gav en mængde transporter af tørv og brunkul. Troldhedebanen var den bane, der havde de fleste og største transporter af brændsel under hele krigen. Transporterne var så omfattende, at det ofte foregik næsten i døgndrift.

Togfører Sølund fortalte til en journalist fra Kolding Folkeblad torsdag den 20. august 1942:

Hvordan klarer man den forcerede kørsel nu?

Ja, vi har jo en trafik som aldrig før. Der transporteres dagligt i denne tid ca. 130 tørve- og brunkulsvogne til Kolding, men mørklægningen og de sidste hårde isvintre har givet os mange vanskeligheder at overvinde. I den bidende kulde kan det være en drøj tur, især om natten, og det letter jo ikke arbejdet med den store stab af ekstrafolk som jo ikke kan springe lige ind fra gaden og være fuldt uddannede jernbanemænd. Vi kunne godt ønske nogle flere fastansatte jernbanefolk, men det skal jo gå.

Det må være anspændende at være lokomotiv- og motorvognsfører i disse år?

Ja det er det. Mørklægningen er ikke mor-



En af togførerne ved Troldhedebanen, Otto Kristensen.

som. Vi må jo næsten intet lys have på maskinen. Når så halvdelen af stationerne er trinbrætter ude på marken uden noget som helst lys ved, så kan De nok forstå, at det er meget vanskeligt at finde dem en mørk og tåget aften, og det er da også sket, at vi ikke har set, at der stod nogen og ventede og er kørt forbi. Sådan noget er jo meget kedeligt.

Det var kun i meget lille omfang, banen blev ramt af sabotagehandlinger, men det skete da alligevel. Togfører Hans Kruse kom ind i Modstandsbevægelsen og var med til at sabotere jernbanen for at genere tyskernes transporter af materiel og personel ved Troldhede, Grindsted og Herning. Men paradoksalt nok blev han selv bombesprængt to gange. Første gang var i 1944, da banen blev sprængt ved viadukten ved Ndr. Ringvej. Lokomotivføreren måtte på sygehuset, og

kørslen blev indstillet indtil sporene var repareret.

Anden gang var i januar 1945, hvor der ved kilden i Marielund sprang en bombe. Togstammen blev trukket af et damp- og et diesellokomotiv. De kørte over sprængladningen sammen med en godsvogn og en personvogn. Så kom eksplosionen. Den var så kraftig, at nogle vogne blev løftet en meter i vejret. Passagererne faldt ned på gulvet og fik knubs. Togpersonalet løb til pavillonen i Marielundsskoven og fik over telefonen tilkaldt ambulance. Heldigvis var ingen kommet alvorligt til skade. To godsvogne var slået til pindebrænde. I et bremsehus blev en bremser blæst ud. Han havnede i et bøgetræ, hvor han lå og vippede på en gren. Stærkt chokeret var han, og som de andre jernbanefolk kommenterede det: "ham så vi aldrig mere, han havde fået nok af at køre med tog!"

"Som motorvogns- og lokomotivfører skulle man have øjnene med sig i krigsårene, for sabo- og schalburgtage hørte til dagens orden og kunne ske når som helst. Især på strækningerne nordpå, for her skete det jævnligt, at hele skinner blev skruet af. Og hvis lokoføreren ikke så det i tide, kunne det blive katastrofalt. I Grindsted blev alle spor-skifter sprængt, mens toget holdt på stationen. Det var i 1944 og skete ved højlys dag. Pludselig dukkede tyske soldater op, og modstandsfolkene kom i ildkamp med dem. Toget var lige i ildlinien, og de hen ved 25 passagerer måtte sammen med personalet søge dækning på banelegemet mellem perronerne", fortæller Hans Kruse.

Hans Kruses aktive tid ved Troldhedebanen blev brat afbrudt i februar 1945. Gestapo havde fundet ud af, at han var i Mod-

standsbevægelsen. På vej mod Kolding standede Hans Kruse i Dybvadbro, hvor ekspeditricen Herdis Thomsen kunne fortælle ham, at en kollega havde ringet for at advare ham. Så gik Hans Kruse under jorden. Han kom aldrig tilbage til banen, men fortsatte fra 1945 som kørelærer i Kolding.

