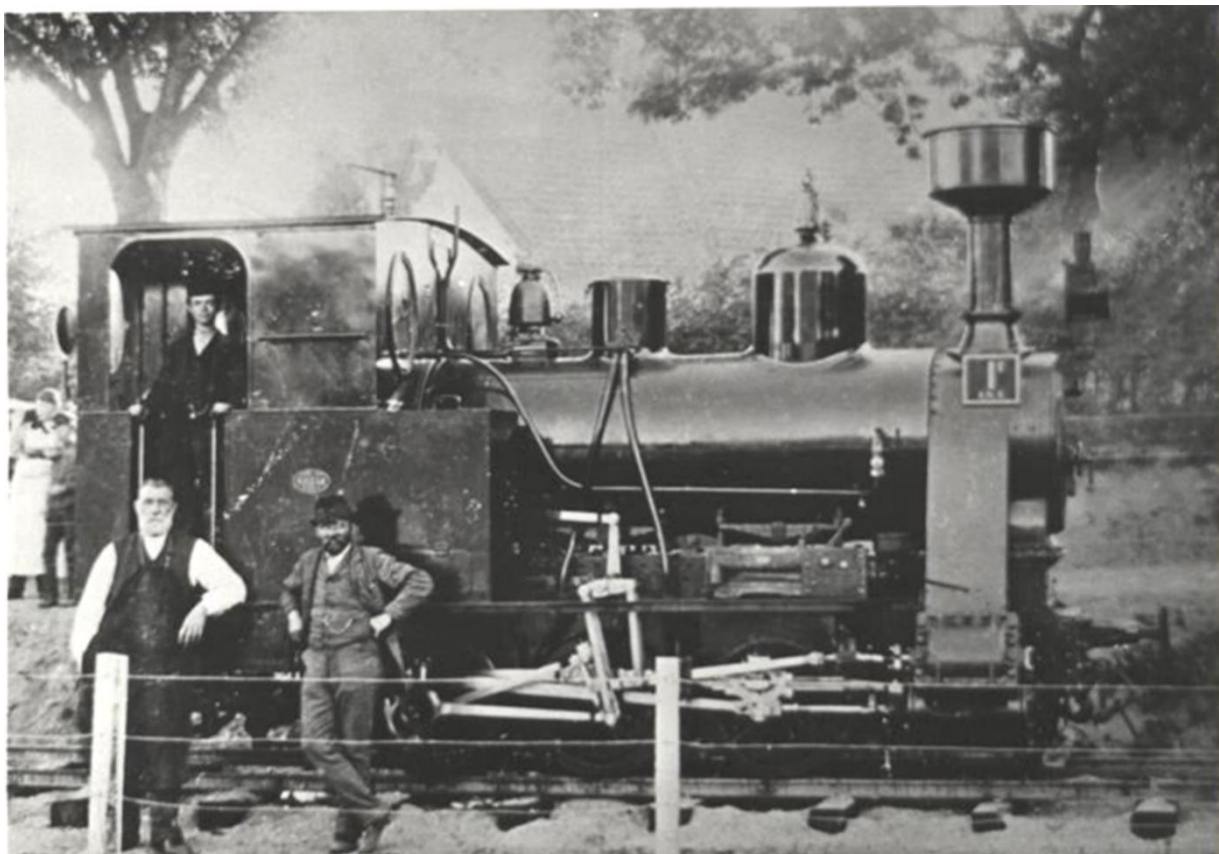


# Amtsbanerne på Als 1898- 1933

## Del 1.

Sønderborg – Havnen – Vollerup – Augustenborg –  
Ketting – Asserballe – Hundslev -Guderup – Stevning –  
Svendstrup – Havnbjerg – Oksbøl – Nordborg

Kilde: Slideshow PowerPoint ved H. C. Carstensen  
Revideret 2023 – P.Werge



Lokomotiv nr 1 ved Strandvej. Af denne type var der allerede i august 1897 leveret 4 stk. fra fabrikken Vulcan i Stettin. De blev sammen med nogle vogne sat ind ved anlæg af banen. Blandt andet til transport af grus fra Ketting



**Kort over banens forløb i Sønderborg:**

I Sønderborg gik sporet fra havnen, op gennem Blegen – krydsede Voldgade, om bag gartnervænget via en bro over Østergade til Amtsbanegården. Herfra førte sporet mod nord under Rebslagergade, over Kongevej lidt nord for Kongevejshospitalet. Derfra til Sundsmarksvej. I 1907 blev der anlagt spor til gasværker langs Standpromenaden. Endelig blev der i 1927 anlagt spor til Kamgarvspinderiet.



Viadukten under Rebslagergade, den afgravede jord blev brugt til opfyldning af "Andedammen", dere hvor banegården kom til at ligge.



Amtsbanegården var tegnet af arkitekt Naeve, huset bag ved stationen var det sidste stråttækkede hus i det gamle Sønderborg. Dette måtte rives ned for at gøre plads til stationen og sporene



