

Koldingbogen

ÅRSTAL:	2010
FORFATTER:	Mads Mikkel Tørsleff
TITEL:	Troldhedebanen i økonomisk perspektiv.
KORT RESUME:	Beskrivelse af forhistorien, etableringen i 1917 og den vanskelige økonomi frem til nedlæggelsen i 1968.

TROLDHEDEBANEN – I ØKONOMISK PERSPEKTIV

AF MADS MIKKEL TØRSLEFF

Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane – i daglig tale Troldhedebanen eller slet og ret ”Trollden” – var en af de senere privatbaner i Danmark, og selvom den ved åbningen blev spået en lys fremtid, fik den en relativt kort levetid fra 1917 til 1968.

FORHISTORIEN

Forud for vedtagelsen af Den store Jernbanelov af 1908, og dermed de overordnede betingelser for anlæggelsen af Troldhedebanen, var gået en årrække med lokale tovtrækkerier og forsøg på at påvirke den politiske beslutningsproces angående linjeføringen. Lokale kræfter havde mange forskellige banelinjer på tegnebrættet i det midtjyske område, og allerede i 1880'erne og 1890'erne fremkom der forslag om en jernbane fra Vorbasse til Lunderskov. Efter et længerevarende arbejde for at gøre Rigsdagen interesseret i sagen, blev der endelig i 1894 fremsat forslag i Folketinget om en privatbane mellem de to byer. Men de lokale folketingsmedlemmer fremsatte forslaget ret sent i Rigsdagens samling, og det nåede derfor ikke med i den samlede lovpakke om jernbaner, der ellers blev vedtaget samme år.¹⁾ Til gengæld vedtoges det at anlægge den smalsporede Kolding-Egtved bane, og i både marts og november 1896 foresloges det, at denne skulle forlænges til Grindsted.²⁾ Samme år fo-

resloges, at Vejle-Vandel banen skulle forlænges mod vest til Esbjerg, og i 1898 foresloges, at den skulle gå til Bramming.³⁾ Ingen af disse forslag blev til noget, men at de blev fremlagt er udtryk for, at købstæderne Kolding og Vejle ønskede baner ud i deres mere eller mindre tyndtbefolkede opland mod vest, men for Vejles vedkommende også gerne helt til Esbjerg, den opblomstrende havn på vestkysten, hvis betydning for eksporten i disse år bare voksede og voksede. Fremsættelserne på Rigsdagen skete for det meste igennem de lokale rigsdagsmedlemmer på baggrund af et eller flere lokalt nedsatte udvalg.

Rivaliseringen mellem Vejle og Kolding er tydelig i årene op til vedtagelsen af loven i 1894, og loven blev et kompromis, hvor Vejle fik privatbanen til Vandel og Kolding banen til Egtved. Kompromiset betød en deling af det vestlige opland imellem de to byer. I købstædernes kamp om oplandet i vest skete det, at små landsogne kom i klemme, hvilket eksempelvis det lille Randbøl sogn med hovedbyen Vandel er et eksempel på. Her havde man i nogen tid arbejdet på at få en jernbane ind til Vejle, men da man følte sig modarbejdet af denne by, begyndte man i stedet at interessere sig for Kolding. Om man faktisk ønskede sig en bane til Kolding eller blot ønskede at provokere sig til Vejles interesse, skal her være usagt, men med forslaget om en

bane Vandel-Kolding lykkedes det i hvert fald at få de lokale kræfter i Vejle til at arbejde for en Vandel bane. Vejle betragtede Randbøl sogn og dermed Vandel som sit naturlige opland, og her skulle Kolding ikke komme og anlægge en „rovbane“, der fratog Vejle handlen derfra.⁴⁾

En lignende situation udspillede sig senere i forholdet mellem Kolding og Vejen, hvor de mindre landsogne op imod Grindsted endte med at komme i klemme. I Vorbasse og Grindsted ønskede man sig brændende en bane til Lunderskov, der jo var et knudepunkt for baner mod grænsen, Kolding og Esbjerg. Forslaget om en jernbane Lunderskov-Vorbasse-Grindsted blev forelagt Rigsdagen i foråret 1900 og lagde sig op ad anbefalingerne fra Den Jydske Jernbanekommission, der i mellemtiden havde afgivet betænkning og foreslået en sådan bane. Regeringen var dog utilbøjelig til at støtte forslaget, idet man var imod at tage en enkelt bane ud af det, der fra kommissionens side var tænkt som en samlet pakke, og man var ikke mindst imod forslagets bestemmelse om et statsligt tilskud på $\frac{3}{4}$ af anlægssummen. Ministeren lagde ikke skjul på, at både banen til Lunderskov og banen Vejle-Vandel med forlængelse til Grindsted var foreslået som en slags compensation til købstæderne på østkysten for den foreslåede statsbane fra Langå over Silkeborg og Grindsted til Bramming og Esbjerg. Østkystens købstæder frygtede, at en sådan bane ville berøve dem en del handel, da den ville lede trafikken forbi dem.⁵⁾

