



Amsbanegården/Rutebilstationen
i
Sønderborg

Amsbanegården i Sønderborg.

Det er nok efterhånden et fåtal - udenfor jernbane- og lokalhistoriske kredse - der kender til Alsener Kreisbahn/Amsbanerne på Als.

Det er da også længe siden, at banerne eksisterede; men man kan stadig finde "spor" i byen fra dengang, omend de færreste tænker over, hvilken fortid disse har haft.

Amsbanerne åbnede den 6. februar 1898 - og lukkede den 28. februar 1933.

Banerne var smalsporede med 1000 mm sporvidde - og bestod af strækningerne Sønderborg-Vollerup-Nordborg og Vollerup-Skovby, samt Ll. Mommark-Mommark Færge.

Banerne var anlagt og indtil 1921 forpagtet af det tyske selskab Lenz & Co.

Amsbanegården 1898- 1913



Amsbanegården i Sønderborg blev anlagt på et areal syd for Mølby, d. v. s. området mellem de nuværende Hermann Bangs Gade og Østergade.

Selve banen kom ind nord fra mellem Mølby og Løngang.

Banegårdsbygningen var opført ud mod den daværende Bahnhofsstrasse; nu Jernbanegade.

Selve bygningen var "udstyret" med en del arkitektoniske detaljer, der dog langt fra var så

store udskejelser, som de findes på Amsbanegårdene i Åbenrå og Haderslev.

I banegårdsbygningen i Sønderborg fandtes ventesale for 2. - og 3. klasse (1. klasse fandtes dengang ikke ved amsbanerne)



Ventesal i Sønderborg

Endvidere var der en restauration, ekspeditionslokaler - og på første sal var der kontorer.

Bygningen havde valmet tag; det vil sige, at tagkonstruktionen havde fire skråtstillede flader - altså også over gavlene.

Denne tagtype kan i dag ses på f.eks. Engelshøj gade. Bygningsværket var iøvrigt karakteristisk ved - i hver ende at være forsynet med et fremspringende parti i murfladen - såkaldte risalitter. Imellem disse lå en mellemløjt.

Loftsetagen blev kun delvist udnyttet, men i tilslutning til underetagen fandtes i sydenden et pakhus.

Lidt længere mod syd lå en side- og en enderampe. P.g.a. den stigende trafik måtte pakhuset udvides allerede i 1903 og igen i 1904.

Der fandtes ingen perroner - bygningen lå nærmest i plan med svellerne. Overfor lå den kombinérede remise og værksted med to spor, som var opført i 1899. I sydenden lå nogle depotspor, og sporet foran banegårdsbygningen fortsatte mod syd til havnen.

Havnebanen

Det meste af godstrafikken på ABA til Sønderborg gik til havnen, hvortil der fra starten var anlagt bane. Fra banegården fortsatte den på en bro over Østergade og videre ned mod syd.

Ved stranden drejede den så hen forbi Slottet og hen langs havnen. Fra denne kurve anlagdes der i 1909 et sidespor langs med stranden, forbi Kurhusskoven til det nye gasværk ved Ladegården se skitse - til transport af kul. Denne trafik fortsatte indtil 1951, idet kommunen overtog et lokomotiv og nogle vogne efter nedlæggelsen.

Fra havnebanen var der sidespor ud på Sønderbro, ved Dampskibspavillonen og langs med Sønder Havnegade. Oprindeligt endte den vistnok ca. dér, hvor Ewers idag har sin store silo, men sporet blev senere forlænget mod nord til Kulhandel A/S - nord for Kasernen.

Undervejs passerede banen den gamle pontonbro. Der var flere gange planer om at etablere sporforbindelse til Statsbanegården (åbnet 1901) på Sundevedsiden; men det blev aldrig til noget.

Amtsbanegården 1913-1933

Som nævnt steg trafikken på amtsbanerne, og efterhånden var det ikke nok med udvidelser på banegården i Sønderborg.

Man erhvervede derfor et areal nord for Herman Bangs Gade. Her opførte man et nyt, tresporet værksted, og på hjørnet af Mølby opførte man et vandtårn, ligesom der også blev bygget en tjenestebolig nord herfor.

Vandtårn og værksted stod færdige i 1911. Hvordan selve vandforsyningen til lokomotiverne foregik, ved jeg desværre ikke.

Den gamle, kombinérede remise og værksted blev nedrevet, og på stedet opførtes et nyt og større pakhuis - med funktionærbolig. Syd for det nye pakhuis byggede man en tosporet remise.

Syd herfor anlagde man en kulgård med sidespor og endda med en rigtig rampe og en kran til at betjene lokomotiverne ved siden af kulgården.

Mellem depotsporene fandtes en vognvaskeplads, en vognvægt og en askegruppe.

Den gamle banegårdsbygning blev nedrevet og en ny og større blev opført - og stod færdig i 1913 (den nuværende Rutebilstation). Det var (er) en rødstensbygning med hvide vinduer og, døre.

De andre nybygninger var forøvrigt også rødstensbygninger. Ud mod Hermann Bangs Gade lå der en nydelig, lille indhegnet have, hvor der i dag altid er en stak cykler parkéret !

Amtsbanerne fik først forbindelse med omverdenen i 1921 ved åbningen af Mommark Færge. Der var i Mommark Færge anlagt en sporgruppe, således at normalsporede vogne kunne køres op på smalsporede transportører. En sådan gruppe blev også anlagt under Christian d. X Bro ved indvielsen i 1930.