Allerede i 1940 havde banen overskud på ny, og det fortsatte helt frem til driftsåret 1949/50. Det medførte, at materiel og bygninger fik de fornødne bevillinger til istandsættelse, så banens materiel og bygninger var i god stand da den nu 72-årige driftsbestyrer H. Stensballe forlod sin stilling på grund af alder.

UNDERSKUDET VOKSER

Civilingeniør Erik de Fine Olivarius overtog jobbet som leder efter Stensballe. Han var en helt anden personlighed med lyst til at prøve mange nye ting af, herunder et forslag om mod betaling at indføre reklamer på siden af jernbanevognene. Jyllands Posten bragte ligefrem en karikaturtegning af det. Han indførte også i en periode et biograftog.

Underskuddet rundede i hans periode 1/2



Troldhedebanens remise ved Ndr. Ringvej.



Banens sidste direktør Søren Rich, ca. 1965.

million der var røster fremme om, at nogle kommuner ikke længere ville dække banens underskud, så i 1965 forlod han stillingen til fordel for et job i Vejle Amt.

I erkendelse af banens uvisse fremtid blev der ikke antaget en ny direktør, men direktøren for Varde-Nr.Nebel Jernbane Søren Rich påtog sig at fungere som direktør også for Troldhedebanen. Det var som i banens første tid, hvor flere baner havde fælles driftsbestyrer.

Direktør Rich var en udadvendt person, der sørgede for en tættere kontakt til de enkelte kommuner i håb om at redde banens fremtid. Desværre var der en kæmner og en sognerådsformand i Jordrup, som mente, at det ikke længere var forsvarligt at deltage i sikringen af banen. De overlod så til de øvrige kommuner at dække det tab, som Jordrup sogns nej-politik påførte banen. Det gjorde de andre kommuner i to år fra 1966-

68, men herefter likviderede banen. Det sidste tog kørte på banen den 31. marts 1968.

DAGLIGDAG PÅ BANEN

Den første stationsmester på Jordrup Station var H. G. Hougård, født 1885 og ansat ved Troldhedebanen den 1. maj 1917 som stationsmester. Hougård kom fra et job ved Trustrup- Ebeltoft-banen.

Om den første tid på stationen i Jordrup fortæller hans hustru Christine Hougård:

"Min mand og jeg var alene om at overkomme de mange gøremål på stationen, så når han skulle hen i pakhuset og udlevere gods, eller der var andet at ordne udendørs, måtte jeg træde hjælpende til. Så hurtigt avancerede jeg fra at være telefon- og stik i

rend-dreng, til at sælge billetter, skrive fragtbreve, stemple breve og i øvrigt ekspedere publikum.

Jeg fungerede således også som lygtepudser og ditto udbringerske. Vi havde fire lygter: to sporskiftelygter, en til semaforen og et håndsignal. Stadig mindes jeg det mas, der var med at holde dem i orden, da vi i stedet for olie kun fik udleveret tran. De osede og kvalmede, så det var ikke rart at være i nærheden af dem. Det værste var dog, når lygterne skulle sættes fast i sporskifterne, for selv om vi var nok så omhyggelige, hændte det ofte, at de gik ud igen, og det var ikke lettere at få dem tændt derude i det fri.

I tjenestelokalerne var der karbidlamper og de stod ikke tilbage for tranlygterne med hensyn til kvaler ved renholdelse og belys-

ning. Da elektriciteten kom til egnen, blev det også lagt ind på stationen, og dette gode kan ikke beskrives.

Tjenesten begyndte kl. fem om morgenen og sluttede ikke før ved nitiden om aftenen. Det hændte også, at klokken blev mere, inden det sidste tog kom. Jeg husker en sommeraften blev et særtog ikke meldt til sædvanlig tid. Min mand ringede til stationen, hvorfra det skulle afmeldes for at spørge hvor toget blev af. Den vagthavende svarede, "at lokomotivføreren var ude i engene at slå hø". Det var naturligvis en spøg. Toget var brudt sammen et sted på linien og først hen på morgenstunden passerede det, medens fuglene begyndte at synge og en ny dag at dæmre.