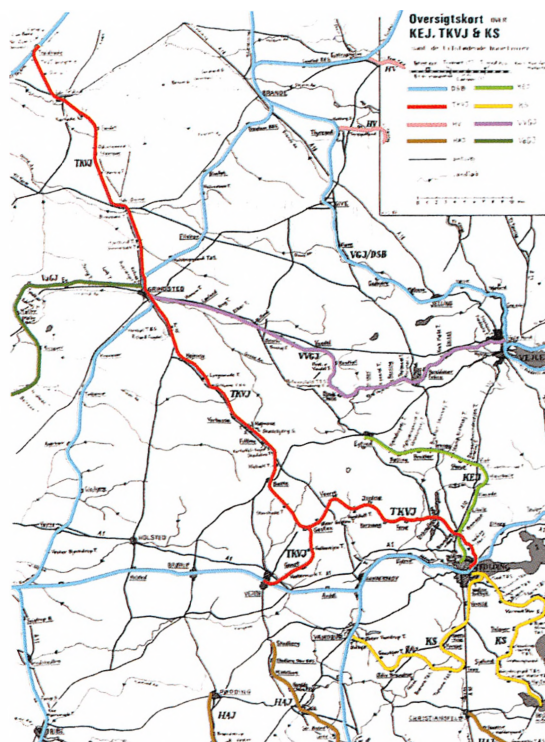
I årene frem til vedtagelsen af Troldhede-banen i 1908 skiftede Kolding By standpunkt et par gange, idet man oprindeligt havde væ-

ret positivt indstillet over for en bane Grindsted-Lunderskov, men i 1901-1902 støttede man en gruppe Koldingfolk i deres bestræbelser på at få vedtaget en bane Grindsted-Kolding via Ejstrup.⁶⁾ Af de indsendte andragender, som lå til grund for selve forslaget om denne bane, ses det, at Kolding Kommune i december 1899 havde givet andragendet om en jernbane Grindsted-Lunderskov sin støtte, ligesom sognerådene på strækningen havde gjort det. Det kan derfor godt undre, at Koldings repræsentanter på Rigsdagen nu arbejdede på at få forslaget ændret, så Kolding blev endestation for banen, idet man må have vidst, at det ville kunne forsinke hele lovens tilblivelse. I mellemtiden havde Kolding nedsat et udvalg, der skulle arbejde for at trække banen ind til Kolding, og nu ansøgte flere Koldingfolk sammen med Lejrskov-Jordrups sognerådsmedlem, Emil Brødsgaard, om koncession på en bane til Kolding.⁷⁾ Brødsgaard var i øvrigt senere blandt bevillingshaverne på Troldhedebanen.

Snart udviklede diskussionen om jernbaner i det midtjyske sig gevaldigt både ved handlingerne i Folketinget og i Landstinget, og der indkom forslag fra Sønder Omme by om en bane herfra til Grindsted, ligesom andre foreslog en forlængelse af Egtvedbanen til Grindsted. Endelig kom Vejen by, med nationalbankdirektør Johannes Lauridsen i spidsen, i 1902 med et forslag om en bane Grindsted-Vejen. Dette tog især Landstinget som udtryk for udbredt lokal uenighed om en endelig linjeføring. I Kolding var man skeptisk over for Vejens ambitioner om at blive eneste endestation for banen fra Grindsted, og så sent som i marts 1908 vedtog byrådet en resolution, der pålagde dets repræsentan-

ter at arbejde for en direkte linje til enten Lunderskov eller Kolding. Til gengæld kunne man ikke acceptere Lunderskov som den ene endestation, hvis Vejen samtidig fik en gren af jernbanen, eksempelvis via Gesten. Så da stemningen på Rigsdagen gik i retning af at give Vejen en sidebane – uanset om banen i øvrigt skulle gå til Lunderskov – måtte Kolding nødvendigvis støtte en gaffelbane, der i stedet gik til Kolding. Dermed var Lunderskovløsningen, som de ønskede sig i Grindsted og Vorbasse, definitivt ude af spillet.

Men før det kom så vidt, skulle lovforslaget igennem Landstinget, der længe havde været imod at anlægge privatbaner med mere end 50 % af anlægssummen i statstilskud, og derfor på forhånd var skeptisk. Man var nu meget opmærksomme på, at der i realiteten fandtes fem alternative muligheder for at sætte Grindsted i forbindelse med østkysten via jernbane: En forlængelse af Egtved- eller Vejlebanen eller en ny linje til Vejen, Lunderskov eller Kolding. På den baggrund var de færreste medlemmer af det øverste ting tilbøjelige til, uden en grundig kommissionsundersøgelse, at vælge én. Endelig var man imod at vedtage nye jernbaner allerede inden jernbanerne i loven af 1894 var bygget færdige eller lovens gyldighed, der løb indtil 1905, overskredet. Man var dog også klar over, at man ikke kom udenom at behandle en lang række jernbaneforslag i de kommende år. Mange medlemmer af Rigsdagen så helst, at man samlede disse mange forslag i en kommission og derefter behandlede dem under et samlet lovforslag. Jernbanekommissionen af 1904 fik således til opgave at samle alle de mange lokale forslag til jernbaner i hele lan-



Trolldhedebanens og nærliggende baners linieføring fra Kolding. Den røde linie er Trolldhedebanen. Tidsskriftet Signalposten, grafisk modificeret af Morten Hansen.

det og at komme med en kvalificeret anbefaling af de bedste linieføringer.

Kommissionens flertal, der næsten udelukkende talte Rigsdagsmedlemmer (flest fra Folketinget), anbefalede anlæggelsen af en "gaffelbane" fra Grindsted til Vejen og Bramdrup-Kolding med delingspunkt omkring Bække og Veerst. Staten skulle yde 50 % af anlægssummen og kommuner og amter resten. Man foreslog gaffelbanen, selvom man godt var klar over, at den bedste betjening af lokalområdet kun kunne opnås med en "... Bane fra

Grindsted direkte til Lunderskov eller Kolding".⁸⁾ Man var dog betænkelig ved, at en sådan bane ville skære igennem en del af Vejens naturlige opland og sætte det og dets handel i nærmere forbindelse med Kolding. Derfor anså man gaffelbanen for at være den naturlige løsning på, hvad man kaldte et "vanskeligt" spørgsmål.

