

# Koldingbogen

**ÅRSTAL:** 2016

**FORFATTER:** Martin Wilde

**TITEL:** Jernbanen og dens udvikling Kolding Kommune

**KORT RESUME:** Togdrift betød ikke bare meget for industrien, men det blev også langt lettere at komme frem og tilbage mellem blandt andet Kolding, Egtved, Fredericia og Lunderskov. Jernbanen kom hermed til at medvirke aktivt til udviklingen af lokale erhvervsliv

## Jernbanen og dens udvikling i Kolding Kommune

Martin Wilde

Jernbaneforbindelsen til Kolding har været afgørende for industriens udvikling i byen. Jernbanestrækningerne betød, at gods kunne transporteres rundt i landet, og mange virksomheder havde endda skinner helt ind på grundene. Togdrift betød ikke bare meget for industrien, men det blev også langt lettere at komme frem og tilbage mellem blandt andet Kolding, Egtved, Fredericia og Lunderskov. Jernbanen kom hermed til at medvirke aktivt til udviklingen af lokale erhvervsliv.

Troldhede - Kolding - Vejen - Jernbane (TKVJ) anlægning og gennemgravning ved Villa Fredensborg det nuværende Ndr. Ringvej 79. Fredensborg ses oppe på bakken til højre. 1916.

Fotograf: Sofus Borch.





*“Nej tak, det er ikke noget for os. Det vil vi helst betakke os for”*

Ordene blev ikke skrevet sådan. Sproget var et andet dengang i 1840'erne. Det var mere stilfuldt og højagteligt. Men essensen af det svar, som borgmesteren i Kolding og de andre vise fædre i købstadens byråd sendte til kongen og hans enevældige regering i 'Kjøbenhavn', var den samme – altså omskrevet til et mere nutidigt dansk. En jernbane gennem Kolding var ikke noget, som byen havde behov for nu, hvor en ny havn var åbnet kun få år før i 1843. I tusinde år havde den eneste lette form for transport af gods i større mængder været ad søvejen, og sådan ville det nok blive ved med at være, mente altså de ledende herrer i Kolding i 1847.

I en nutid, hvor kampen om en motorvej helt hen til byskiltet i enhver mindre jysk by har afløst de i 100 år før udkæmpede kampe om en jernbane til jyske byer, virker det underligt. Det danske rige var dog i 1840'erne stadig et udpræget landbrugsland. Oplysningstiden havde sat sit præg, og en almen dannelse af befolkningen var så småt ved at vinde indpas, men det kneb stadig med at udbrede almindelige nyheder til den brede del af befolkningen. Først i den sidste tredjedel af 1800-tallet begyndte der at udkomme lokale dagblade, som bragte nyt om stort og småt ud til den almindelige borger.

Den første jernbane med lokomotivdrift, der dog var forbeholdt godstogene, åbnede for almen drift mellem Stockton og Darlington i England i 1825,

personvognene blev i stedet i første omgang trukket af heste. I 1830 kom den næste jernbane til, det var mellem Manchester og Liverpool, og så gik det stærkt. Allerede i 1844 var det blevet Christian VIII's tur til at åbne en jernbane, da man indviede Nord-Østersø Jernbane mellem Altona og Kiel. Hovedstaden i det danske rige fik jernbane i 1847, da kongerigets første bane åbnede mellem "*Kjøbenhavn og Roeskilde*".

### **En bane kommer til byen**

Erfaringer med denne nymodens form for transport havde endnu ikke spredt sig ud blandt den danske befolkning, da førnævnte kongelige forespørgsel skulle besvares. Men det skete i de kommende årtier, og da en nu demokratisk valgt dansk regering omkring 1860 gik med planer om et jernbanenet i Jylland, var Kolding ikke længere afvisende. Spørgsmålet var snarere, hvor byens station skulle ligge. Kampen stod mellem en placering på det nuværende sted (mellem Slotssøen og havnen) og en placering nord for byens centrum på et areal ved Vifdam (mellem Koldingbjerg og Nørregade). En placering ved havnen ville gøre det let at omlæsse gods mellem skib og bane for transport længere ind i og ud fra landet, mens en placering ved Vifdam ville bringe stationen tættere på handlen ved byens store købmændsgårde i Låsbygade. Forbindelsen til havnen måtte så skaffes med et havnespor rundt om Slotssøen. I tiltro til en placering ved Vifdam opkøbte konsul Grau mange grunde omkring den kommende station i håb om at sælge dem med fortjeneste, når jernbanen var åbnet. I sidste øjeblik blev det dog be-





Statsbanens indkørsel til Kolding fra Fredericia omkring 1900, inden den store udvidelse af banegården

gik i gang. Fotograf: Ukendt.

sluttet, at stationen skulle ligge på dens nuværende placering ved havnen, hvilket var en beslutning, der senere skulle vise sig fornuftig, da det efter godt 50 år blev nødvendigt med en meget stor udvidelse af stationens areal. Dette areal blev skaffet ved at fylde det inderste af fjorden op.

I første omgang vedtog Rigsdagen i marts 1861 byggeriet af en østjysk længdebane nordpå fra Flensborg, som havde fået jernbaneforbindelse mod

syd i 1854. Den skulle føres via Fredericia, Vejle og Horsens til Aarhus, Randers og Aalborg. Der skulle desuden være en tværbane fra et punkt på banen mellem Aarhus og Randers via Viborg, Skive og et sted ved Venø Bugt, det sted kom senere til at hedde Struer, videre til Holstebro. I kongeriget var det Rigsdagen, der bestemte linjeføringen, mens kongen som hertug var enevældig i hertugdømmet Slesvig. Han lod det engelske entreprenørkonsortium Peto, Brassey & Betts selv bestemme linjeføringen

ned gennem Nordslesvig. Derfor kom den østjyske længdebane i kongeriget til at gå gennem de østjyske købstæder, selv om terrænet var meget bakket og besværligt, mens længdebanen i Sønderjylland blev ledt op på højderyggen, hvor man undgik de dybe tunneldale ved Østkysten, og det var derfor lettere at bygge jernbanen. I stedet blev købstæderne Haderslev, Aabenraa og Tønder tilsluttet længdebanen gennem stikbaner fra Vojens, Rødekro og Tinglev, og derfor er det ikke Haderslev og Aabenraa, der i dag har direkte InterCity togforbindelse med København, men i stedet de mindre stationsbyer Vojens og Rødekro.