På den tid blev der afsendt mange svin med banen. Hestekøretøjerne holdt i kø hen ad pladsen, og sikke et "kommentil", når svinene skulle vejes, og ikke mindre, når de skulle "jages" op ad rampen og ind i vognene. For selvom de blev "dasket" med svaberen, var der altid nogle svære og stædige bæster, som ikke ville flytte sig, men dem blev der gjort kort proces med. To håndfaste mænd tog i hvert sit øre, en, to tre, ind i vognen med "kalorius".

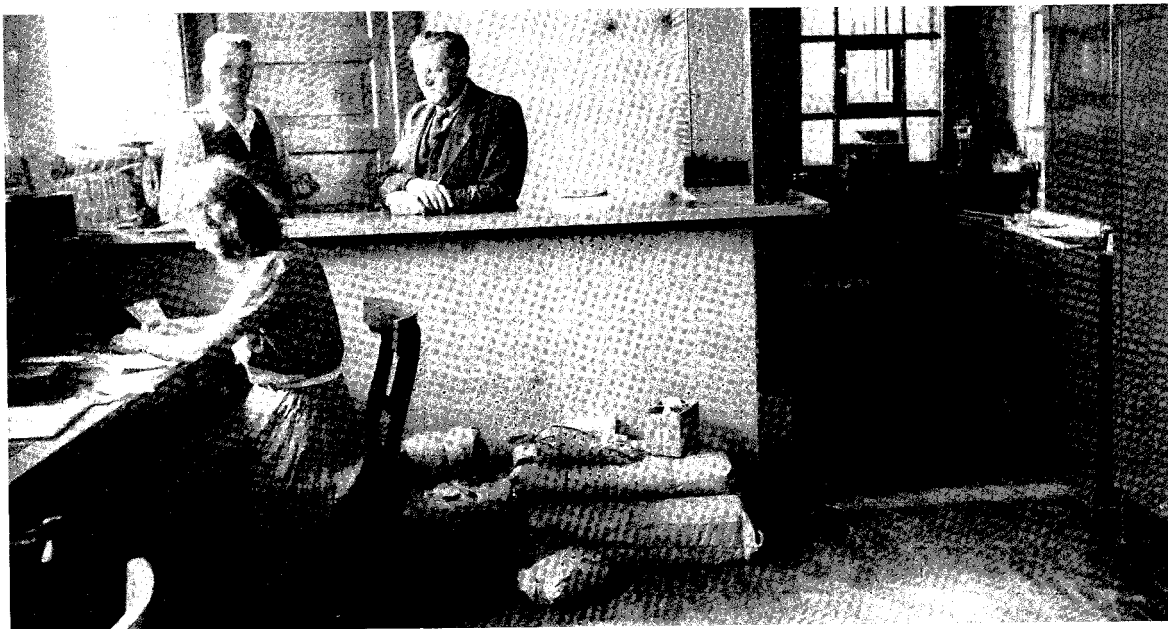
Ligeledes blev der om efteråret afsendt ikke så få stude. Det var prægtige dyr med smukke horn så spidse som syle og en rejsning som nogen hjort; men nogle vilde kammerater var der imellem, som, når de skulle vejes og blev skræmte, satte over vægten og ud i friheden igen.

Ja dette med vejning er jo nu ligesom så meget andet en saga blot, men adskillige kan nok huske situationerne dengang. Dagene svandt som dug for solen, og inden vi fik set

os om, var det jul. Julen er jo en travl tid både for jernbane og postvæsen, og dagene før jul stemplede og sorterede vi breve, kort og pakker i et forrygende tempo. Så da nøglen blev drejet sent juleaften, var vi mildest talt udkørte. Men trods travlhed og træthed var det skønt med de mange hilsner der til denne højtid sendtes til nær og fjern, måske de eneste der udveksledes hele året."