Det er værd at bemærke, at et mindretal af kommissionens medlemmer, især bestående af embedsmænd fra Statsbanerne og landstingsmedlemmer, støttede en direkte linje til Lunderskov, især fordi man anså den for at være billigere i både drift og anlæg. Her anes således en uenighed om linjeføringen imellem landstingsmedlemmer på den ene side og folketingsmedlemmer på den anden side. Denne uenighed skulle senere i nogen grad gå igen i forhandlingerne om det endelige lovforslag, som blev fremsat for Folketinget den 9. oktober 1907.

Jernbaneloven af 1908 indeholdt forslag om i alt 11 privatbaner på øerne og 19 i Jylland. Det endte med, at Landstinget i løbet af de langstrakte forhandlinger blev mere venligt stemt over for tanken om et større statsstilskud til enkelte privatbaner, end de 50 %, som man indtil nu i overvejende grad havde holdt sig til. Man måtte sande, at visse af de foreslåede baner løb igennem så fattige egne, at de små landsogne på ingen måde kunne rejse så store beløb, som det krævede for sammen med amterne at yde den anden halvdel. Den endelige lov indeholdt derfor bestemmelse om et statsstilskud på $\frac{3}{4}$ af anlægssummen. Man foretog også en justering af linjen for den foreslåede statsbane mellem Langå og Bramming udenom Sønder Omme, der derfor skulle kompenseres. Derfor foreslog man gaffel-

banen forlænget over Sønder Omme til Troldhede eller endda helt til Videbæk.

Men der var også røster imod den foreslåede gaffelbane, og flere rigsdagsmedlemmer udtalte deres modstand mod at anlægge en bane, der blev meget længere end den direkte linje til Lunderskov uden at der kunne ventes større godsmængder af den grund ligesom anlægsprisen ville blive væsentligt højere. Et medlem antydede det mærkværdige i, at man vedtog at anlægge gaffelbanen og dermed presse endnu en bane ind mellem to eksisterende baner (Egtvedbanen og statsbanen Kolding-Esbjerg) igennem fattige landsogne, som skabte meget lidt godstransport, mens tinget samtidig var imod at anlægge en jernbane mellem Skjern og Skive i et stort område, hvor der ikke fandtes en eneste bane. Til trods for den sporadiske modstand og politikernes generelle bevidsthed om, at man valgte en dyrere løsning end den direkte linje til Lunderskov, vedtoges forslaget indeholdende gaffelbanen, og loven stadfæstedes den 27. maj 1908.⁹⁾

ANLÆGGELSEN

Da kommunerne således kendte det endelige lovgrundlag for Troldhedebanen, nedsattes på et møde den 5. september 1908 et koncessionsøgende forretningsudvalg bestående af proprietær Brødsgaard (Lejrskov-Jordrup), direktør Konstantin-Hansen (Kolding), amtsrådsmedlem H. Skjøde (Veerst), landstingsmand Johs. Lauridsen (Vejen) og landstingskandidat Petersen-Hjerk (Sønder Felding).¹⁰⁾ Konstantin-Hansen valgtes senere til formand, og man kastede sig hurtigt over den nærmere projektering af banens anlæggelse. Efter en del forhandlinger enedes man om en

fordelingsnøgle, efter hvilken de deltagende kommuner skulle betale til anlæggelsen.

Ifølge de første planer regnede man længe med, at banens indføring til Kolding skulle ske sammen med Egtvedbanens, hvilket havde betydet anlæggelsen af en indfletningsstation i Bramdrupdam. Men efter forslag af den tilsynsførende ingeniør ved Statens Tekniske Tilsyn med Privatbanerne, Th. Raben, endes man om det, der blev den endelige linjeføring – en bane fra Bramdrup igennem Skovmølledalen til statsbanestationen i Kolding.¹¹⁾ Derved kunne spares udgifter til en indfletningsstation i Bramdrupdam og det tilhørende personale, ligesom man slap for de begrænsninger, som den smalsporede Egtvedbanes tracé ville have betydet for Troldhedebanens normalsporede materiel, mht. stignings- og kurveforhold samt vedligehold af et trestrengt spor.

Da man omsider var blevet færdig med projekteringen og havde opnået koncessionen den 11. juni 1913, kunne indkøbet af skinner og andre materialer til byggeriet sættes i gang. Selve arbejdet med at anlægge banen begyndte i sommeren 1914 i skyggen af den økonomiske situation, der var affødt af udbruddet af Første Verdenskrig, der betød stigende arbejdsløshed, restriktioner på import og eksport, likviditetsmæssige vanskeligheder og problemer med at skaffe halvfabrikata til industrien, brændsel og råstoffer. Arbejdet skred dog hurtigt frem på de flade strækninger på banens nordvestlige del, men østpå, nær Kolding og Bramdrup, bød arbejdet på store problemer. Det var en udfordring at føre banen igennem Kolding Skov, hvor der måtte graves dybe gennemskæringer i ler, der viste sig at være mere løs end ventet.



Troldhedebanen føres gennem Kolding skov. Øverste foto før anlæggelsen, det nederste fra 18. april 1915.