### **Privat og stat**

Fra statslig side var man bevidst om, at det ville blive endog meget svært at tilvejebringe tilstrækkelig kapital til, at et privat aktieselskab kunne bygge alle disse jyske jernbaner. Staten stod derfor som bygherre for jernbanerne, og driften skulle så varetages af det private selskab Det danske Jernbane-Driftsselskab, DJDS. Men det viste sig også nærmest umuligt at få afsat aktierne i dette selskab. Det engelske entreprenørkonsortium Peto, Brassey & Betts, der også byggede de første jernbaner i Jylland nord for Kongeåen, skulle sælge aktierne, men da det ikke skete, kom entreprenørerne selv til at eje og lede selskabet. Entreprenør og bygherre var de samme, og det var uholdbart. Da det engelske entreprenørkonsortium, der var virksomt i mange lande rundt om i verden, tilmed kom ud i økonomiske problemer, overtog staten Det Danske Jernbane-Driftsselskab den 1. september 1867, og siden den tid har hoved-

jernbanen gennem Kolding, Lunderskov og Vamdrup været statsdrevet.

### **Den første bane bygges**

Entreprenørerne gik i gang med arbejdet på jernbanen Fredericia – Kolding – Vamdrup i marts 1863. Arbejdet blev ledet af den engelske ingeniør William Angel Scott, der var kommet til Danmark tre år før, efter at han havde arbejdet med anlægningen af Grand Trunk Railway i Canada. Hovedkvarteret blev en lejet gård ved Sønderport i Kolding, hvor der både var kontorer, værksted og oplagsplads. Arbejdet med at bygge de 39,2 km jernbane fra den første station i Fredericia, der lå inden for voldene ved havnen, via Kolding til grænsen ved Vamdrup, blev udført af arbejdere, der som hjælpemidler kun havde skovle og trillebørene. Daglønnen var normalt to rigsdaler. Hvis arbejdet måtte indstilles på grund af dårligt vejr, var der ingen løn

Ved udbruddet af krigen i 1864 blev arbejdet indstillet, og det kom først i gang igen efter fredsslutningen i Wien sidst på efteråret. I foråret 1866 var sporlægningen nået så langt, at de første damplokomotiver kunne opleves på banen i forbindelse med færdiggørelse af anlægget, og endelig den 1. november 1866 blev jernbanen mellem Fredericia og den nye grænsestation i Vamdrup åbnet. Dagen før havde et særtog med ledelse og ingeniører gennemkørt strækningen. Selvfølgelig på den nye jernbane, der var den første grænseoverskridende danske jernbane, blev indledt uden nogen festlighed, som det ellers senere blev normalt i Danmark. Den første

køreplan indeholdt to tog dagligt: Et blandet tog og et iltog.

### Transit

Lige fra starten var jernbanen gennem Kolding en hovedbane, hvor der var fokus på den vigtige trafik mellem Hovedstaden og Hamborg. Sådan er det stadig for godstrafikkens vedkommende. Den første køreplan havde det paradoks, at det kun var blandet-toget, som medtog både passagerer og gods. Blandettoget var det eneste tog, der standsede ved de to små landstationer i Taulov og Lunderskov, mens iltoget på sin færd mellem Fredericia og Vamdrup kun standsede i Kolding. Det betød, at bønder fra Skanderup Sogn, der ville til købstaden for at gøre handel på købmandsgårdene nu kunne tage toget ind til Kolding. Men kun om aftenen, idet toget afgik fra Lunderskov klokken 8.40 aften og var i Kolding cirka 20 minutter senere. Bonden, der ville handle med købmanden, måtte derfor tage en overnatning, gøre sine byærinder og siden tage endnu en overnatning, da toget retur til Lunderskov afgik allerede klokken 6.10 om morgenen. Det har nok også været de færreste bønder fra Skanderup Sogn, der har benyttet toget til og fra Kolding.

Til gengæld var det nu muligt at rejse mellem København og Altona via Storebælt og Lillebælt på kun 14 timer og 50 minutter, og det var en time hurtigere, end hvis man valgte at rejse med tog København – Korsør, med skib Korsør – Kiel og tog Kiel – Altona. Tilmed var turen via Kolding en rigsdaler billigere end skibsruten. Via Kolding kostede en



Lunderskov station. Fotograf: Ukendt.

rejse København – Altona 11 rigsdaler på 3. klasse, hvilket svarede til lønnen for fem og en halv dags arbejde for en jernbanearbejder.

I Kolding og opland var der stor utilfredshed med køreplanen, og allerede efter en måned blev der indsat et par ekstra tog på torsdage og fredage, når der var marked i Kolding og Fredericia. I foråret blev der indsat et tredje togpar alle dage. Dermed blev det muligt at rejse fra Lunderskov til Kolding og retur samme dag. I vore dage kan denne rejse frem og tilbage foretages inden for en time inklusiv tid til togskitte i Kolding eller Lunderskov.

### Gods

Selv om der hurtigt kunne tælles op mod 50 gennemgående rejsende København – Altona dagligt, så var passagertrafikken ikke det vigtigste for jernbanen. Det var derimod godstrafikken. Især efter åbningen af længdebanen mellem Fredericia og Aarhus i 1868, som skabte forbindelse mellem

jernbanenettet længere oppe i Jylland og Tyskland, voksede godstrafikken voldsomt. Det var i første omgang levende dyr, der blev eksporteret til Hamborg, men så småt begyndte industrialiseringen af det danske samfund, hvilket skabte nye muligheder. Udover et marked, hvor de producerede produkter kan afsættes, er der tre vigtige forudsætninger for, at en industrivirksomhed kan fungere: Let tilgang til råvarer, let tilgang til energi og let tilgang til transport af både råstoffer og de færdige varer. Hidtil havde det kun kunnet lade sig gøre for virksomheder, der lå ud til vandet, idet søtransport frem til jernbanens ankomst, var den eneste transportform, der kunne transportere større mængder gods til en fordelagtig pris. Med jernbanen blev det dog muligt at transportere store mængder gods hurtigt over landjorden og dermed også muligt at drive industrivirksomhed inde i landet.

Det var naturligvis i første omgang virksomheder, der forarbejdede landbrugsvarer, som voksede op langs jernbanerne. Sådan måtte det blive, for den eneste råvare, der findes i større mængder i Danmarks undergrund, er grus. Altså blev den første industri den, der kunne forarbejde de produkter, som landbruget frembragte. Slagterier, mejerier og tekstilvirksomheder kom til. I Kolding blev der bygget et slagteri tæt på jernbanen, men det måtte flytte, da Statsbanestationen i tiden omkring Første Verdenskrig skulle udvides. Slagteriet flyttede over på havnen, hvor også eksportstaldene lå. I Kolding blev der både slagtet svin og kvæg. Sammen med de mange auktioner og den store kvægekseport blev Kolding til en af de helt



Fjerkræslagteriet, Vamdrup  
Sydjysk Andels Fjerkræslagteri, der blev bygget i 1935. Bemærk jernbanesporene i forgrunden.  
Fotograf: S. Sørensen.

store stationer i Jylland, der helt frem til 1960'erne modtog talrige levende dyr i godsvogne til enten slagting eller til salg og udskibning.