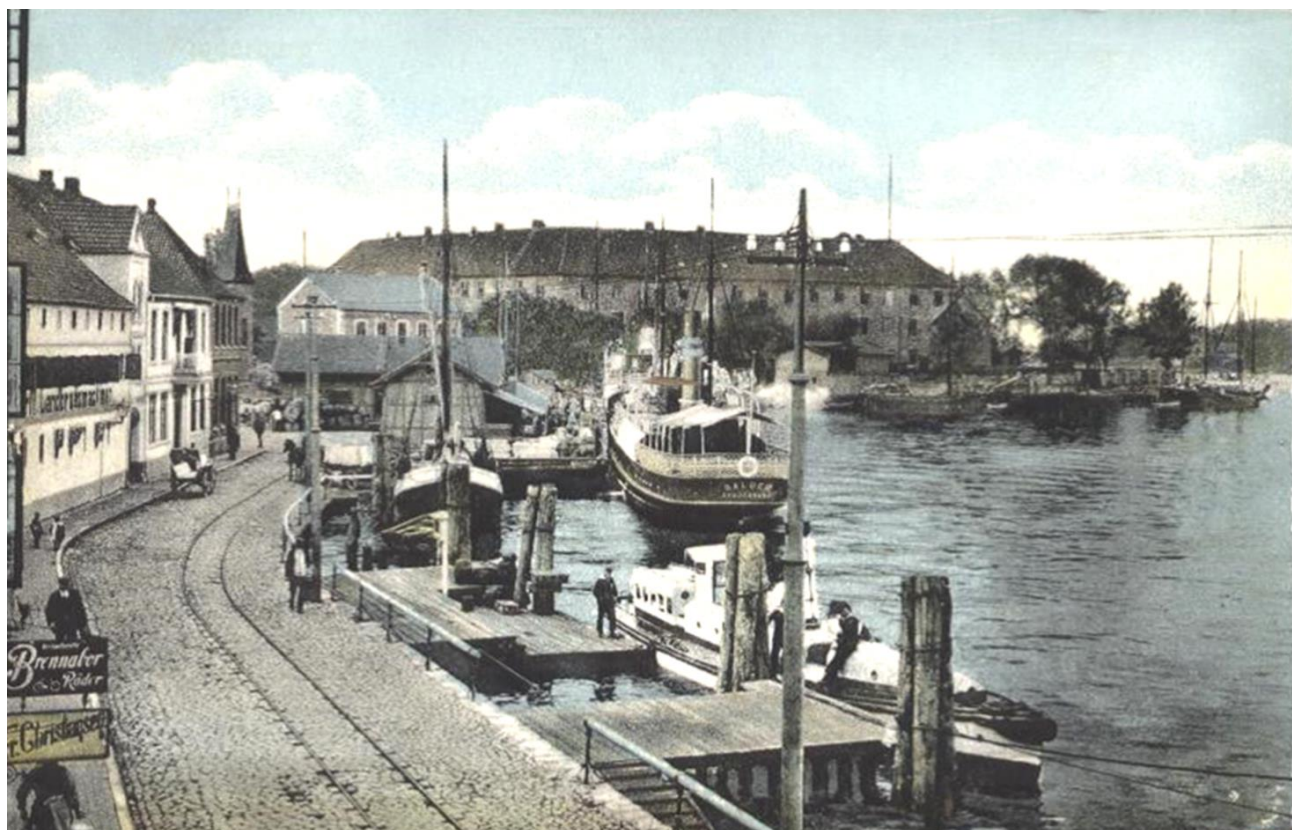
Lokomotiv over Allsund, alle lokomotiver blev transporteret over Allsund på en konstrueret tømmerflåde. Det første lokomotiv blev overført den 19. juni 1897. Overførslen var et meget stort arbejde, men nødvendigt, da den daværende pontonbro ikke kunne klare den store belastning.



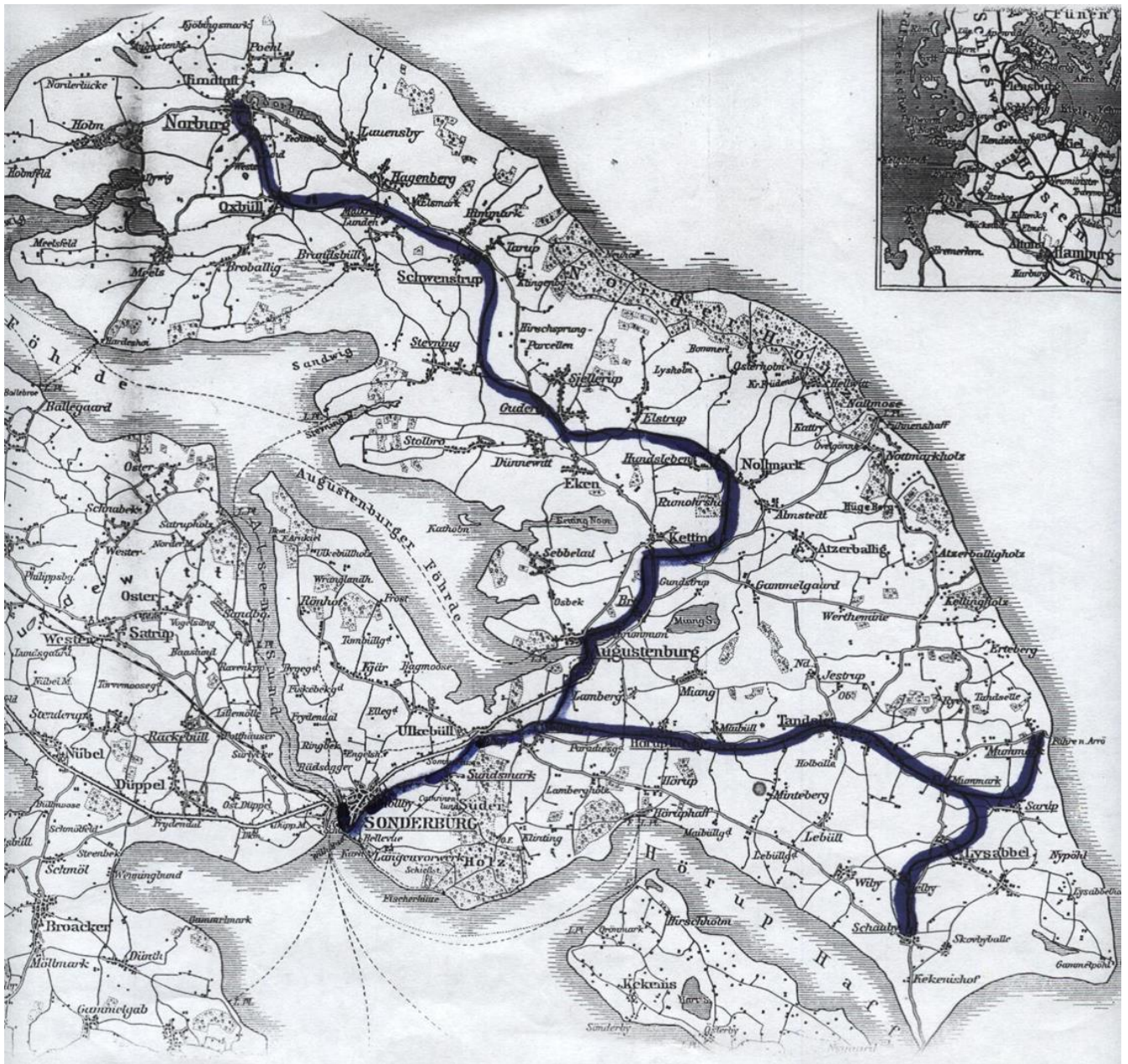
Broen over Østergade, den gik fra Menighedshusets have over Østergade til Borgen, der ligger der i dag. På gelænderet kan man se Sønderborgs byvåben. En del af gelænderet bruges i dag som afskærmning af et vandhul på Grønnekærvej på Dybbøl siden. Broens sider var opført med Glacisten, som vi kender det fra muren ved Sct. Marie Kirken.