Entreprenørselskabet Brøchner Larsen og Agge, som havde vundet licitationen på banens anlæggelse mellem Vejen, Gesten og Kolding samt dele af strækningen mellem Gesten og Grindsted, fik store problemer med at holde tidsplanen. Ifølge Helge Kjersides bog havde det været planen, at arbejdet skulle være udført i maj 1916, og denne tidsramme holdt da også for hele strækningen Troldhede-Gesten og Gesten-Vejen, men resten stod først helt færdigt i sommeren 1917.¹²⁾ Allerede i marts 1915 anmodede Brøchner Larsen



Udgravning til Troldhedebanen under Egtvedbanen i Bramdrupdam, 1915-1916.

og Agge om et møde med bevillingshaverne, da de mente, at der var indtruffet omstændigheder, der berettigede til udskydelse af arbejdets afleveringsfrist. I februar 1916 krævede entreprenørerne højere betaling, og her måtte parterne til forhandlingsbordet. Anledningen var et krav fra Brøchner Larsen og Agge om straks at få udbetalt et større beløb til dækning af de løbende udgifter ved anlægsarbejdet. Man enedes om, at entreprenørerne, udover hvad kontrakten tilskrev dem, kunne få udbetalt op til 50.000 kr. i forskud, efterhånden som det kunne godtgøres over for banens ledende ingeniør, at en sådan forskudsbetaling var påkrævet. Til sikkerhed for banen fik bevillingshaverne pant i entrepre-

nørernes maskiner, ligesom ingeniøren fik opsyn med enhver udbetaling fra anlægsarbejdet for at sikre, at pengene kun brugtes på udgifter, der hidrørte fra banens anlæggelse.¹³⁾ Det er vist det nærmeste, man kommer at sætte entreprenørerne under administration. Det viste sig dog hurtigt, at entreprenørmaskinerne ikke kunne pantsættes til banen, idet entreprenørerne ikke fik deres banks accept af en sådan ordning. Banken havde allerede interesser i maskinerne, og bevillingshaverne måtte således frafalde dette krav. Entreprenørerne henvendte sig også efterfølgende til bevillingshaverne for at låne penge fra anlægsbudgettet mod at tilbyde bevillingshaverne pant i udstyr og visse maskiner.

Det endte da også med, at bevillingshaverne den 30. november 1916 overtog anlægsarbejdet, som var alt andet end færdigt, fra Brøchner Larsen og Agge. Entreprenørerne fortsatte dog indtil jordarbejdet i Kolding Skov var tilendebragt, men derefter måtte bevillingshaverne selv stå med ansvaret for resten. Hvor man inden arbejdets begyndelse havde regnet med en total anlægssum på 3.640.000 kr., endte man på en samlet pris, der var over dobbelt så stor, nemlig 8.519.005,71 kr.¹⁴⁾

BANEN I DRIFT

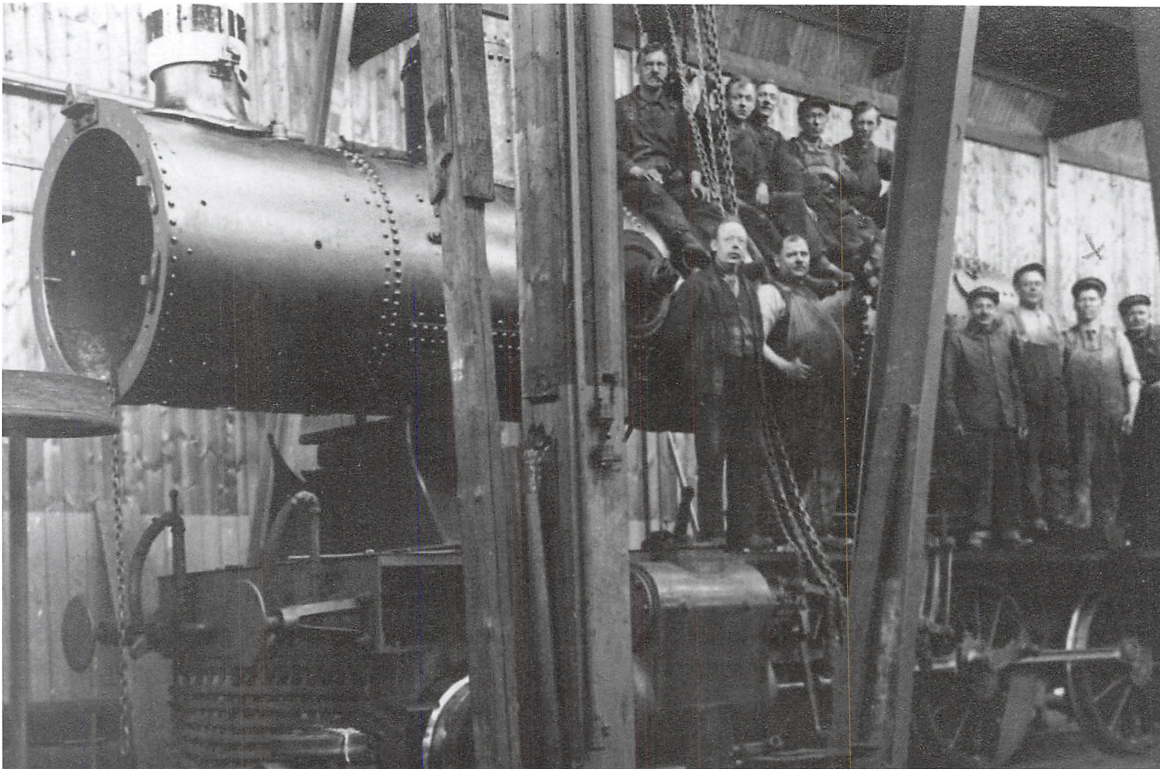
At der var efterspørgsel efter at benytte banen til transport af gods, vidner de mange anmodninger til bevillingshaverne om hurtig igangsættelse af trafikken om. Således foregik der allerede inden den officielle åbning af banen en betydelig transport af især tørv. Fra den officielle åbning den 25. august 1917 kørtes to planmæssige tog i døgnnet i hver retning. I maj 1918 øgedes antallet til tre om dagen.¹⁵⁾

