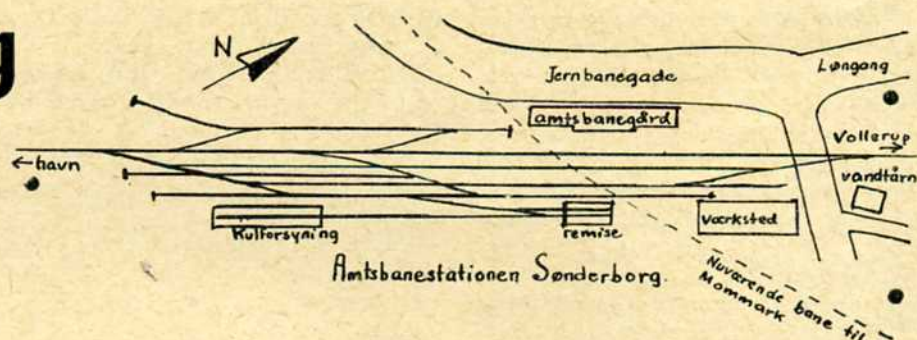


# Byvandring

på sporet  
af nedlagte  
privatbaner



År 1898 kørte amtsbanerne på Als deres første tog fra Sønderborg, og i 1952 kørte i samme by banernes sidste tog. Når De måske ved, at Alsbanerne blev nedlagt den 1/3 1953, kræver årstallet 1952 en nærmere forklaring, der også følger nedenstående.

Før vandringen i Sønderborg by tager sin begyndelse, vil det formentlig være opportunt kort at se på denne bys jernbaneforhold i almindelighed og amtsbaneforhold i særdeleshed.

Som ovenfor nævnt blev amtsbanerne åbnet 1898, og dette gjaldt alle strækningerne, der havde en samlet længde på ca. 51 km (Sønderborg—Nordborg 39,9 km, Vollerup—Skovby 14,7, Lille Mommark—Mommark færge 3,8 og havnebanen Sønderborg 1,6 km).

Banerne blev anlagt med største stigning på 1:60 og en mindste kurveradius på fri bane på 130 m.

Hovedsæde, remiser, værksteder o.s.v. fandtes i Sønderborg, og havnebanen dersteds berørte naturligt kun havnens østside, idet den i 1856 etablerede pontonbro ikke var sporbærende. Allerede tidligt blev der entret om fast bilkørsel af rejsende mellem byens 2 stationer, idet afstanden mellem disse var ca. 800 m, en stor afstand bedømt ud fra provinsbyforhold.

1932 åbnedes Christian d. Xs bro over Allsund, og som appendix hertil normalsporet havnebane til og på østhavnen. Der blev herefter — i øvrigt under den nye broes østlige landføring — bygget transportørgrube med henblik på at viderebefordre normalsporede jernbanevogne til amtsbanestationer, idet denne transport fandt sted på særlige smalsporttransportører.

Banernes udprægede lokale karakter ses tydeligt netop her, idet amtsbanestationens

beliggenhed straks anbragte passagererne i byens centrum. Endvidere peger strækningernes hele linjeføring — som det vil fremgå af en senere omtale — på den kendsgerning, at banerne måtte betjene de forhåndenværende småbyer og ikke omvendt.

Da banerne i 1920 blev danske, var vedligeholdelsestilstanden trods krigsslid nogenlunde, og kun svelleudveksling var i større udstrækning (ca. 25 %) nødvendig. Der rådedes på dette tidspunkt over et materiel bestående af 9 lok, 39 person- og pakkvogne samt 109 godsvogne.

Allerede kort efter 1920 arbejdedes der med delvis motorisering af driften, idet banernes »splendid isolation«, der på anlægstidspunktet var en force, efterhånden som landevejstrafikken udvidedes, blev til en økonomisk belastning af ikke ringe omfang.