I Lunderskov i Skanderup Sogn, hvor sognet i mange årtier var og til dels stadig er delt mellem missionske og grundtvigianere, kom der to mejerier. Begge blev de bygget ved stationen, og begge fik sidespor, så hvidmalede godsvogne kunne køres helt hen til mejeriets port for at blive læsset med smør til eksport til England via havnen i Esbjerg. På det missionske mejeri blev der ikke arbejdet om søndagen, mens det andet, der havde grundtvigianske bønder som andelshavere, modtog mælk fra bønderne alle de dage i ugen, hvor køer kunne malkes.

I Vamdrup var det et andet landbrugsprodukt, der i stor stil blev sendt med banen. På læssevejen nord for den nuværende stationsbygning lå i mange år



den såkaldte løghal, hvorfra der blev sendt løg med banen. I 1934, efter 14 års nedgangsperiode, fik byen et fjerkræslagteri, som naturligvis også blev kunde hos jernbanen. Det samme var byens gasværk, der var Danmarks mindste. Gasværket fik via jernbanen leveret kul, hvoraf der blev udvundet bygas.

### **Levende fisk og sten**

Fra Første Verdenskrig og frem til 1960'erne havde jernbanen en trofast kunde, der leverede en meget speciel form for fødevarer, man transporterede nemlig levende fisk. Egnen omkring Lunderskov er rig på dambrug, og i det centrale Europa var der stor efterspørgsel på friske fisk. Friske fisk fanget i Nordsøen og Østersøen var med den tids transporthastigheder ikke helt så friske, når de nåede frem til det sydlige Tyskland. Men det vidste man råd for i Danmark. I Kolding opstod der flere fiskeeksportvirksomheder. En af dem var Dansk Andels Ørredekspart, DAØ, som købte egne godsvogne, der blev indlemmet i Statsbanernes vognpark. Inde i vognene blev der installeret store trækar, der kunne rumme tusindvis af liter vand. Heri blev der fyldt levende fisk, og så blev vognene sendt sydpå. Med i en sådan vogn fulgte en fiskepasser, der undervejs skulle passe iltanlægget og fodre fiskene. Fiskepasseren boede i vognen og levede meget spartansk, idet han sov i en hængekøje, der blev hængt op under loftet. DAØ og de andre lokale fiskeeksportører, N. Jøker og Scandia Ørredekspart, som fulgte trop og også anskaffede egne fiskeeksportvogne, måtte tilmed betale almindelig jernbanebillet for fiskepasseren, da jernbaneselskaberne mente, at denne foretog en rejse. Det var ikke

normalt, at gods blev ledsaget af personale. Da det op gennem 1960'erne blev mere almindeligt at køre gods med langturslastbiler til Sydeuropa, var disse fisketransporter noget af det første, der valgte jernbanen fra til fordel for vejen.

Som sagt så var landbrugsprodukter og brændsel først og fremmest i form af kul og siden olie to af de første og mest trofaste godsarter på jernbanen, men en tredje godsart må ikke glemmes. Det var byggematerialer. Byerne voksede, og de mange nye byboere skulle have huse at bo i. Landets teglværker havde derfor travlt. Disse lå oftest i nærheden af en lergrav, da ler er et overordentligt tungt og besværligt materiale at flytte. Anderledes lettere går det, når leret er brændt og er blevet til mursten. Selv om mursten også er tunge, er de lettere at håndtere, når godset skal omlæses, og som en meget tung godsart var det oplagt, at de blev kørt med banen.

Grus blev også transporteret med jernbanen. På syd-siden af jernbanelinjen, hvor den passerer Rolles Mølle lige uden for Lunderskov, blev der tidligt opdaget forekomst af grus. For at lette læsningen af grus på banevogne, blev der bygget et sidespor helt ind i grusgraven ved Rolles Mølle. Gennem mange år blev der afsendt store mængder grus herfra, især til Statsbanernes egne anlægsarbejder. Det var blandt andet grus fra Rolles Mølle, der blev benyttet, da sporet vest for Bramminge (nuværende Bramming) skulle bringes i orden igen, efter den frygtelige jernbaneulykke ved Bramminge den 26. juli 1913. Ulykken skete, da iltoget fra København med forbindelse



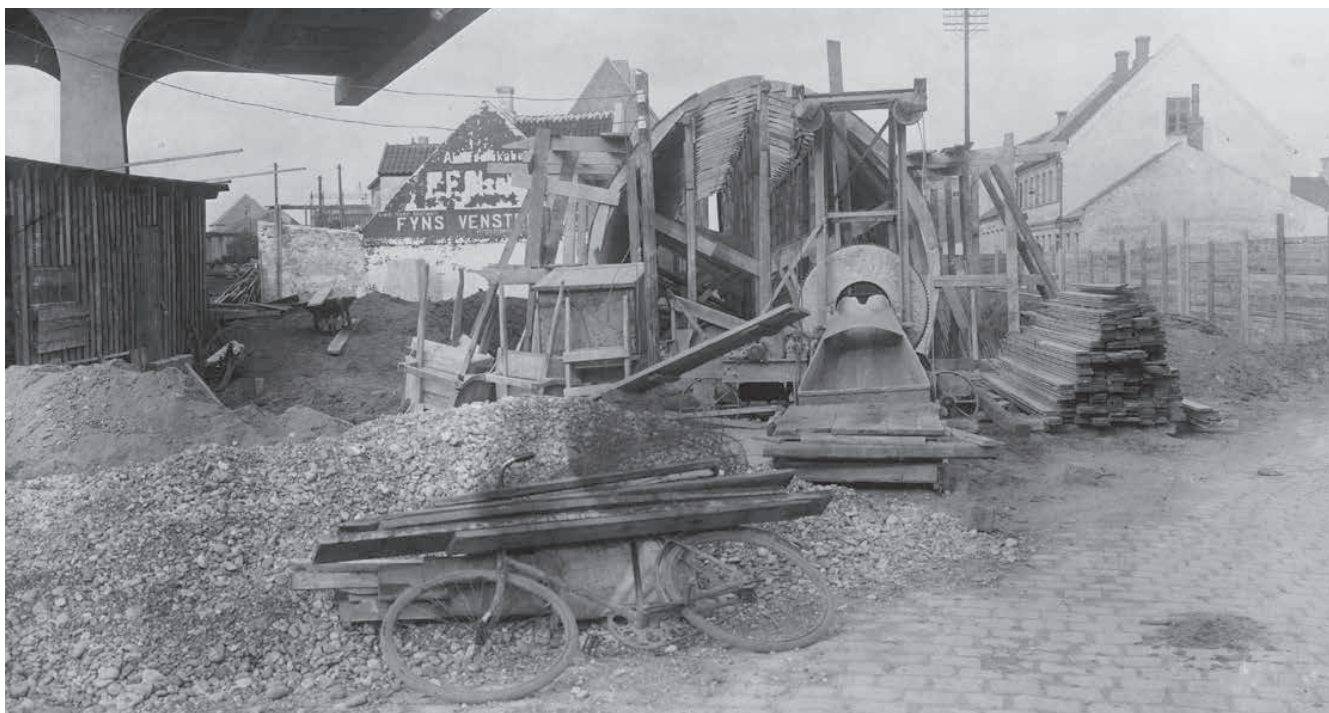
Andelssvineslagteriet på havnen. Cirka 1920.  
Fotograf: Ludvig Thomsen.