Allerede i januar 1918 blev det klart, at der måtte skaffes særlige midler til opretholdelse af den daglige drift. Da banen først var åbnet i efteråret, var man gået glip af en stor del af sæsonen for tørvetransport, der lå hen over sommeren og det tidlige efterår. Banen fik derfor lov til, efter møde med Ministeriet for offentlige Arbejder, at forlænge det første regnskabsår frem til den 31. marts 1919. Derved håbede man på i løbet af den næste tørvsesæson at kunne indhente det tabte. Desuden fik banen lov at optage et lån på 100.000 kr. til opretholdelse af driften.¹⁶⁾ Det var således allerede fra starten tydeligt, at banen var meget afhængig af gode forhold for tør-

veproducenterne for at få økonomien til at hænge sammen. Da tørv er afhængig af gode tørre-forhold hen over sommeren, er det ikke helt forkert at konkludere, at banens økonomi afhang af noget i Danmark så omskifteligt som sommervejret. Banens første årsregnskab af 31. marts 1919 viste et overskud på 78.680,37 kr.¹⁷⁾ At tørv var banens absolut vigtigste godstype, understreges bl.a. af tallene for driftsåret 1919-20, hvor man i alt transporterede 138.992 tons, mens den næstvigtigste godstype kunstgødning, blot udgjorde 6.509 tons.¹⁸⁾ Driftsoverskuddet endte på knap 60.000 kr., mens det året efter steg markant til godt 260.000 kr.

Så tidligt som 1923 måtte banen dog konstatere en betydelig vækst i konkurrencen fra lastbiler og busser. Da sommeren blev fugtig, og tørveproduktionen derfor var hårdt ramt, endte man i driftsåret 1923-24 med et beskedent overskud på blot 5.603 kr.¹⁹⁾ Det skulle vise sig at være sidste gang, banen gav overskud i perioden frem til Anden Verdenskrigs udbrud.

Det blev derfor en årligt tilbagevendende begivenhed, at de deltagende kommuner skulle mødes og give tilsagn om at dække banens underskud. At banens økonomi var stærkt afhængig af tørveproduktionen i oplandet ses igen i midten af 1920'erne, hvor en stærkt stigende kronekurs betød faldende priser på importeret kul. Derfor indstillede tørveproducenterne produktionen, hvilket med det samme kunne ses i banens regnskaber. Efter et lille tiår, hvor man ellers var gået over til drift med skinnebusser og diesellokomotiver frem for den dyre dampdrift, fortsatte underskuddene med skiftende størrelse perioden ud. Nu begyndte enkelte kommuner endda at



Troldhedebanens værksted i Kolding, ca. 1932.

tale om en nedlæggelse, da 4 kommuner, anført af Lejrskov-Jordrup, på et turbulent møde i 1933 gav udtryk for begrænset tålmodighed i forhold til banens økonomi.²⁰⁾ Det skete til trods for, at personalet i 1931 var gået ned i løn, og at man samtidig havde ændret fordelingsnøglen for underskudsdekningen i baneselskabet. Landkommunernes andel var faldet betydeligt, mens amternes og Kolding Købstads var steget. Alligevel var det de små landsogne, der først viste tegn på usikkerhed i forhold til banens fortsættelse.

Lejrskov-Jordrup Sognekommune var dog ikke den eneste i Danmark, som var træt af

privatbanernes underskud, for i 1936 måtte Rigsdagen efter krav fra kommunerne nedsætte en kommission, der skulle give en samlet anbefaling for trafikdekningen i alle egne af landet. Det viste sig dog at være en for stor mundfuld, og kommissionen nøjedes med at komme med generelle anbefalinger til en støtteordning for privatbanerne. Der skulle dog gå endnu nogle år, før privatbanerne i 1942, også på baggrund af krigens konsekvenser for trafikafviklingen i landet, fik tilsagn om statsstøtte i kraft af lov nr. 203, som skulle være gyldig i 5 år. Privatbanerne modtog fra 1942 ca. 8 mio. kr. i tilskud til vedligeholdel-

ses- og forstærkningsarbejder.²¹⁾ Dermed udsattes en mere permanent løsning, indtil forholdene havde normaliseret sig.

KRIG OG EFTERKRIGSTID

Efter en række år med underskud, der hen imod krigen nærmede sig de 140.000 kr. om året, blev krigen udbrudt, der for alvor forbedrede banens økonomi. Hvor banen siden midten af 1920'erne havde oplevet en stagnerende transport af brændsel, især tørv samt en skarp konkurrence fra den stadig tiltagende biltrafik, stod det i samme øjeblik krigen brød ud, klart, at afsætningsvilkårene for tørv ville bedres markant. Importen af kul på det nærmeste umuliggjordes, hvorfor Troldhedebanen kunne forvente igen at få rigelige mængder indenlandsk brændsel at køre med. Biltrafikken indskrænkede ligeledes markant i løbet af krigsårene, hvilket også var til banens fordel. I januar 1940 anslog driftsbestyrer Steensballe i en skrivelse til Ministeriet for Offentlige Arbejder, at lastbilbestanden i banens opland var reduceret med ca. 30%, men at de resterende biler til gengæld var i god stand og tilsyneladende – til driftsbestyrerens forbløffelse – stadig havde masser af brændstof til rådighed.²²⁾

Med krigen udbrudt steg behovet for transport af gods, og banen foretog derfor hurtigt en renovering af de 4 damplokomotiver, som man i 1916 havde indkøbt i Schweiz. Efterhånden som benzin og diesel blev sværere at få fat i, havde man altså damplokomotiverne klar til at tage over. De kunne også køre på tørv og brunkul, selvom dette betød et tungere og mere beskidt arbejde for lokomotivpersonalet. De store omvæltninger omkring