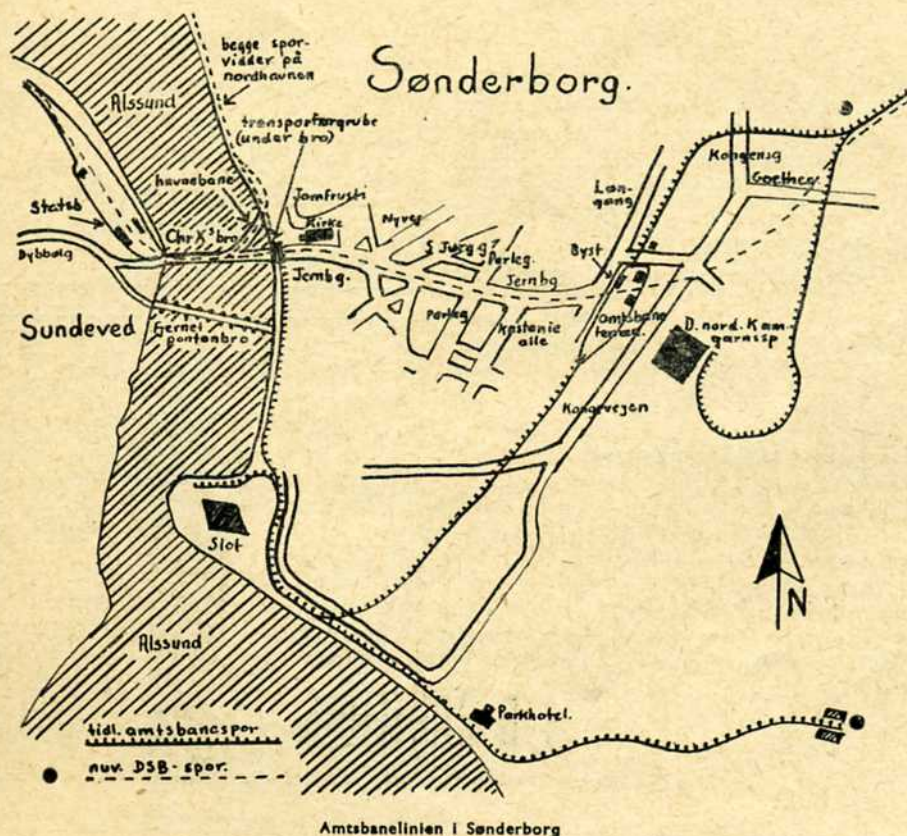
## Sønderborg by

Efter denne prolog går turen ud i Sønderborg by. Dog skal forudskikkes den bemærkning, at vi netop her må være indstillet på — overalt på amtsbanernes tidligere domæne — at møde rutebiler, masser af rutebiler. Muligt er det en formildende omstændighed, at alle disse rutebiler kører under DSBs initialer.

Jeg valgte at begynde ved byens østgrænse, og herfra søge frem til by og havn ad den rute amtsbanetogene benyttede.

Sporet er utvetydigt, selv om det er gemt i den nuværende Mommarkbanes planum, og først lidt efter passage af Ringgaden kan man fastslå, at et sidespor til kamgarnsspinderiet har drejet til venstre, medens det kort efter er muligt at se, at selve hovedsporet viger til højre i forhold til nu eksisterende spor.

Det er dog ikke muligt direkte at træde i de gamle spor, idet man vel kan se i terrænet (gårde og haver), hvorledes linjeføringen var, men netop den omstændighed, at jorden nu er dyrket eller afspærret gårdsplads forbyder uhindret passage. Går man imidlertid frem på Rebslagergade, kan man til begge sider se banens bue frem til amtsbanestationens terræn. Her er



Amtsbanelinien i Sønderborg

dog næsten alt forandret, stationsbygningen dog kun hvad det indre angår. Ser man godt efter, kan man endvidere i rutebilstedstedet genfinde 2 af remisens mure. Det særprægede firkantede vandtårn påbegyndtes nedbrudt i 1959. Igen spærres haver og et fabriksanlægs grønne område, men atter er det muligt i hvert fald at ane, at her gik banen. Først når man fra Blegen finder en lille sti ned mod vandet, er man rent bogstavelig talt på rette spor, idet denne sti efter 2 sving viser sig at være netop den gamle amtsbanedæmning, der her stadig har trafikale formål.