til Engelsbåden løb af sporet, og 15 mennesker blev dræbt. I dag er der ikke meget i terrænet, som afslører, at der engang lå en vigtig grusgrav på dette sted. Nogle tilvoksede fordybninger i skrænten er alt, man et kort øjeblik kan se fra det forbigående tog.

### **Udvidelser**

Jernbanen mellem Fredericia, Kolding og Vamdrup havde kun ét spor, da den åbnede den 1. november 1866. På stationen i Kolding fandtes der kun få spor. Flere kom til gennem årene, efterhånden som trafikken steg, og til sidst manglede der for alvor plads

både på jernbanen og stationen. Derfor blev Statsbanen i årene omkring Første Verdenskrig udbygget med dobbeltspor fra Fredericia til Lunderskov. Fra 1916 til 1920 gennemgik stationerne i Kolding og Lunderskov en større ombygning og udvidelse, hvor banegården i Kolding blev udvidet til omtrent det dobbelte areal med en ny stor godsplads øst for den oprindelige station. Dette areal kom delvist til ved opfyldning af en lavvandet del af Kolding Fjord. På samme tidspunkt satte Kolding Kommune gang i en større trafikplan, som indebar en ny vejforbindelse mellem by og havn i form af broen Buen. Samtidig



Bygning af Buen og tunneler under Buen. 1920.  
Fotograf: Ukendt.

lukkedes de to niveauoverkørsler for Havnegade og Munkegade.

I 1930'erne kom der dobbeltspor fra Lunderskov mod Vejen og Brørup, og i 1955 blev der åbnet dobbeltspor mellem Lunderskov og Vamdrup. Først i 2015 blev det forlænget mod Vojens.

I løbet af 1990'erne overgik jernbanen til at blive fjernstyret fra Fredericia, og i 1997 blev den elektriske drift åbnet samtidig med åbningen af jernbanedelen på den faste forbindelse over Storebælt.

### **Privatbane til Egtved**

Statsbanen fra Fredericia gennem Kolding til Vamdrup blev hurtigt en vigtig hovedstrækning med betydelig international trafik. Nederlaget i krigen i 1864 betød dog også, at der blev sat gang i udviklingen af de vestlige dele af Jylland og byggeriet af en ny havn ved Esbjerg. Jernbanen til Esbjerg kom til at udgå fra den lille ubetydelige landstation Lunderskov, der med ét blev et jernbaneknudepunkt. Der blev opført en tosporet remise på stationen, som blev erstattet af den nuværende firesporede i 1920, og i mange år fungerede stationen som om-



Kolding - Egtved Jernbanes pakhus, motorvogn, M 1, og personvogne ved Kolding Statsbanestation.

Fotograferet mellem 1924 og 1930.  
Fotograf: Ingver Amandus Martensen.

stigningsstation for passagerer, der ville vestpå. Med undtagelse af bådtoget til Englandsbåden blev togene til og fra Esbjerg til at begynde med ikke ført igennem til den store station i Fredericia. Der måtte stiges om i Fredericia. Først efter århundredskiftet blev der ændret i denne praksis, som i dag ville være ganske utænkelig.

Den lette måde at transportere gods mellem by og land medførte hurtigt et ønske om flere jernbaner fra Kolding ud i oplandet. Det samme ønske fandtes i andre købstæder. Syd for Kolding var det ikke noget

problem, for der medførte landegrænsen til Tyskland en effektiv og skarp opdeling af oplandet mellem Kolding og Haderslev. Anderledes var det mod nord. Købstædernes vise fædre, der tidligere havde været så afvisende, gik nu efter at få bygget nye jernbaner – allerhelst så langt ud i oplandet, at der kunne stjæles opland fra nabokøbstæderne. Det, der kaldes Den østjyske Jernbanekrig, var begyndt. Vejle havde i første omgang travlt med at sikre sit opland mod nord, efter Horsens i 1884 havde fået en jernbane til Juelsminde og i 1890 en bane til Tørring. Vejle følte med rette, at Horsens tog af byens naturlige opland



og svarede igen med en bane via Jelling til Give, der åbnede i 1894. 1894 er et bemærkelsesværdigt år, da den første store jernbaneanlægslov, der blev underskrevet af kongen den 8. maj 1894, blev det første bevis på, at Højre og dele af Venstre kunne arbejde sammen i Rigsdagen. På dette tidspunkt havde der i et årti hersket den såkaldte visnepolitik, som blokerede effektivt for nødvendig lovgivning.

Jernbaneanlægsloven af 8. maj 1894 indeholdt ikke mindre end 50 privatbaner, som i de følgende 14 år åbnede rundt om i landet. To af disse var Vejle – Vandel Jernbane, der åbnede ud gennem Vejle Ådal i 1897, og Kolding – Egtved Jernbane, der åbnede året efter. Vandelbanen var normalsporet, så godsvogne fra Vandelbanen uden problemer kunne sendes videre ud på DSB's spor og omvendt. Egtvedbanen blev derimod bygget som en smalsporet jernbane med en afstand mellem skinnerne på kun en meter mod det normale mål på 1435 mm. Det betød, at alt gods, der skulle transporteres videre rundt i Danmark – eller bare fra Egtvedbanens spor, der lå, hvor den nuværende rutebilstation ligger, og til kajen på Kolding Havn, skulle omlæsses. Dette problem vidste P. V. P. Berg dog, hvordan man kunne løse. Berg var anlægsingeniør og driftsbestyrer ved Egtvedbanen i de første 19 år. Han konstruerede såkaldte vognfadinger, som i vore dage ville være kendt som containere. Vognfadingerne havde hjul under bunden, så de kunne trilles fra en smalsporet fladvogn over på en normalsporet fladvogn. Sådanne normalsporede fladvogne havde Egtvedbanen seks af. De normalsporede fladvogne var noget større end de smalspo-

rede, så hvor en smalsporet vogn kun kunne rumme én vognfading, kunne de normalsporede rumme to.

