

Amtsbanerne på Als

1898- 1933

Del 3.

Den gamle amtsbanegård i Sønderborg
Lokomotiver og godstog
Gastoget

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



Den nye banegård i Sønderborg, som blev taget i brug i 1913.
Banegården blev tegnet af arkitekt Theede fra Kiel



Banegård og det gamle pakhus med værksted bagved.
I 1933 ved ophør flyttede Brdr. Eegholm ind i pakhuset



Et af de nye 5 akslede lokomotiver ved Slotsbakken



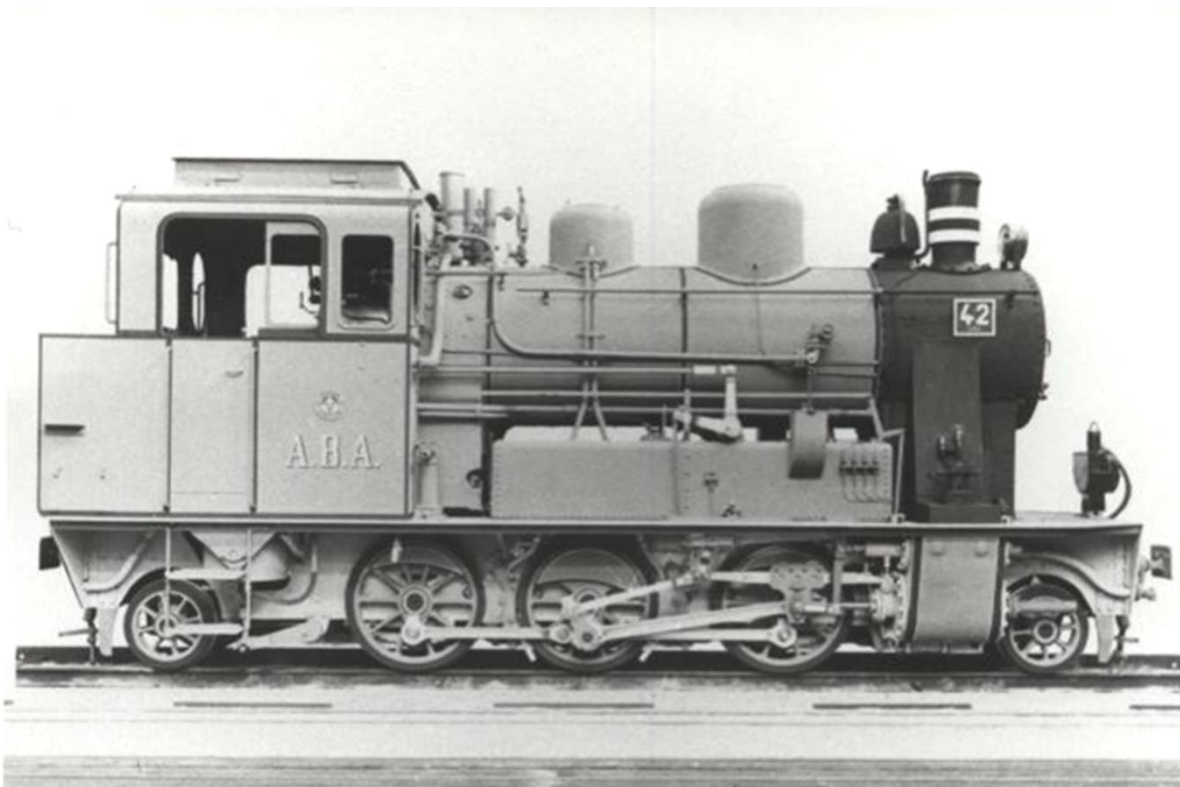
Et nyt lokomotiv fragtes over Allsund. Alle lokomotiver blev på denne måde fragtet over Sundet. De ankom til Flensborg fra Stettin med banen, hvorefter de blev fragtet til Sønderborg med hestetrukne blokvogne. Efter 1901 kunne de pr. banen blive fragtet helt til Sønderborg H. Vognene ankom til Sønderborg som dæklast pr. skib.