Sønder Havnegade



Amtsbanen havde et havnespor som gik langs den meget brugte havnekaj fra Sønderbro til havneindsejlingen.  
Her var også opført Toldbygning i 1855 og Hotel Rondel



### Als kort

Banen udgik fra Søndersborg til Sundsmark og videre til Vollerup, hvor banen delte sig i et nordgående og et øst/sydgående spor.

Den nordlige bane delte sig i Vollerup til Augustenborg – Ketting -Asserballe St. – Hundslev – Guderup. Strækningen fra Guderup til Nordborg blev dog først åbnet et par måneder efter indvielsen den 6. februar 1898. Derefter var strækningen ført videre til Stevning- Svendstrup – Havnbjerg - Oksbøl og Nordborg. Den øst/sydlige del af banen forløb fra Vollerup Hørup – Majbøl St. over Tandslet – Neder Tandslet og til Lille Mommark. Herfra var der en bane til Mommark færgesgård og senere blev der anlagt spor til færgen i februar 1923.



Grusgrav ved Ketting. Lok nr. 1 blev indsat på anlægsarbejdet 27. august 1897, det hentede bl.a. grus i denne grusbakke ved Ketting. Det første spadestik til banen blev taget den 28. september 1896.

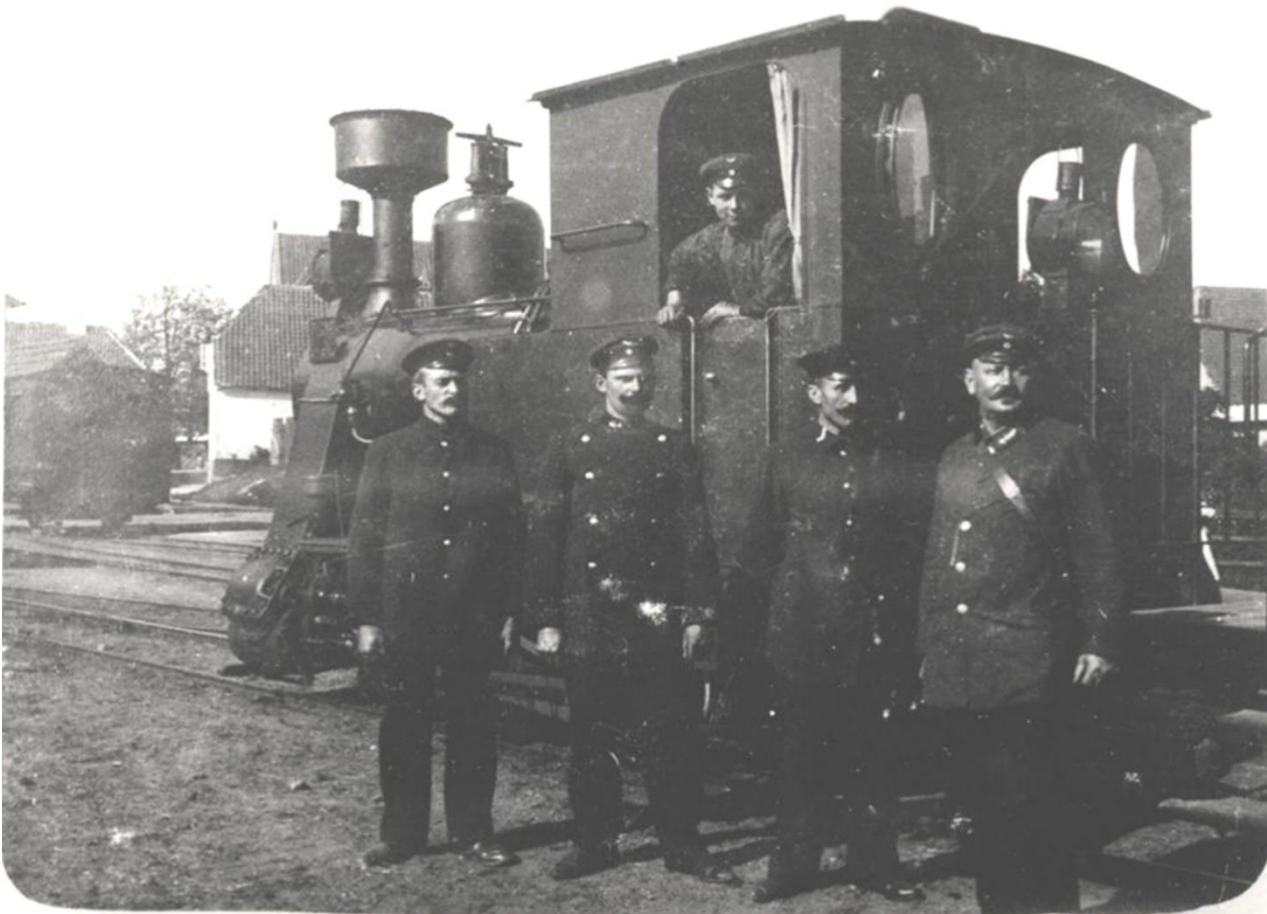


På strækningen mellem Guderup og Nordborg stødte man på vanskelige bundforhold i Karholm skov, og man blev nødt til at flytte omkring 30.000 m<sup>3</sup> mosejord eller læsse med spade ca 40.000 tipvogne



Karholm Skov i dag.