1940 gjorde dog, at man stadig havde underskud i krigen første år, men i 1940-41 vendte man det budgetterede underskud på 170.000 kr., til et overskud på knap 32.000 kr.²³⁾ Nu havde man virkelig fået noget at bestille, og banens bedste resultat nogensinde faldt i 1942-43 og lød på godt 436.000 kr. Krigsårene – og faktisk perioden helt op til omkring 1950 – gav derfor mulighed for at tilbagebetale personalet den løn, de havde afstået fra i 1930'erne, hvor banens overlevelse var på spil. Dernæst formåede banen nu at spare betydeligt op samt betale de lån ud, som man havde taget før krigen for at kunne modernisere både bane og materiel. At overskuddene fortsatte op gennem sidste halvdel af 1940'erne, må især tilskrives den fortsatte mangel på udenlandsk kul og olie, idet især brunkulstransporterne fra det vestlige Jylland, men også i nogen grad tørvtransporten, gav banen store indtægter.

Men det var en stakket frist, hvilket bestyrelsen blev klar over i 1949. Selvom driftsåret 1948/49 havde været godt økonomisk set, så havde man noteret sig et markant vendepunkt i februar 1949, hvor der pludselig blev åbnet for import af udenlandsk brændsel: kul og olieprodukter. Dette bevirkede et markant fald i brunkulstransporterne på 70%, da meget af den opgravede kul ikke længere kunne sælges, og producenterne måtte således se de fleste ordrer annulleret. Banen regnede med, at brunkulstransporten helt ville forsvinde i vinteren 1950. Man tøvede ikke med at kalde en sådan udvikling for en katastrofe for banen, med mindre kunderne i højere grad ville benytte den til grovvarer og stykgods. På tidspunktet for generalforsamlingen havde man allerede noteret sig et underskud alene for



Troldhedebanen ankommer til Vejen, ca. 1955.

tiden fra 1. april til 31. juli 1949 på hele 125.000 kr. Bestyrelsen bad derfor indtrængende beboerne i oplandet om at benytte banen til transport af enhver art i stedet for "at lade banen ligge som reserve for tilfældig benyttelse".²⁴⁾

Som en direkte konsekvens af den markant forværrede økonomi, besluttede kommunerne i 1950 på opfordring fra Vejen, Gesten og Andst kommuner at undersøge, hvorvidt en nedlæggelse af banelinjen til Vejen og overgang til bus- og lastbilstrafik kunne afhjælpe den dårlige økonomi. Undersøgelsen bekræftede dette, og Vejen-linjen nedlagdes året efter. Det kan synes en smule ironisk, at netop Vejen, som med sin store indsats for

at forhindre den direkte linje til Lunderskov, var den første, der mistede banebetjeningen fra Troldhede og Grindsted. Beboerne i Gesten sendte dog bestyrelsen en protestskrivelse, da man gerne ville beholde banen. Formanden kunne dog ikke gøre andet end på generalforsamlingen at udtrykke sin tilfredshed med, at der trods alt "er nogen, der interesserer sig for banen".²⁵⁾ Fra nu af gik det bare nedad med økonomien. Banen noterede sig bl.a., at brugs-, foderstof- og gødningsforeninger i stigende grad tog varer hjem med lastbil, og håbet om en erstatning for de bortfaldne brændselsmængder svandt. Fra 1951 til 1954 svandt mængden af vognladningsgods således til ca. en fjerdedel. Samtidig steg

udgifterne til pensioner til banens tidligere ansatte. Umiddelbart før krigen havde banens udgifter til pensioner udgjort 41.000 kr. på et år og dertil 14.000 kr. i det såkaldte reguleringstillæg (dyrtidsregulering). I 1954 var det tal steget til ca. 276.000 kr., hvoraf reguleringen udgjorde de 225.000 kr. Dyrtiden var dermed også en væsentlig årsag til banens forværrede økonomi.²⁶⁾

STATSSTØTTE HJÆLPER IKKE

Troldhedebanen var imidlertid ikke den eneste privatbane, der ramtes hårdt økonomisk med udgangen af 1940'erne. Det førte til vedtagelse af statslig støtte til privatbanerne, og fra 1951 steg statsstøtten til Troldhedebanen da også markant. Fra 1954 til 1963 dækkede staten hele 70 % af underskuddet. Men der skete også en kraftig modernisering af banen især på materielsiden. I årene 1947-52 havde banen købt 4 moderne skinnebusser med påhængsvogne, og i forbindelse med moderniseringerne af sporet omkring 1950 blev hastigheden på Troldhedebanen sat op til 70 km/t svarende til skinnebussernes formåen.

Disse skinnebusser var den sidste nyanskaffelse, idet de kom til at køre på banen indtil den lukkede. På godssiden havde man for længst afskaffet dampdriften, og derfor var det stort set kun på passagersiden, man kunne håbe på at trække flere passagerer til. Antallet af rejsende steg da også lidt i begyndelsen af 1950'erne, men til gengæld fortsatte godsmængderne med at falde.

Fra 1961/62 gik det da også igen ned ad bakke, og i 1962/63 passerede underskuddet en halv mio. kr. I 1965/66 var det 760.000 kr. Nu var det ikke kun lokalt, der blev stillet

spørgsmål ved det fornuftige i at opretholde de lokale jernbaner.