Lokomotiverne blev klodset op på en pram, som derefter blev slæbt over Sundet. Højden på opklodsningen skulle gerne passe med højden på den anden side.



Lokomotiv ankommer til Alssiden



Fabriksfoto fra Vulcan Werke i Stettin.

De nye tog betød en øget belastning af skinnerne. Derfor blev der i årene 1927-28 udskiftet en stor del af skinnerne. Hermed kunne togene sætte farten op fra 30 til 45 km./t. Der blev oprettet en del gode kontrakter, bl.a. til Kamgarnsspinderiet (1927). Også en aftale med Sønderborg Andels-Svineslagteri om transport af svin. Nye spor blev således anlagt, også et nyt spor til den nye kulkaj.



Godsvogn på blokvogn. Da sporafstanden ved amtsbanen var 1,33 m og ved DSB på 1,44 m, måtte man bygge nogle ramper så DSB vogne kunne fragtes på amtsbanernes spor ved hjælp af "vognbjørne". Der var 2 steder hvor dette kunne lade sig gøre nemlig i Mommark og på havnen i Sønderborg. Så sent som i 1930 blev en sådan rampe bygget i Ndr. Havnegade under den nye bro (Kong Chr. X bro)



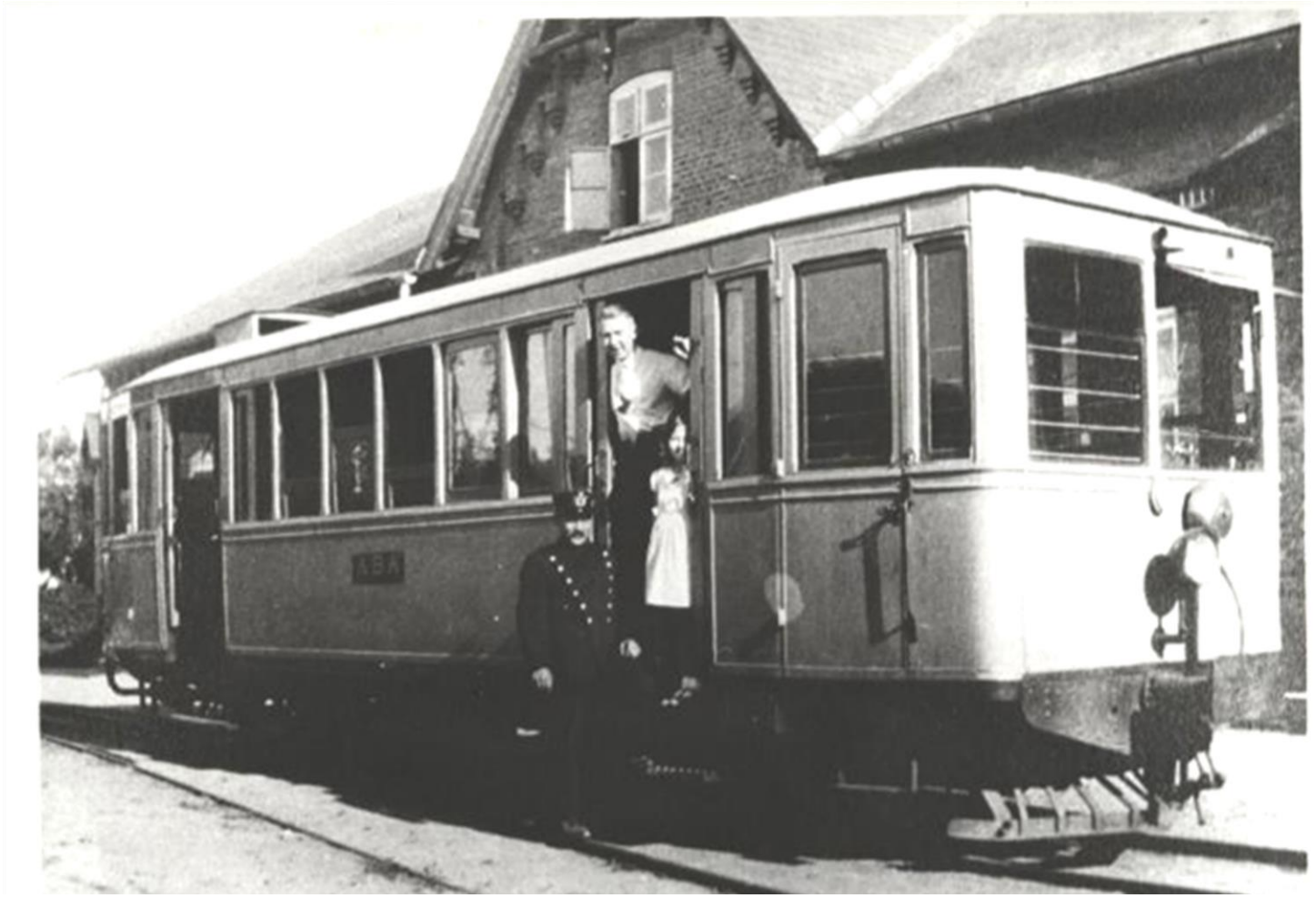
Her ses rampen i Mommark Havn
Med rampen kunne DSB vognene føres op på en "Vognbjørn" som så kunne køre på
amtsbanens skinner. Der fandtes også "Vognbjørne" på gummihjul, der kunne transporteres
med lastbil.