Ved byggeriet af Egtvedbanen fik de store købmænd, der havde deres købmandsgårde ved byens gamle indfaldsvej fra nord, Låsbygade, rådet bod på den 'fejl', der var begået, da Statsbanestationen blev bygget. Egtvedbanen fik nemlig den noget ejendommelige linjeføring fra Statsbanestationen rundt om byparken til en station nord for Vifdam og videre til Kolding Nordbanegård, oven for Nørregade. Nørregade måtte derfor omlægges med et serpentinersving, hvor den gik over Egtvedbanen og blev til Gøhlmannsvej. På Nordbanegården fik Egtvedbanen remise og værksted, der netop i sommeren 2016 er revet ned. Banen fik også hovedstation og hovedkontor her i en rød bygning, som stadig står langs den nuværende Ndr. Ringvej, der i 1930'erne blev anlagt oven på dele af Egtvedbanens tracé (spor eller linjeføring) efter dennes lukning i maj 1930. Fra Kolding Nordbanegård blev banen ført øst op over Dyrehavevej mod Bramdrup, der fik en station, ligesom Lilballe, Almind, Haurballe, Viuf, Gravens, Brakker og Bølling, inden endestationen i Egtved blev nået.

Det var altså langt fra den direkte vej til Egtved, at banen tog. Til gengæld fik en lang række landsbyer en efter datidens forhold nem og god togforbindelse med Kolding. Så længe hestevogne var den eneste konkurrent, havde det ikke den store betydning. Anderledes blev det, da automobilet vandt frem. I 1921 åbnede en direkte rutebilforbindelse mellem Egtved og Kolding via Vester Nebel, og så var konkurrencen



for alvor gået i gang med vejtransporten. Selv om komfort ikke er et ord, der kan benyttes, når rejseoplevelsen i datidens første rutebiler skal beskrives, så tog disse nymodens tingester mange af de passagerer, der tidligere havde løst billet til de langsomme tog. Turen med toget mellem Kolding Nordbanegård og Egtved varierede i 1920 mellem en time og 20 minutter op til en time og 40 minutter for de 25,6 km. Egentlig kan det ikke undre, at der allerede året før var dukket en bemærkning op i banens årsberetning om, at salget af billetter kunne mærke konkurrence fra det dengang helt moderne kommunikationsapparat telefonen, der var ved at vinde indpas på landet og i byerne langs banen. Egtvedbanen er så vidt vides den eneste private jernbane, der på den måde har brokket sig over en telekommunikativ landvinding.

Jernbaneselskabet havde ikke selv råd, så i 1924 købte kommunerne langs Egtvedbanen en motorvogn, der blev sat ind i trafikken med to togpar dagligt, men lige meget hjalp det. Banen blev ved med at give et stadigt stigende underskud, og til sidst ville en kreds af borgere i Viuf Sognekommune ikke længere være med til, at deres skatte kroner skulle finansiere banens underskud. Ved en folkeafstemning i Viuf Sogn var der flertal for at stoppe med at betale til Egtvedbanen, og da ingen andre kommuner

Vejbroen for Østerbrogade over Kolding Sydbaner er ved at blive bygget omkring 1920. Til højre ses mange åbne godsvogne på Kolding Saftstation. Fotograf: Ukendt.





ville overtage Viuf Sogns andel af underskuddet, måtte Egtvedbanen indstille driften og lukke med udgangen af maj 1930.

### Sydbanerne

Da først proprietærbønderne i de otte sogne syd for Kolding havde set, hvilke fordele landsbyerne nord for Kolding havde af at have fået jernbaneforbindelse til købstaden, ville de også have det samme. Det resulterede i Kolding Sydbaner. Her var initiativtagerne ved at begå samme fejltagelse, som man gjorde ved Egtvedbanen. For at gøre baneanlægget så billigt som muligt, skulle Kolding Sydbaner bygges som smalsporede jernbaner. Det ville rigsdagsmedlemmerne dog ikke være med til, så da den anden store jernbaneanlægslov blev vedtaget i 1908 og underskrevet af kongen den 27. maj samme år, indeholdt den to normalsporede jernbanelinjer ud i Koldings sydlige opland. Den ene skulle gå til Hejls, den anden til Ødis. Det endte dog med at blive med endestationer i Hejlsminde og Vamdrup, da åbningstogene kørte i 1911.

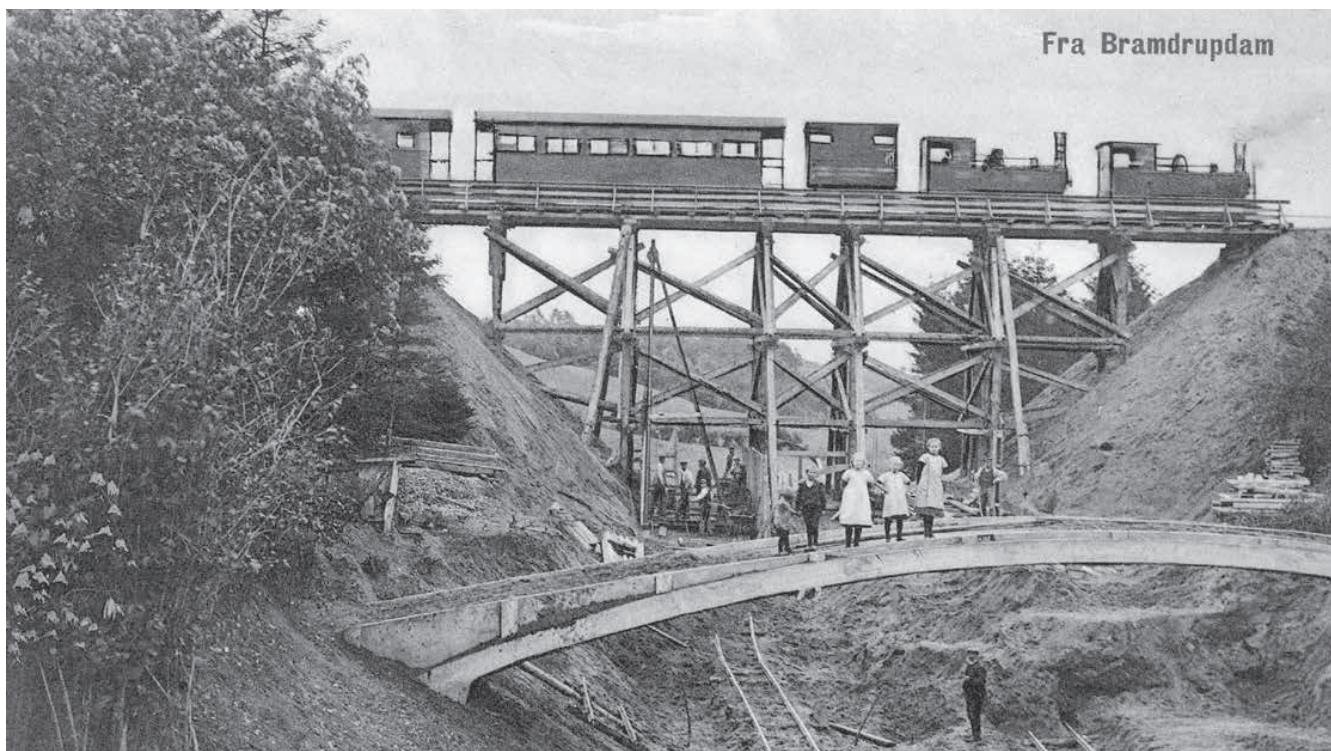
Kolding Sydbaner fik en stor statelig hovedstation på Kolding Sydbanegård, der oprindeligt lå på et areal mellem Sydbanegade og Kolding Å. Da krisen begyndte at kradsse i Danmark efter det store børskrak i New York i 1929, blev Sydbanegården i 1932 flyttet hen til krydset mellem Sydbanegade og Kongebrogade, som dengang hed Nybrogade, hvor en ny bungalowagtig jernbanestation blev opført. Så slap togene mellem Hejlsminde og Statsbanestationen også for at rangere frem og tilbage på