Et spor i landskabet har denne flytning af mosejord bevaret

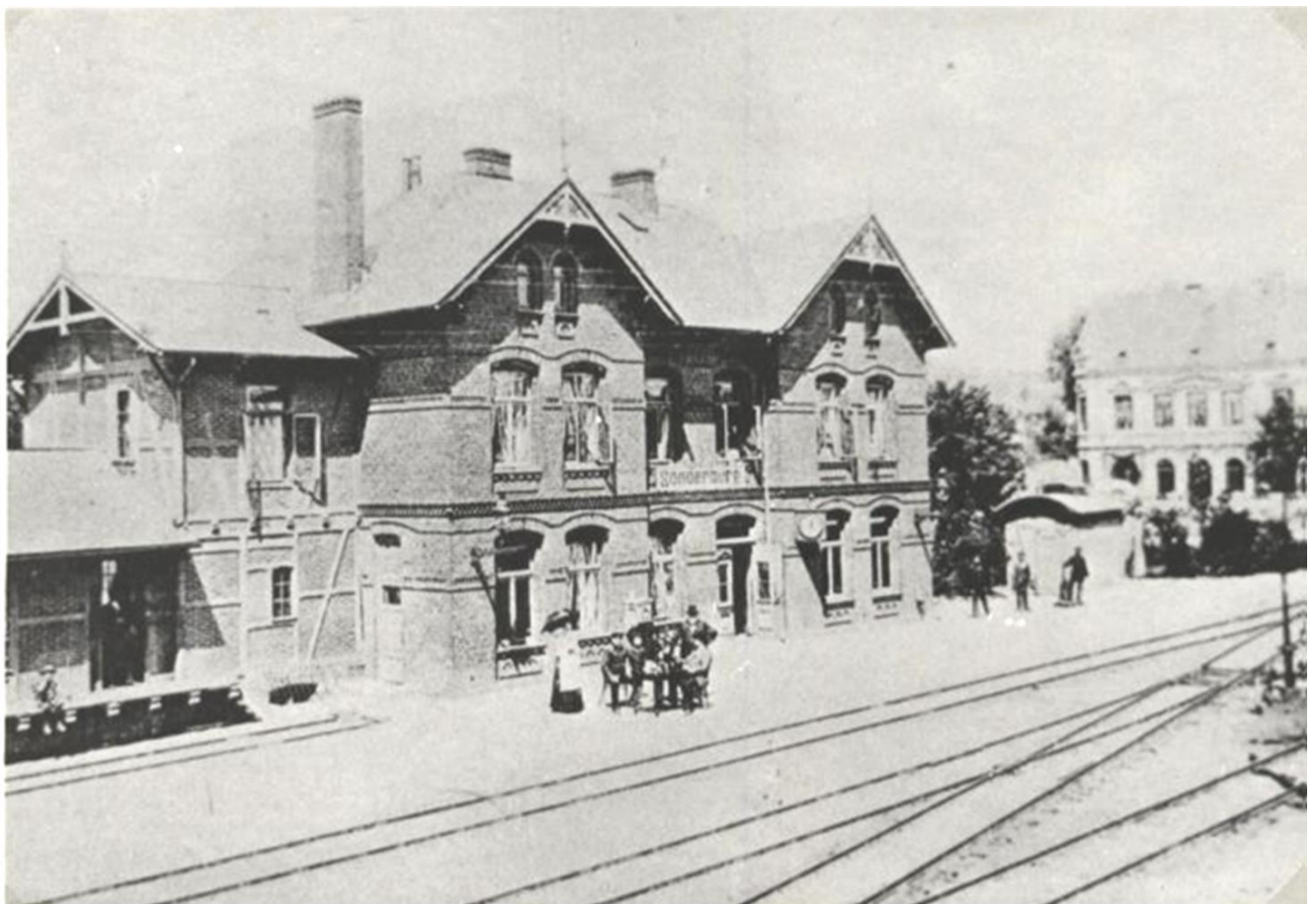


Lokomotiv med personerne L. Wollesen, F. Hansen – Hildebrandt og lokomotivfører Th. Runge





Amtsbanegården blev opført af firma Lenz og Co i 1898. Trods udvidelserne fremstod bygningen utilsvarende med en del knopskydninger og den blev revet ned allerede i 1913. Året efter kunne man indvie den nuværende bygning, kaldet "Rutebilstationen"