På grund af privatbanernes voksende underskud var der nu en generel opfattelse af, at jernbaner var gammeldags, mens biltrafik gav en større grad af fleksibilitet og hurtigere transport. Venstremanden Gustav Holmberg udtalte i 1956, at "om få år bliver det måske aktuelt at fremsætte et lovforslag, der afskaffer begrebet jernbaner".²⁷⁾

I 1959 besluttede Folketinget at nedlægge privatbanerne i Himmerland, mens oppositionen (VK) dertil krævede 14 statssidebaner nedlagt. Forslaget var et punkt på en større sparedagsorden fra V og K, med både FDM, Foreningen af danske Vognmænd og Landbrugets Transportudvalg som aktive støtter bag forslaget. I 1963 meddelte trafikministeren, at han ikke længere ville gøre brug af den tvangsparagraf i privatbaneloven, hvorved han siden 1942 havde haft mulighed for at tvinge en kommune til at opretholde støtten til en privatbane, hvis banens øvrige andelshavende kommuner ønskede dens drift opretholdt. Dermed kunne en enkelt kommune i realiteten beslutte en privatbanes nedlæggelse uden et flertal blandt de andelshavende kommuner.²⁸⁾

Efter en periode med store underskud, skulle kommunerne, der støttede Troldhedebanen, i 1965 tage stilling til, hvorvidt man ville give garantier for dækningen af Troldhedebanens underskud i de efterfølgende år. Det var en forudsætning for statsstøtten. Kommunerne vedtog dog at garantere for underskuddets dækning i endnu et par år frem til den 31. marts 1968. Men samtidig nedsatte kommunerne en kommission bestående af kommunale repræsentanter til at undersøge ba-



Mange var mødt op på stationen i Kolding for at tage afsked med Troldhedebanen. Her kører det sidste tog ud fra Kolding den 30. marts 1968 med motorfører H.R. Kock i førerkabinen. Sidste tog kørte samtidig på fire andre jyske privatbaner. Foto: P. Thastum.

nens betydning for egnen, forudsætningerne for dens opretholdelse, samt foreslå en løsning af de trafikmæssige forhold i oplandet, dersom banens opretholdelse ikke kunne anbefales. Kommissionen konstaterede, at banens opgave, der var formuleret ved vedtagelsen af loven af 1908 og som havde været at ophjælpe og udvikle den egn, den løb igennem, nu betragtedes som løst. Man så nu en beklagelig tendens til affolkning af disse landbrugsområder, hvilket de forskellige kommuner forsøgte at modarbejde ved udvikling af industriområder og beboelsesområder m.v. Man bemærkede i den forbindelse, at især kommunerne mellem Grindsted og Trold-

hede havde satset på at benytte banen i langt højere grad, end det var tilfældet i de sydlige kommuner, ved at have anlagt sidespor til erhvervs- og andelsforetagender. Endelig slog kommissionen fast, at set over en tiårig periode siden biltrafikkens endelige frigivelse efter krigen, som skete i 1954, var personbefordringen gået tilbage, ligesom godstransporten var kulmineret i 1958 og siden faldet mærkbart. Endelig anslog kommissionen, at banen, selv efter de nødvendige moderniseringer og rationaliseringer, ville få et forventet underskud af ca. 500.000 kr. årligt, uagtet at man påregnede at kunne opnå en stigning på ca. 15% på persontrafikken. Derfor var

det kommissionens enstemmige opfattelse, at banens drift ikke kunne gøres rentabel, selv ikke efter reovering og rationalisering, og man var af den opfattelse, at området i tilfredsstillende grad ville kunne betjenes af rute- og lastbiler.²⁹⁾

BESLUTNINGEN OM LIKVIDATION

Da man havde undersøgt, på hvilke vilkår DSB og andre kunne etablere en dækning af Troldhedebanens stationsbyer med bus og lastbiler, viste det sig, at en sådan løsning fint kunne dække transportbehovet på passager- og stykgodssiden. Herefter kunne vel kun vognladningsgodset berettige til en opretholdelse af banen, men kommissionen havde i sin undersøgelse end ikke skelet til vognladningsgodset, sikkert fordi mængden heraf i 1965/66 var faldet til næsten ingenting.

Dermed var det på det nærmeste givet, at den overvejende del af kommunerne ville stemme for en nedlæggelse, og det skete da også på generalforsamlingen den 30. marts 1967. Herefter nedsattes et likvidationsudvalg, hvis arbejde skulle komme til at strække sig helt indtil 1976. Da var alle aktiver realiseret, og i alt havde likvidationen givet en indtægt på 4.216.785,91 kr., omtrent halvdel af anlægsprisen, som den var opgjort i 1927. De samlede udgifter bestod af pensionsindbetalinger til personalet, kontorassistance og honorarer til udvalgets medlemmer, i alt 3.391.259,79 kr. Da banens overskud indtil 1924 og i perioden under og efter Anden Verdenskrig altid var gået til konsolidering af selskabet samt til modernisering og udbetaling af banens lån, fik aktionærerne, som altså i årevis havde dækket store underskud, nu de-

res eneste udbytte nogensinde fra Troldhedebanen: 825.526 kr. og 12 øre til fordeling efter indskuddenes fordelingsnøgle.³⁰⁾

Tilbage står blot at konkludere, at i fredstid, hvor ingen ekstraordinær situation forhindrede import af kul og olie, havde Troldhedebanen ikke mulighed for at holde økonomien i balance, uanset hvor meget bestyrelsen havde gjort for at rationalisere. Oplandet kunne ikke skabe de godsmængder, som krævedes for at sikre banens økonomi. Når banen i perioder havde givet overskud, skyldtes det udelukkende tørve- og brunkulsproducenternes gode afsætningsforhold. Produktionen af især tørv var endda også afhængigt af vejret, og selv med gode konjunkturer for tørveproduktion, var en våd sommer stadig ødelæggende for banens økonomi.