Sydbanegården for at komme hen til sporet, der førte over åen på en bro, som i 2016 er det eneste bygningsværk, der er tilbage i Kolding centrum af den engang så store Sydbanegård.

Sydbanerne fik et meget snoet strækningsforløb. Hejlsmindebanen skulle således besøge både Sdr. Bjert og Sdr. Stenderup, inden banen gik via Binderup og nedenunder Skamlingsbanken til Grønninghoved, Sjølund og Hejls til Hejlsminde. Vamdruplinjen havde en lige så snoet linjeføring, efter den først havde arbejdet sig op fra byen via en stor kurve over *Brændkjærgårds* jorder til Vonsild. Herfra gik banen mod sydvest via Hoppeshuse til Fovslet, så mod sydøst til Taps, atter mod vest til Ødis, et smut mod sydvest til stationen Ødis Bramdrup, der ligger en lille kilometer nord for byen af samme navn og derfra mod nordvest til Vamdrup.

Hvor Hejlsmindelinjen egentlig havde en god trafik, både når det gjaldt gods og passagerer, så kneb det mere med Vamdruplinjen. Den suverænt største godsart på Sydbanerne var sukkerroer, der i efteråret blev kørt ind til Saftstationen i Kolding, hvortil der var sidespor fra Kolding Sydbanegård. Men også Sydbanerne begyndte at give underskud i 1930'erne, ligesom de fleste andre danske privatbaner. Efter nogle år med overskud under Anden Verdenskrig vendte underskuddene tilbage, og det førte til en drastisk beslutning på banens generalforsamling den 13. maj 1948. Her blev det besluttet at standse driften med udgangen af september 1948. Vel kørte de sidste officielle tog på Sydbanerne torsdag den 30.





Egtvedbanetog i Bramdrupdam cirka 1916, hvor Troldhedebanens tunnel gennem Egtvedbanens

dæmning blev bygget. Godsvognen lige efter lokomotiverne er en vognfading. Fotograf: P. Hansen.

september, men i de følgende måneder blev der kørt flere særtog for at transportere roer ind til Saftstationen. Også passagertog blev det til, da der langs banernes spor i Kolding lå to flygtningelejre, hvorfra tyske flygtninge blev sendt tilbage til Tyskland.

### **Troldhedebanen**

Den senest tilkomne privatbane blev også den længste. Både i antal strækingskilometer og i levetid. Lige fra før byggeriet af Egtvedbanen begyndte, hav-

de de driftige købmænd og byrådsmedlemmer i Kolding ønsket sig en jernbane, der gik langt mod nordvest ud i det jernbanetomme midtjyske rum. Det samme gjorde driftige folk i Vejle, som i 1914 fik forlænget Vandelbanen til Grindsted. Den koldingenske drøm blev til virkelighed med byggeriet af Troldhede – Kolding – Vejen Jernbane, som åbnede den 25. august 1917. Ud af Kolding fik Troldhedebanen det forløb, der oprindeligt var tiltænkt Egtvedbanen, den kom nemlig til at gå ud gennem Marielundsdalen til Bramdrupdam. Herfra blev ba-

nen ført syd om Vester Nebel, hvis station fik navnet Dybvadbro, via Ferup, Jordrup og Veerst til Gesten, hvorfra der var sidebane til Vejen. Banen gik herfra ad lange lige stræk via Bække, Vorbasse og Hejnsvig til jernbaneknudepunktet Grindsted og derfra videre via Sdr. Omme, Stakroge, Sandet og Sdr. Felding til den lille stationsby Troldhede på statsbanen mellem Herning og Skjern. Hovedstrækningen Kolding – Troldhede var med 88 km Danmarks længste privatbanestrækning. Sidebanen fra Gesten via Gamst til Vejen var ni km. lang. Den blev lukket i 1951 og erstattet af en rutebilrute.

Troldhedebanen blev en såkaldt kulturbane, der skulle bidrage til en opdyrkning af hederne i det sydvestlige Midtjylland og til at skabe vækst i stationsbyerne. Det lykkedes til fulde. Banen fik også en stor og betydningsfuld opgave med at transportere indenlandsk brændsel, det vil sige tørv og brunkul, under de to verdenskrige. Brændslet blev gravet i store lejre flere steder langs banen, og det meste blev kørt til Kolding, hvor det blev brændt af eller udskibet til sjællandske havne. Da DSB og landets privatbaner ikke havde godsvogne nok, og der på jernbanefærgerne på Storebælt ikke var kapacitet til en kraftig øget godstrafik, blev der under Anden Verdenskrig indført forbud mod at sende banevogne læsset med brændsel over Storebælt, og så måtte brunkul og tørv omlæsses til skibe i de østjyske havne for at blive sejlet til Sjælland.

Efter krigene svandt godstransporterne kraftigt ind, men med moderne skinnerbusser til persontrafik-

ken og diesellokomotiver til godstogene lykkedes det Troldhedebanen at overleve til den 31. marts 1968, hvor det sidste privatbanetog kørte ind gennem Bramdrupdam og Marielundsdaalen for at ende ved perronspor A, der endte op mod posthuset på Kolding Banegård. Den nystartede jernbaneklub: Kolding Lokomotivklub håbede på at kunne komme til at bo i banens remise og værksted, der lå i Byparken, men Kolding Kommune havde andre planer om at udleje eller afsætte bygningerne til en industriel virksomhed. Det lykkedes dog ikke, så efter nogle år blev de revet ned, og der kom tennisbaner på arealet. Siden er der bygget boliger på den skønt beliggende grund.