Kommet frem til Strandvejen findes på dennes sydside — i hvert fald når man via kortet kender stedet — en tydelig græsklædt rest af havnebanen, og dette gælder i særdeleshed frem til havnen, men også mod sydøst til gasværket, hvor i øvrigt de sidste rester i 1959 blev dækket i anledning af udvidelser.

Svinget gennem parken øst om slottet er intakt som cykelsti, og således let kendeligt og bevaret helt til vi når ud på havnepladsen.

Herfra og videre frem imod nord er turen for så vidt forgæves, som det ikke er muligt at fastslå den direkte linjeføring, men det skal dog nævnes, at der på nordhavnen adskillige steder findes sporskifter, der helt eller delvis er 4-strengede.

Banerne blev som nævnt nedlagt i 1933, og når årstallet 1952 er nævnt, er det fordi 3 af amtsbanernes lok (ganske vist med Sønderborg gasværks initialer »SG« på skorstensbåndet) og en del åbne godsvogne, der blev købt fra banerne ved nedlæggelsen, i de følgende 19 år kørte brændselsprodukter fra havnen til gasværket. Af de nævnte godsvogne var i øvrigt en del jernvogne med sidelemme, vogne bygget til netop disse massetransporter.

Mange gange har i årenes løb disse damp tog kørt mellem havnen og gasværket, og mange tons gods er i de sidste 19 år befordret her. I 1952 blev alt dette ma-



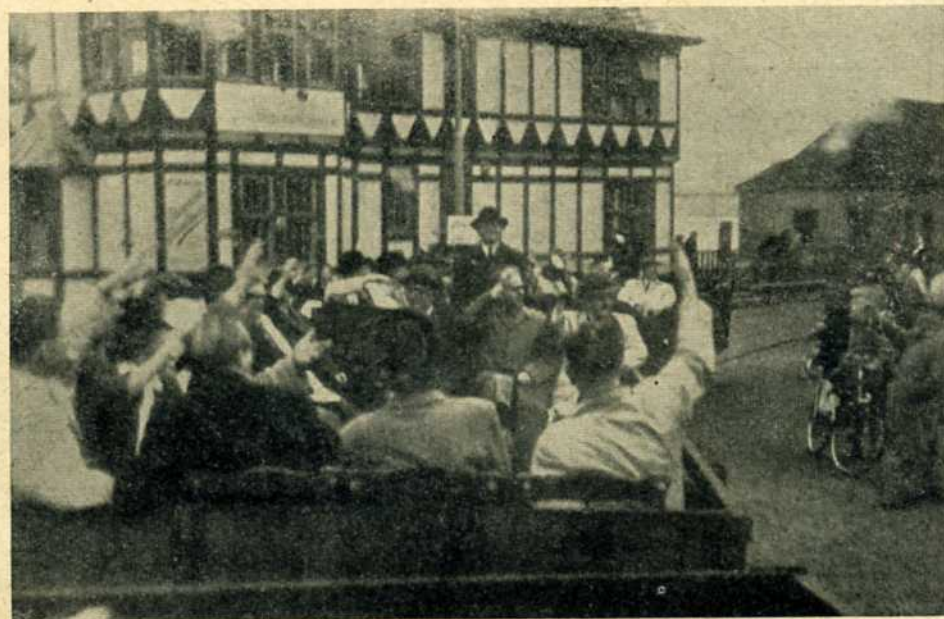
Sønderborg amtsstation først i 1920-erne — Nu rutebilstation

teriel solgt til ophugning, og den sidste kørsel formede sig som et sandt triumftog, hvor byens borgere havde rig anledning til at tage afsked med et trofast befordringsmiddel.

Den standende diskussion om Mømarkbanens bevarelse eller nedlæggelse er sikkert kendt fra dagspressen, og hertil skal kun anføres, at kan denne togkørsel

gennem en bys smalle hovedgade end give anledning til gnidninger og kritik, så den set fra et jernbanesynspunkt et interessant og særpræget moment, og såvel hovedbanen som den herfra udgående havnebane er udført med formidable stigninger.

De skulle prøve turen, måske om føje år — — —



Den sidste afsked med amtsbanerne i 1952. — Gratis personbefordring.