Den daglige drift blev i Dybvadbro varetaget af en ekspeditrice. Om sommeren var man i gang på linien fra kl. 7.00 til 17.00, og om vinteren fra kl. 8.00 til 16.00 seks dage om ugen. Ekspeditricen skulle sætte signalet i stationens 20 m høje mast, der netop var så høj, fordi oversigtsforholdene ved indkørslen til stationen var meget ringe. Endvidere skulle bommene ved overkørslen på Kolding-Egtvedvejen sænkes, og der skulle tilgå besked om, at der var tog på vej til nærmeste station i kørselsretningen. Ofte blev det en lang dag, idet det første tog ankom til stationen fra Kolding kl. 5.20 og det sidste fra Troldhede nogle få minutter før midnat. Tidspunktet for togenes ankomst og afgang førtes til protokols.

I den mørke tid skulle der hænges lygter ud ved sporskifterne, så man kunne se, at de var stillet rigtigt. I den høje signalmast blev der også hejst en lampe op, så lokomotivføreren kunne se vippearmen. Det var petroleumslamper, for stationen fik ikke indlagt el før i 1940. Dybvadbro station brugtes ofte som krydningsstation, og her kunne et tog med 14-16 vogne holde på sidesporet og vente på modkørende trafik. Det var ekspeditricens ansvar, at dette foregik korrekt. Endvidere stod ekspeditricen også for ekspeditionen af post. Dybvadbro fungerede lige-



Ekspeditionslokalet i Dybvadbro, 1947. Foto tilhørende Knud Sørensen.



Dybvadbro Station, 1958.

som mange af de andre stationer som postekspedition. Fra stationen udgik tre ruter. Ågård, Vester Nebel og Rådvad.

Stationens regnskab skulle føres, og to gange ugentlig fremsendtes regnskabet til Troldhedebanens hovedkontor ved remisen på Fynsvej, ligesom der blev ført et månedligt regnskab samt et dagligt regnskab for postekspeditionen.

Det var ofte lange dage. Der var plads til en pause på 1- 1½ time, når formiddagstogene var sendt af sted, men så begyndte travlheden på ny efter middag. Officielt havde postkontoret åbent til kl. 18.00, men klokken blev ofte 20.00, inden ekspedition var afsluttet.

I begyndelsen var der lukket på stationen om søndagen, men under krigen, da privatbilismen blev besværliggjort, blev søndagen på ny taget med. Bl.a. den omfattende trafik med tørv og brunkul fra hedeegnene på grund af brændselsmangel i Danmark krævede denne foranstaltning. Årslønnen for en ekspeditrice i 1917 var 240,- kr., hvortil så kom fri bolig og brændsel til opvarmning.

KILDER:

Andersen, Ib: Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane, Jernbanebladet 1955, nr. 3.

Andersen, Ib: Troldhedebanen 40 år, Jernbanebladet, 1957, nr. 10.

Bay, William: Danmarks Damplokomotiver, 1977.

Christensen, J. Guldbæk: Sdr. Omme Station, Signalposten 1988 nr. 3.

Duus, Mogens: Brunkulstransporterne under og efter 2. verdenskrig, Jernbanehistorisk Årbog 1996.

Guldvang, S. A.: Farvel til Troldhedebanen, 25. august, 1917 – 31. marts, 1968, Jernbanebladet 1968, nr. 2.

Guldvang, S. A.: Danmarks smalsporede industribaner, 1998.

Kjerside, Helge & Finn Steen Christensen: Troldhedebanen, 2002.

Kernwein, A. F.: Samling af artikler fra Signalposten.

Rasmussen, Vigand: 1917 Grindsted – et jernbaneknudepunkt på heden, Jernbanehistorisk årbog, 1992.

Skov, Olaf: På sporet af TKVJ, Togfløjten 1974.

Danmarks næstlængste privatbane, Troldhedebanen, Jernbanebladet 1957 nr. 7.

Hedelands Veteranbane, En egn og dens tørvbaner, Tipvognen 1984.