Syd for bygningen fandtes et lille toilethus, mens rampen forblev på sin plads.

Som sagt gik banen nord ud af byen. Ved indkørselen skulle der - ifølge Dybbølposten - have været en form for et signal, men de nærmere detaljer kender jeg ikke.

Der blev i 1920'erne anlagt sidespor fra banen mod Vollerup ved passagen af Kongevej til Det Nordiske Kamgarnsspinderi; men de nærmere detaljer kender jeg heller ikke. Efter denne større modernisering blev der, mig bekendt, ikke foretaget udvidelser eller ændringer på bane - gården.

Jeg har heller ikke kendskab til eventuelle foranstaltninger i forbindelse med indførelsen af motordrift i 1925, omend man dog på én eller anden måde må have tanket brændstof.

Damplokomotiverne



ABA 42 damplokomotiv

Damplokomotiverne ABA 40, ABA 41 og ovenstående damplokomotiv ABA 42 blev bygget af Stettiner Maschinenbau AG, Vulcan, Stettin.

ABA 42 er sandsynligvis bygget i 1924 og købt fra fabrikken i 1927 af amtsbanerne.

Damplokomotivet blev ved nedlæggelsen af amtsbanerne på Als i 1933 solgt til Greifenberger Kleinbahn og undersøgelser har vist, at et enkelt af lokomotiverne er blevet taget ud af drift i 1977 i Polen.

I hæftet "Og så kommer toget Trine", som blev udgivet i 1972 af Signalpostens Forlag har tidligere stationsforstander i Sønderborg S. S. Nielsen bl.a. givet følgende beskrivelse af damplokomotiverne og vognene på amtsbanerne i 1921:

"Banens 9 persontog består foruden lokomotivet af 1- 2 to-akslede personvogne til cirka 30 rejsende i hver. Herudover en pakvogn og eventuelle hastervogne.

Hertil kommer cirka 100 lukkede og åbne godsvogne med hver 5 tons lasteevne.

Der forefindes en 2. klasse kupé, men hverken den eller 3. klasse har toilet. Belysningen sker ved elektrisk belysning, hvorimod Åbenrå banen stadig har petroleumslamper på grund af økonomien.

Lokomotivet har en længde på ca. 5 meter, og den tjensfærdige vægt er omkring 14 tons inklusive 2 tons vand og kul.

Lokomotivets hastighed er 30 km/t "

Lokalhistorisk Forening i Sønderborg har fået oplyst, at påfyldningen af vand på damplokomotivet ude i Vollerup skete således:

"Påfyldningen af vand skete fra en brønd, hvorfra fyrbøderen pumpede vandet op i lokomotivet.

Fyrbøderen måtte som sagt ned i selve brønden for at pumpe vandet op; imens han ordnede det, havde det øvrige personale god tid til at aflægge besøg på restaurationen. Der gik nemlig en vis tid, før "dampen var oppe igen", idet vandet, som blev pumpet op var ret koldt"

Amtsbanegården i tiden efter 1932

Åk ja - hvilken herlighed var Amstbanegården - i køreplanerne benævnt Sønderborg By) og banerne ikke - endda den af de sønderjyske amtsbaner med den bedste økonomi. En sådan herlighed kunne jo ikke vare evigt !

I 1932 indgik Sønderborg Amt en aftale (Æ - Kohandel) med DSB om nedlæggelse af ABA og statsbanerne Vester Sottrup-Skelde og Padborg-Tørsbøl, samt en ombygning af strækningen Sønderborg - Mommark Færge til normalspor og oprettelse af DSB' s rutebilvæsen.

Banerne lukkede som sagt den 28. februar 1933 under stort opbud på stationerne, også i Sønderborg, men dér med en trykket stemning.

DSB overtog banegården og indrettede rutebilværksted i det tidligere værksted, pakhuset var i mange år lager for forskellige virksomheder, men er - sammen med vandtårnet - forlængst nedrevet.

Taxaerne holder nu til, hvor pakhuset tidligere lå.

Tilbage fra Amtsbanens tid findes nu blot-- som nævnt - kun enkelte "spor" i landskabet/bybilledet; billederne på arkivet og banernes arkivalier i Åbenrå. Alt andet er nu historie Den nye statsbane blev lagt op gennem Jernbanegade og tværs over det tidligere baneareal til Kongevejskrydset, hvorfor toilethuset måtte vige.

Kommunen anlagde Holger Drachmanns Gade henover den sydlige del, ligesom "Smøreksporten" blev opført her med sidespor til DSB.

Broen over Østergade er også væk, men rækværket skulle stadig eksistere som havehegn et sted i byen ! Der findes endvidere en lille rest af den gamle linieføring bag det gamle værksted i form af Jernbanegyde.

Den nye statsbane åbnede den 15. juni 1933. Den var tænkt som en forbedring af Sønderborgs øst-vest forbindelser, men blev aldrig nogen større succes.

Man kan diskutere, om man burde have forudsét det i 1932-33 - Lillebæltsbroen var jo på vej. I hvert fald lukkede den nye festivitas den 27. maj 1962. Nok lidt mere lystigt end i 1933.

Oprindelig artikel af Lars H. Bak.