Fra Søndersborg havn til	Enkelt- billetter		Retur- billetter		Gunde	Biletari
	II. Klasse	III. Klasse	II. Klasse	III. Klasse		
	Øf.	Øf.	Øf.	Øf.	Øf.	Øf.
<b>Nordlige Linie:</b>						
Søndersborg By	25	15	40	25	20	20
Sundsmørt	45	30	75	45	20	20
Svang-Ulleboel	45	30	75	45	20	20
Bollerup	65	45	110	65	20	20
Augustenborg	65	45	110	65	20	20
Bro	85	60	145	85	30	20
Retting	85	60	145	85	20	20
Abjersballe	105	75	180	105	30	30
Rotmarkhøndsø.	105	75	180	105	50	30
Fistrup	125	90	215	125	30	30
Sønderup	145	105	250	145	30	30
Stevning	165	120	285	165	30	30
Svenstrup	185	135	320	185	40	40
Sagenbjerg	205	150	355	205	40	40
Ørbøl	205	150	355	205	40	40
Norrborg	205	150	355	205	40	40
<b>Østlige Linie:</b>						
Søndersborg By	25	15	40	25	20	20
Sundsmørt	45	30	75	45	20	20
Svang-Ulleboel	45	30	75	45	20	20
Bollerup	65	45	110	65	20	20
Fistrup	65	45	110	65	20	20
Kaibøl	85	60	145	85	20	20
Landslet	105	75	180	105	30	30
Norre Landslet	105	75	180	105	30	30
Lille Rommarf	125	90	215	125	30	30
Rysahild	145	105	250	145	30	30
Stebby	145	105	250	145	30	30
Stovby	145	105	250	145	30	30
Farup	125	90	215	125	30	30
Rommarf Sørgø	145	105	250	145	30	30

### Øverst:

Banegården inden  
udbygning fandt sted

### Til venstre:

Billettaksterne blev i 1903  
nedsat fra 2.05 Mark for  
en enkeltbillet til  
Nordborg, dette blev gjort  
for at øge persontrafikken



Værksted ved Mølby kort før 1920. Den første værkstedsbygning blev opført øst for banegården og stod færdig i eftersommeren 1899. værkstedet var beseret på vedligeholdelse af banens materiel. Billedet er fotograferet omkring 1920, i den "nye" værkstedsbygning som blev opført nord for banegården 1912-13. Senere blev de garage for rutebilerne.



Værkstedpersonalet ved et af lokomotiverne



#### **Til venstre Vandtårn:**

Vandtårnet blev bygget i årene 1922-13. Det viste sig hurtigt at vandet som blev brugt til kedlerne var meget hårdt, så der hurtig blev dannet kalk i kedlerne. Man blev så nødt til at anskaffe flere lokomotiver end først antaget.

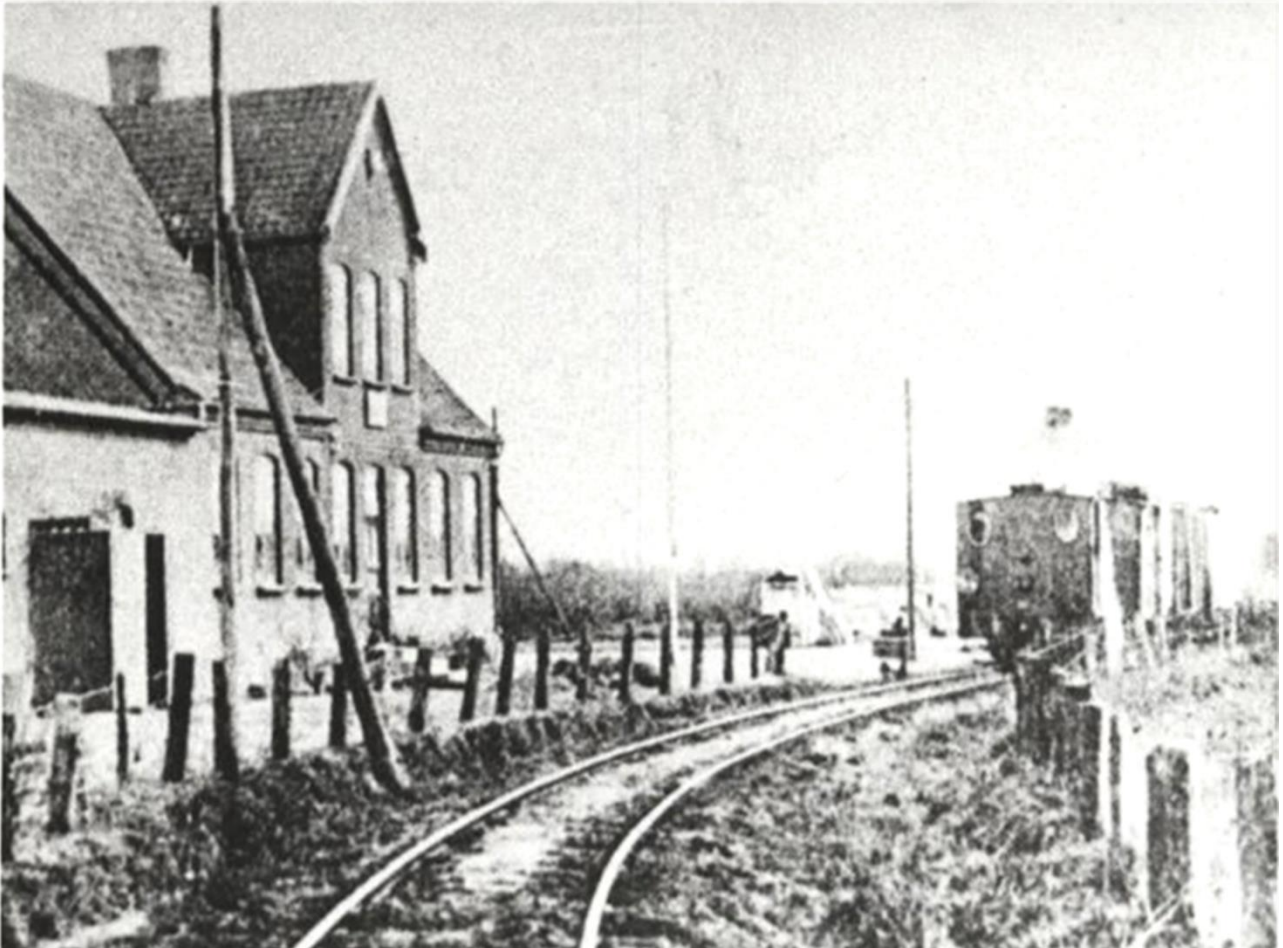
#### **Herunder Tjenestebolig Mølby:**

I årene 1899-1900 blev der bygget funktionærboliger i både Sønderborg og i Skovby. I Sønderborg var der 9 lejligheder og i Skovby 2 lejligheder