### **Private sidespor**

Vi har tidligere i artiklen været inde på det: Private sidespor. Disse spor, der normalt anlægges for en virksomheds regning ind til den pågældende virksomhed, er et specielt kapitel inden for jernbanedrift. Til standardudstyret på en jernbanestation hørte lige fra de allerførste jernbaners åbning en stationsbygning, et pakhuis (også kaldet et varehus), hvor godset kan opbevares, til det bliver sendt med toget, eller det ankomne gods bliver afhentet af dets modtager. Desuden forefandt man normalt diverse udhuse som toilet- eller retiradehuse, vaskehuse og skure til baneafdelingen, der vedligeholdte sporet. Udover det gennemgående hovedspor, som tog ankommer og afgår fra, findes der normalt også mindst ét sidespor – og oftest mange flere, hvoraf nogle bliver benyttet som læssespor. Her blev og bliver godsvogne sat hen, så de kan læsses eller tømmes. Nogle virk-





Af- og pålæsning af gods. Fotograf: Ukendt.

somheder modtager eller afsender dog så store mængder gods, at det er hensigtsmæssigt at få eget jernbanespor helt ind på virksomhedens areal og måske helt ind i fabrikkens bygninger, så der uden problemer kan læsses og losses gods i al slags vejr.

Det første sidespor i Kolding blev havnebanen, der åbnede i 1871 som en såkaldt trækbane, hvor det var heste, der trak godsvognene ud på kajen og retur. Adskillige virksomheder på Kolding Havn fik gennem årene eget sidespor til havnens spor eller benyttede

sig af, at havnesporet førte lige forbi virksomhedens port. Sådan er det stadig. Kolding Havn er en af de få havne i Danmark, der i 2016 stadig har trafik på jernbanesporene med daglig rangering til både Nordhavnen og Sydhavnen. Tidligere var det blandt andet Det Danske Petroleums Aktieselskab, senere Dansk Esso, der havde sidespor på Nordhavnen, og en overgang havde de tilmed en privatejet tankvogn med hjemsted i Kolding, mens det nu er blandt andet H. Daugaard Spedition, der benytter jernbanetransport, og får vognene kørt næsten helt til lage-

rets porte. I Kolding findes der foruden havnebanen tilmed endnu et enkelt privat sidespor, som ligger i den yderste østlige ende af stationen og fører ind til emballagevirksomheden Smurfit Kappa. Sporet blev etableret, mens virksomheden hed Dansk Kraftemballage. Dette sidespor benyttes dagligt af store lukkede skydevægsvogne, der transporterer pap.

Et gennem mange år meget markant privat sidespor fra DSB's spor var sporet over Kolding Å til Kolding Saftstation. Dette spor blev hovedsageligt benyttet i roesæsonen i efteråret, hvor der blev sendt mange åbne godsvogne med sukkerroer til Kolding, som havde den eneste saftstation i Jylland. Fra Kolding blev den udvundne roesaft sendt med tankskib til Assens Sukkerfabrik, mens roeaffaldet i godsvogne blev sendt retur til landmændene, der benyttede det som foder til dyr. Også Kolding Sydbaner havde sidespor direkte ind på Saftstationen. Dette udgik fra et udtræks spor fra Kolding Sydbanegård langs Sydbanens spor mod Hejlsminde. Sporet blev lukket efter, de sidste sukkerroer var kørt ind til Saftstationen nogle måneder efter Kolding Sydbaners lukning den 30. september 1948.

Udover de nævnte sidespor har der også været privat sidespor til Toldpakhuset i Havnegade og til Dansk Frøavl's markante pakhus, der nu er en del af Pakhustorvets bygninger. Dette pakhus ligger næsten vinkelret på jernbanesporene, og derfor blev der anlagt en lille, kort vogn drejeskive, som godsvognene måtte dreje på, inden de kunne blive ført helt hen til pakhuset. Vogn drejeskiven forsvandt

først omkring 1980, mens sporet hen til pakhuset var pillet op en del år tidligere.

### **Banevogne på vejen**

Et helt specielt form for privat sidespor var de korte jernbanespor, der blev anlagt hos virksomheder, som lå langt væk fra en jernbanestation. I tiden efter Anden Verdenskrig gik DSB langt for at fastholde godstrafik på jernbanen, så private vognmænd ikke alt for hurtigt skulle overtage hovedparten af godstrafikken. Det var en kamp, som DSB endte med at tabe. Et af tiltagene var indførelsen af den såkaldte vognbjørntjeneste. En vognbjørn er en særlig blokvogn, som bruges til kørsel på veje. Blokvognen er forsynet med jernbanespor. Når en jernbanevogn er læsset op på vognbjørnen, trækker en lastbil så vognbjørnen med den pålæssede jernbanevogn ud til den virksomhed, der skal modtage godset i vognen. På stedet findes et jernbanespor, som vognen bliver kørt ned på, hvorefter den bliver efterladt, så virksomheden har et døgn's tid til at tømme vognen.

I Kolding var det blandt andre VVS-grossisten Brdr. Dahl, der benyttede sig af dette tilbud. Da Brdr. Dahl omkring 1970 fik bygget et nyt stort lager på adressen C. F. Tietgensvej 10, blev der anlagt flere jernbanespor i og omkring den blå bygning. Det var især godsvogne læsset med håndvaske og toiletkummer fra den svenske virksomhed Ifö i skånske Bromölla, der blev sendt til Kolding og kørt ud med vognbjørn. Det var store godsvogne, som var tungt læsset, og mange bilister har bandet stygt, når de kom til at køre bag en vognbjørntransport op ad Skovvangen,

på bakken fra krydset ved Ndr. Ringvej op forbi Skovparken og Sygehuset. På dette stykke blev der kørt med en hastighed, hvor en erfaren fodgænger uden problemer kunne holde trit.

### **Nutiden**

I løbet af 1990'erne gik det for alvor tilbage med den indenlandske godstrafik på jernbaner, og det kulminerede med, at DSB i 2001 solgte den resterende stykgodstrafik til Danske Fragtmænd og vognladnings- og transitgodset til det tyske firma Railion, der er ejet af Deutsche Bahn. Firmaet har skiftet navn nogle gange i de senere år og har opgivet og lukket de fleste indenlandske godsstationer, men ikke helt. Trekantområdet har i 2016 det tætteste net af godsstationer i hele Danmark. Dagligt betjener godstog således Vejle og Vejle Havn, Fredericia Havn, Taulov med den travle kombiterminal samt Kolding Banegårds læsseveje, sporene på Kolding Havn og de to kommunale industristamspor i Vamdrup.