Kolding i det tyvende århundrede, bd. 2.

AVISER:

Herning Folkeblad

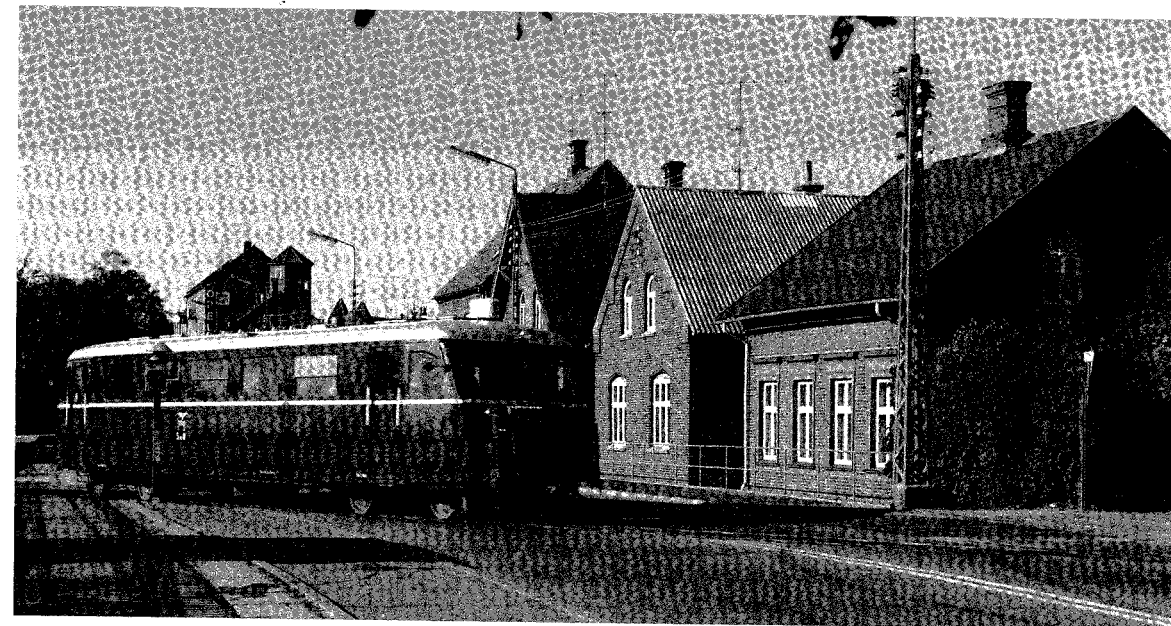
Jydske Tidende

Jydske Vestkysten

Kolding Avis

Kolding Folkeblad

Søndagsavisen



Mange lokale kan stadig huske Troldhedebanen med de røde skinnebusser, der altid krydsede Fynsvej netop når de skulle passere bommene ved den nuværende Parkskolen. Foto: Tom Lauritsen.

Vejle Amts Folkeblad
Tidsskrifter Privatbanetidende
Tidens Tegn

MATERIALER FRA FØLGENDE ARKIVER OG MUSEER ER BENYTTET:

Bække Lokalarliv
Danmarks Jernbanemuseum
Gesten Lokalarliv
Grindsted Lokalhistoriske Arkiv
Hejnsvig Sognearkiv
Hovborg Lokalarliv
Kolding Stadsarkiv
Det Kongelige Bibliotek
Lunderskov Kommunes Lokalhistoriske
Arkiv

Post og Telemuseum
Sdr. Felding Lokalhistoriske Arkiv
Sdr. Omme Egnsarkiv
Rigsarkivet
Troldhede og omegns Lokalhistoriske Arkiv
Lokalhistorisk Arkiv for Vejen Kommune
Vejle Byhistoriske Arkiv
Vorbasse Lokalarliv

Endvidere har følgende personer bistået med materiale og oplysninger
Hans Alkjær
Niels Jørgen Bundesen
S. A. Guldvang
A. Kernwein
Gudrun Kristiansen
Knud Sørensen