Sundsmark station: Det første stoppested efter Sønderborg. Senere blev stationen anvendt til ventesal og Købmandsforretning/privatbeboelse. I dages det udelukkende privatbolig



Spang Station, der blev opført som blikskur omkring 1911, senere blev det moderniseret og i DSB tiden blev der opført en ny station

Vollerup



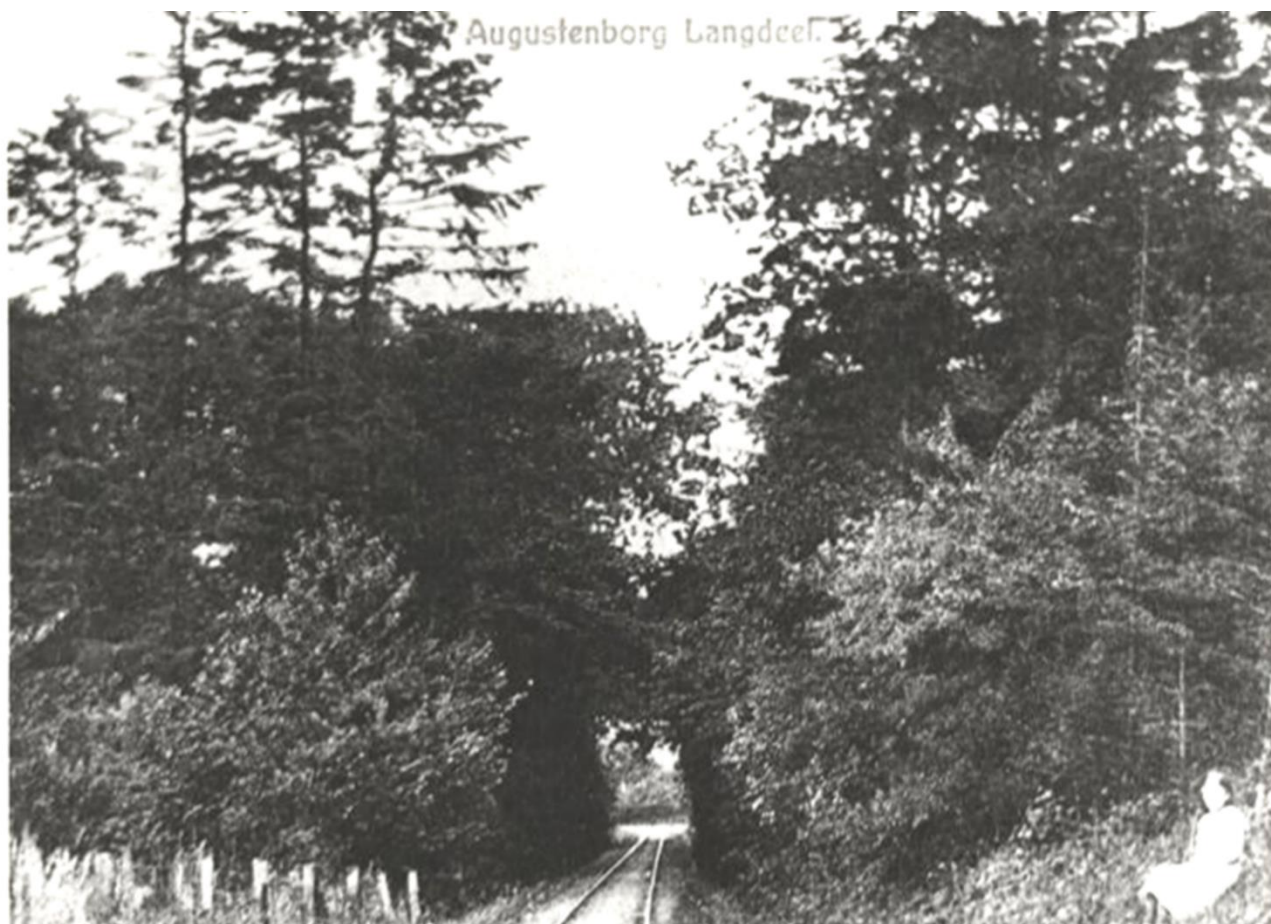
Vollerup Station. Her var knudepunktet for alsiske baner, her delte banen sig i den nordlige og i den øst/sydlige linieføring. Flere gange om dagen holdt her 2 togstammer og der kunne forventes ventetid inden turen kunne fortsætte, men der var heldigvis restauration på stationen.



Personale i Vollerup. Under en udflugt blev banepersonalet fotograferet i Vollerup.



Vollerup (Wollerup) Station må være blevet ændret i banens periode



Sporet ved Landel. Det gik opad ved Langdel. Det fortælles at drenge kunne finde på at smøre grøn sæbe på skinnerne, således at toget havde svært ved at forsure bakken.



Dæmningen ved Augustenborg. Selv ved højvande kunne toget passere dæmningen



Augustenborg Station. 1908 stationen blev bygget af Kredsagen. Efter nedlæggelse af banen blev den brugt som postkontor, siden nedrevet og i dag er der en servicestation på stedet.