De to spor i Vamdrup kom til i 1970'erne, da den daværende Vamdrup Kommune indså, at der måtte gøres noget for at gøre kommunen og byen attraktiv for store virksomheder, når nu byen ikke havde en havn. Det nordlige spor fører ud til firmaet Autologik. På dette spor ankommer op mod 80% af de nye biler, der sælges i Jylland og på Fyn. Bilerne ankommer læsset på banevogne fra de store bilfabrikker rundt om i Europa. I Vamdrup bliver bilerne klargjort og sendt videre ud til forhandlerne med autotransportere på landevejen. Det nordlige spor har tidligere også betjent Schou Isenkram, men denne trafik ophørte

før årtusindeskiftet.

Midt på stationen lå tidligere et privat sidespor ind til Rockwool, og syd for Rockwool ligger det kommunale stamspor, der løber langs Bavevej og betjener H. Daugaards varehotel og Isover. Allerede før årtusindeskiftet ophørte Isover med at bruge sporet, der så lå brak i nogle år, indtil H. Daugaard begyndte at modtage gods i store bogievogne med skydevægge.

På Kolding Banegård er det blandt andet landbrugsmaskiner af mærket Claas, der modtages på læssevejen. Her omlæsses også store mængder stål, der fra Kolding køres videre på landevej til Randers, da der ikke længere findes et godsselskab, som mener at kunne få en forretning i at køre godsvogne helt til Randers.

På Sydhavnen i Kolding er det især H. Daugaards varehotel, der modtager gods i banevogne. På Nordhavnen er det blandt andet træ, der kører på havnesporet.

### **Efterskrift**

I en kort periode fra 1917 til 1930 var Kolding en af de få danske byer sammen med Grindsted, Silkeborg, Horsens, Aalborg/Nørresundby, Odense og København, der havde jernbaner strækkende ud fra byen i hele seks retninger på én gang. Statsbanen mod Fredericia og Lunderskov var den første og mest betydningsfulde, og selvom privatbanerne havde stor betydning i en årrække, så er hovedbanen gennem byen endt med at blive den eneste overlevende af de



Rangering på Kolding Havn. Der er mange godsvogne både på Sydhavnen og Nordhavnen den 5. august 1983. Fotograf: Martin Wilde.

seks jernbanelinjer. Jernbanens betydning for det omgivende samfund har også ændret sig helt. Hvor jernbanerne ved deres fremkomst var en forudsætning for udviklingen af det moderne industrisamfund, så er de i dag blot et af flere tilbud om transport. Hvad angår transport af passagerer, så tilbyder jernbanen i dag rigtig mange afgangse over det meste af døgnet og for det meste med en attraktiv transporttid. Selvom billetprisen relativt set er faldet markant siden jernbanens tilkomst, så opfattes den af mange i dag som dyr, når det koster næsten 400 kr. for en enkeltbillet på anden klasse til København. Men tiltagende trafik på motorvejene, muligheden for at arbejde undervejs i toget og problemer med at finde parkeringspladser i de store byer og priserne for at parkere på disse gør alligevel, at mange vælger toget som transportmiddel på både kortere og middellange afstande.

Når det gælder godstrafik, så er der næsten intet tilbage af de transportmønstre, der eksisterede ved jernbanernes åbning. Dengang blev størstedelen af godset transporteret over relativt korte strækninger mellem opland og købstad eller købstadens havn, og resten blev sendt enten over større afstande i Danmark eller som eksport til udlandet.

I 2016 kører der så mange godstog på jernbanen gennem Kolding, Lunderskov og Vamdrup som aldrig før. Langt det meste af denne trafik er dog transittrafik mellem Sverige og Norge på den ene side og det europæiske kontinent på den anden side. Faktisk er det efter åbningen af jernbanedelen på den faste forbindelse over Storebælt i 1997 og Øresund i 2000 samt elektrificeringen af jernbanen gennem Kolding i 1997 blevet så attraktivt at sende godstrafikken gennem Danmark, at jernbanen gennem Danmark og dermed Kolding næsten har udkonkurreret jernbanefærgerne, der sejler med godsvogne mellem Sverige og Tyskland. I 2015 lukkede Stena Line for overførsel af godsvogne på den klassiske rute mellem Trelleborg og Fährhafen Mukran ved Sassnitz, så der nu kun er to jernbanefærgeruter med jernbanegodstrafik tilbage på Østersøen. Til ruten mellem Trelleborg og Rostock er der i 2016 bestilt fire nye færger uden jernbanespor, så jernbanegodstrafikken på denne rute må forventes at ophøre i løbet af få år. Tilbage er færgeruten mellem Ystad og Swinoujscie i Polen. Jo, jernbanegodstrafikken i Kolding er i vækst, men det gælder mest for de gennemkørende godstog, der ikke standser før, der skal skiftes lokomotivfører ved grænsen i Padborg.

## Referencer

Svend Erik Brodersen. *Kolding Sydbaner 1911 – 1948*. KLK 2009.

A. Christiansen. *1866: Fredericia – Vamdrup banen åbner*. Artikel i Jernbanehistorisk årbog 1991. Banebøger 1991.

T.O. Jensen (red.). *Bane index 2015/16*. Dansk Jernbane-Klub 2016.

Ole Lenarth Nielsen og Martin Wilde. *Hedens dronning - En antologi om jernbanerne i Grindsted*. Støtteforeningen KLK 2014.

Lars Viinholt-Nielsen, John Poulsen, Ole-Chr. Munk Plum, Jens Bruun-Petersen og Morten Flindt Larsen. *Privatbanerne gennem 150 år*. Banebøger 1997.

B. Wilcke og P. Thomassen. *Kolding – Egtved Jernbane*. 2. udgave. Dansk Jernbane-Klub 1982.

Martin Wilde. *47 års jernbanehistorie*. Lokomotiv klubben KLK og Støtteforeningen KLK 2009.

## Andre kilder

Eget arkiv.

[http://www.jernbanen.dk/dsb\\_zvognmain.php?aar=1893](http://www.jernbanen.dk/dsb_zvognmain.php?aar=1893) med tilhørende undersider.

[www.koldingwiki.dk](http://www.koldingwiki.dk): Flere sider.

Trelleborg kan miste jernbanefærger. Artikel i Jernbanen nr. 4/2016. Dansk Jernbane-Klub 2016.

## Foto

Lokalhistorisk arkiv Vamdrup.



Overskæringen i bunden af Kolding Havn er et sted, hvor der ofte sker utilsigtede møder mellem tog og biler. Den 5. maj 2010. Fotograf: Martin Wilde.