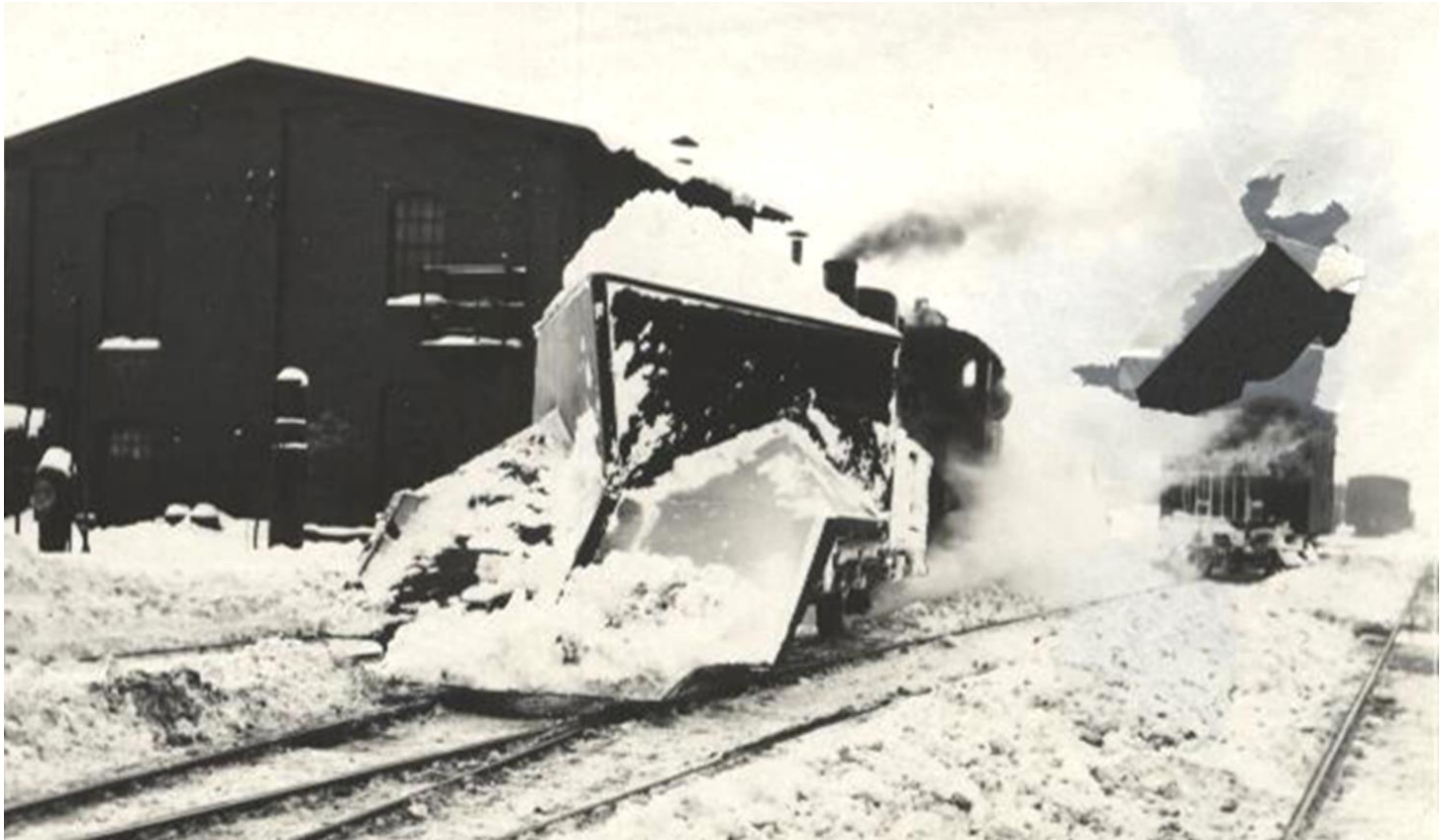
Her kan man måske få en bedre fornemmelse af sådan en vogntransport, her ved stationen i Sønderborg.