Der var spor langs med havnen, således kune korn og andre afgrøder læsses direkte fra skib til banen



Ketting Station



Asserballe Stationsby. Stationens navn var også "Conassa" . Oprindeligt skulle banen ikke passere Asserballe, men efter pres fra Amtet bøjede man sig, dette kaldte man at "man måtte gå til Conassa"



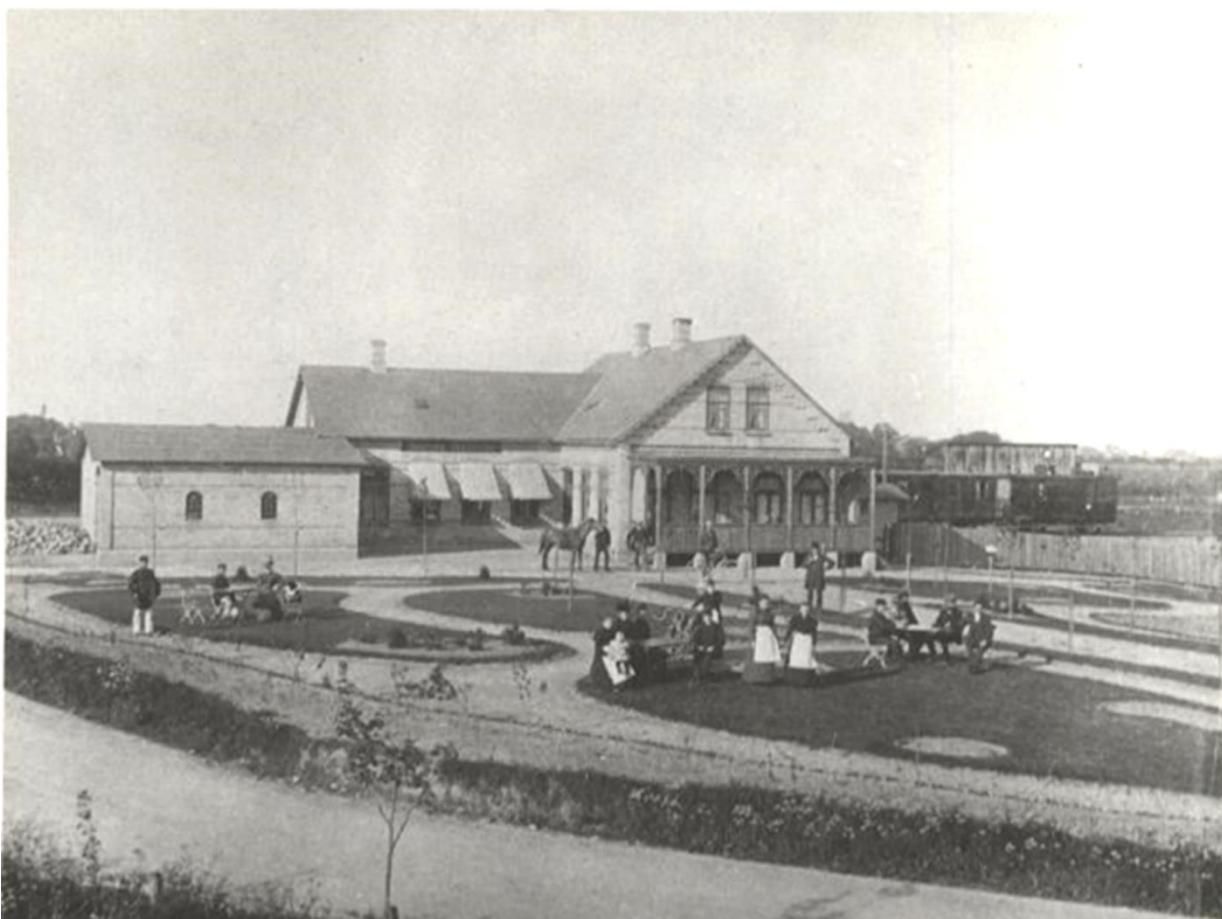
Elstrup Station



Ved Guderup. Banelinien lidt før ankomst til Guderup



Guderup Station. Her var både pakhus og Restaurant med en fin krohave



Guderup Station - Krohaven



Stevning Station



Læsning af mursten, måske er det teglsten fra teglværket Gyllinggaard



Ved Svendstrup, Lokomotiverne var forsynet med ganske små kulkasser, derfor måtte der også fyldes kul ind i selve førerhuset. Dette betød, at lokomotivføreren og frbøderen i starten af turen stod i kul til knæene. Man ønskede ikke kun at optage kul i Sønderborg, i modsat fald måtte man også have lagre andre steder, og det kostede!



To lokomotiver ved Svendstrup med godsvogne. Godsvognene blev brugt til mange ting, men det mest usædvanlige var at man benyttede godsvognen til persontransport. Dette foregik eksempelvis til ringridningen i Sønderborg. Man pyntede vognene med grønt og de blev forsynet med bænke. I 1898 blev indtægten på denne transport 2.339 Mark i de tre dage vesten varede. Sammenlignet med den normale månedsindtægt på 12.000 Mark var det en god indtjening for banen. Året efter transporterede banen 5.574 personer til festen i Sønderborg.



Stopkolonne. Under den første verdenskrig manglede man mandlig arbejdskraft, derfor måtte de hjemmegående kvinder hjælpe til. Verdenskrigen var en hård tid for banen, og det var tillige vanskeligt at skaffe kul nok til driften



Havnbjerg Station. Bygningen er tegnet af arkitekt Næve.  
Næve blev i Sønderborg og nedsatte sig som arkitekt.