Ved et forretningsudvalgsmøde den 24. august 1967 fejredes Troldhedebanens 50 års jubilæum i stilhed. Frk. Gudrun Rasmussen, der også havde 50 års jubilæum ved banen, blev dog hyldet ved en efterfølgende frokost på Saxildhus. Fra venstreses direktør Rich, Varde, Gudrun Rasmussen, tidligere borgmester i Kolding Søren M. Jensen, bestyrelsens formand, kæmner Herman Lauge-sen, Sdr. Omme og amtsrådsmedlem Edv. Schmidt, Gesten. Foto: P. Thastum.

KILDER OG LITTERATUR

Landsarkivet for Nørrejylland, Troldhedebanens arkiv:

TTPb 17.1; 1900-08; Forhandlingsprotokol for den komité, der blev nedsat til undersøgelse af betingelserne for og udgifterne til en bane fra Grindsted til Kolding.

TTPb 17.2; 1908-17; Forhandlingsprotokol for forretningsudvalget.

TTPb 17.5; Forskelligt fra tiden før banens åbning.

TTPb 17.12; 1944-54; Generalforsamlinger.

TTPb 17.18; 1917-28; Forhandlingsprotokol for bestyrelsen.

TTPb 17.29; 1965-66; Den af 28. september 1965 nedsatte kommission til undersøgelse af banens betydning for egnen og forudsætningen for dens videreførelse.

TTPb 17.148; 1917-1958; Køreplaner.

TTPb 17.226; 1932/33-1941/42; Dækning af driftsunderskud.

TTPb 17.227; 1949/50-1955/56; Dækning af driftsunderskud.

TTPb 17.249; 1934-1954; Ekstraktbøger.

Trykte kilder:

Betænkning afgiven af Kommissionen angaaende Anlæg af nye Jærnbanner; 1906; København. Rigsdagstidende.

Troldhede-Kolding-Vejen Jernbaneselskab A/S; Beretning om Driften. Årgange: 1917/19-1934/35.

Litteratur:

Kjerside, Helge, Finn Christensen, Steen Christensen: *Troldhedebanen – TKVJ, En beskrivelse af Danmarks længste privatbane fra anlæg til lukning 1917-1968*; Lokomotivklubben KLK, 2002.

Kjerside, Helge: *Troldhedebanen, Koldingbogen 2006*. Ousager, Steen; 1988; *Politik på Skinner – Lokalbanespørgsmålet og Nordfyns privatbaner i dansk trafikpolitik ca. 1920-1970*; Odense Universitetsforlag, 1988.

NOTER

1. Rigsdagstidende; Folketinget, Forhandlinger; 46. ord. Samling; 1893-94; sp. 4907-4909.
2. Rigsdagstidende; Tillæg A; Forelagte Lovforslag; 48. ord. Samling 1895-96; sp. 3333-3334. Rigsdagstidende; Tillæg A; Forelagte Lovforslag; 49. ord. Samling 1896-97; sp. 2413-2414.
3. Rigsdagstidende; Tillæg A; Forelagte Lovforslag;

48. ord. Samling 1895-96; sp. 3335-3336.

Rigsdagstidende; Tillæg A; Forelagte Lovforslag; 49. ord. Samling 1896-97; sp. 2447-2448.

Rigsdagstidende; Tillæg A; Forelagte Lovforslag; 50. ord. Samling 1897-98; sp. 2793-2794.

4. Rigsdagstidende; Tillæg B; Udvalgenes Betænkninger; 46. ord. Samling 1893-94; sp. 1737-1768.

5. Rigsdagstidende; Folketinget, Forhandlinger; 52. ord. Samling 1899-1900; sp. 5296-5298.

6. Rigsdagstidende; Folketinget, Forhandlinger; 53. ord. Samling 1900-1901; sp. 1708-1717.

7. Rigsdagstidende; Folketinget, Forhandlinger; 53. ord. Samling 1900-1901; sp. 681-84.

8. Betænkning af 1906; afgiven af Kommissionen angaaende Anlæg af nye Jærnbanner; Bd. 1; s. 15.

9. Rigsdagstidende; Landstinget, Forhandlinger, 60. ord. Samling 1907-08; sp. 8448.

10. TTPb 17.1; s. 35.

11. TTPb 17.5/1. Brev af 19. feb. 1912 fra Th. Raben til Ministeriet for offentlige Arbejder.

12. Kjerside; 2002; s. 27.

13. TTPb 17.2; s. 88-90.

14. Kjerside; 2002; s. 44-45

15. Beretning om Driften, 1917/1919.

TTPb 17.148; Køreplaner for 1918-1920.

16. TTPb 17.18; indsats s. 26.

17. Beretning om Driften, 1917/1919.

18. Beretning om Driften, 1917/1919.

19. Beretning om Driften; 1922/23 og 1923/24.

20. TTPb 17.226/2; Afskrift af forhandlingsprotokol for dækningsmøde d. 30. jan. 1933.

21. Ousager; 1988; s. 50-52 + 57.

22. TTPb 17.226/5; Skr. af 31. jan. 1940 fra driftsbestyreren til min. for. off. arbejder.

23. TTPb 17.249; Oversigt, 1. apr. 1940-31. mar. 1941.

24. TTPb 17.12/6; Generalforsamling d. 27. sep. 1949; Bestyrelsens beretning.

25. TTPb 17.12/7; Referat af generalforsamling, 22. aug. 1950.

26. TTPb 17.227/6; Generalforsamling d. 2. okt. 1954; Formandens beretning.

27. Ousager; 1988; s. 80

28. Ousager; 1988; s. 81-82.

29. TTPb 17.29; Betænkning af den af 28. sep. 1965 nedsatte undersøgelseskommission vedr. Kolding-Troldhede-Vejen Jernbane.

30. Kjerside; 2002; s. 348.