Nye lokomotiver læsses i Stettin. I årene 1923 til 1927 fik banen tre nye lokomotiver fra Vulcan i Stettin. Det 3 akslede med to løbehjul. I februar 1923 blev forbindelsen til Mommark havn etableret. Samme dato fejrede Amtsbanerne deres 25 års jubilæum. Der blev også købt et lokomotiv af Haderslev amts baner

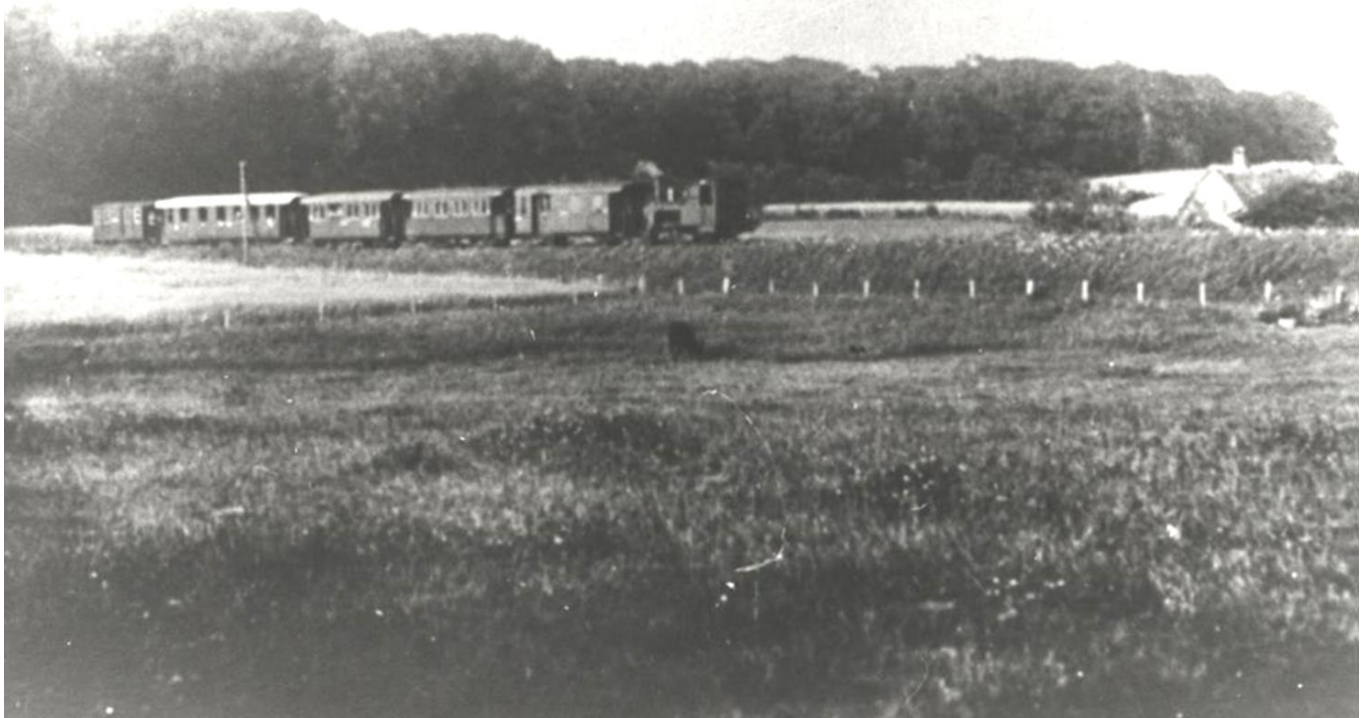


Nyt lokomotiv præsenteret på Nordals 1927



Oksbøl station





Persontog på strækningen, da der ikke var mulighed for at vende lokomotivet ved endestationerne måtte det bakke hele vejen tilbage til Sønderborg.  
I folkemunde kaldte man det "æ ret toch og det forkert toch"

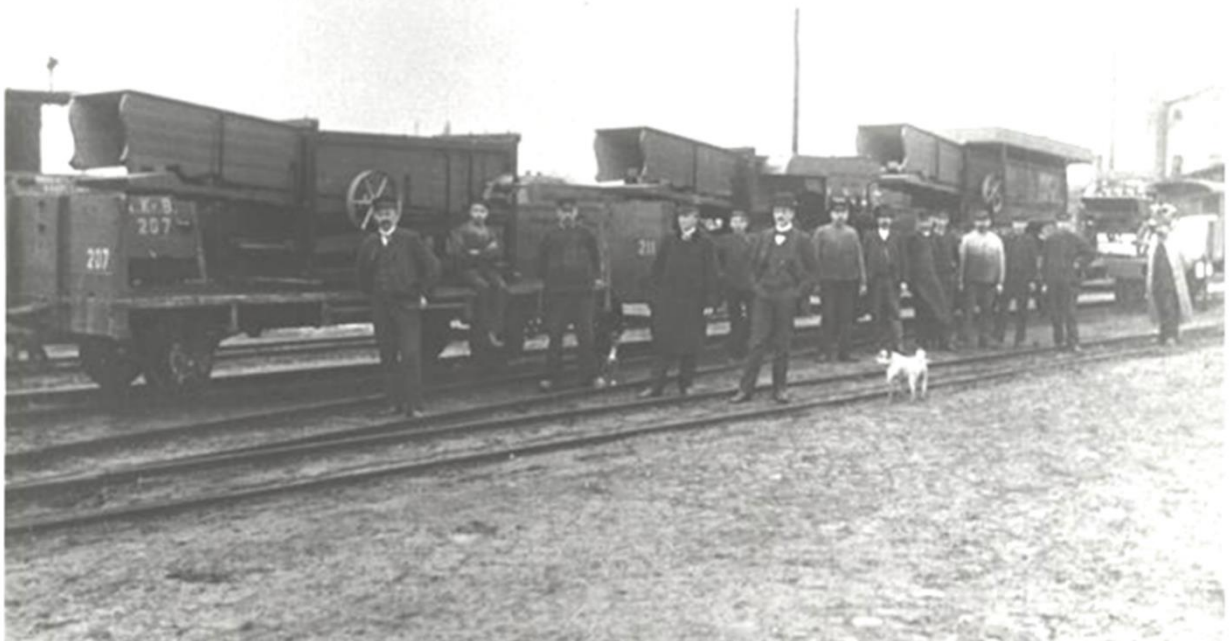


Nordborg Station - endestationen



Til venstre: Personalet på Nordborg station med stationsforstander Mainike.

Herover: Lokomotiv ved Nordborg station.



Nye tærskvæsker klar til afgang fra Nordborg.

Antal af rejsende blev femdoblet i de første 15 år fra 114.000 i 1898 til 583.000 i 1913