Amtsbanegården bevoftet af dansk militær i 1920



I 1925 blev der anskaffet to motorvogne af mærket Scemia med 83 hk Renault dieselmotor. Disse vogne kunne ikke holde, det skete ofte, at akserne brækkede. Men de var kun på prøve og kørte kun fra marts til maj måned. I 1928 byggede Amtsbanerne selv en motorvogn, den fik navnet "Moppe". Man havde lært af de første tog, så denne vogn kunne holde. Det var i øvrigt denne motorvogn som udførte den sidste tur fra Nordborg i 1933, og vognen var ført af Togfører Mayland Hansen.



Benedriften blev i flere år forstyrret af store snemasser, således også i årene 1911-1919 og 1929 hvor der var temmelig meget sne.

Amtsbanedirektør H Tietze var også direktør for et selskab, som handlede med brugt jernbanemateriel. Dette firma havde i Sønderborg et lokomotiv, som ikke måtte køre på Amtsbanens skinner på grund af vægten.

Denne maskine blev fyret op, en sneplov blev sat for, og derpå blev det sendt afsted for at rydde strækningen.

Direktøren fik efter denne episode en irettesættelse.

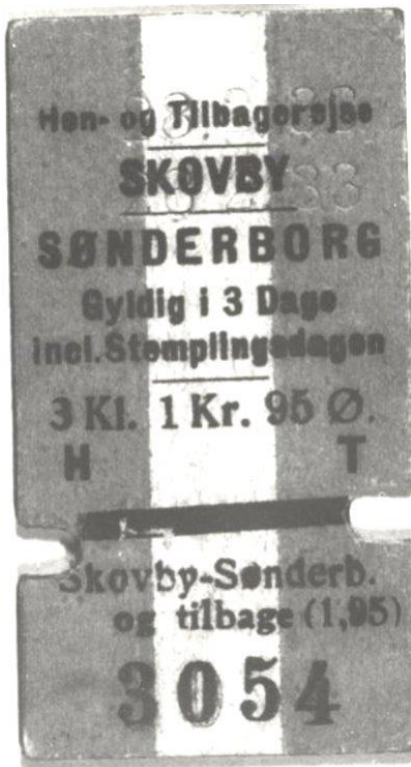
Amts-Banerne paa Als

II Kl. **Frikort** Nr. 52

for Hr. Politifuldm. vnu. *Kath. Schmidt*
Sønderborg

gældende til 31. December 1920.

Tietze
Driftsbestyrer.



De sidste billetter.

I 1932 besluttedes det at banen skulle nedlægges DSB overtog sporet fra Sønderborg til Mommark

DSB foretog en omfattende omlægning af spor, blandt andet fra smalspor til normalspor, omlægning af sporet i Sønderborg, tilslutning til Sønderborg H. med gennembrud af Jernbanegade og udbygning af spor ved broen.

Det sidste tog afgik således den 2. februar 1933. Amtsbanerne havde nu eksisteret på als i 35 år



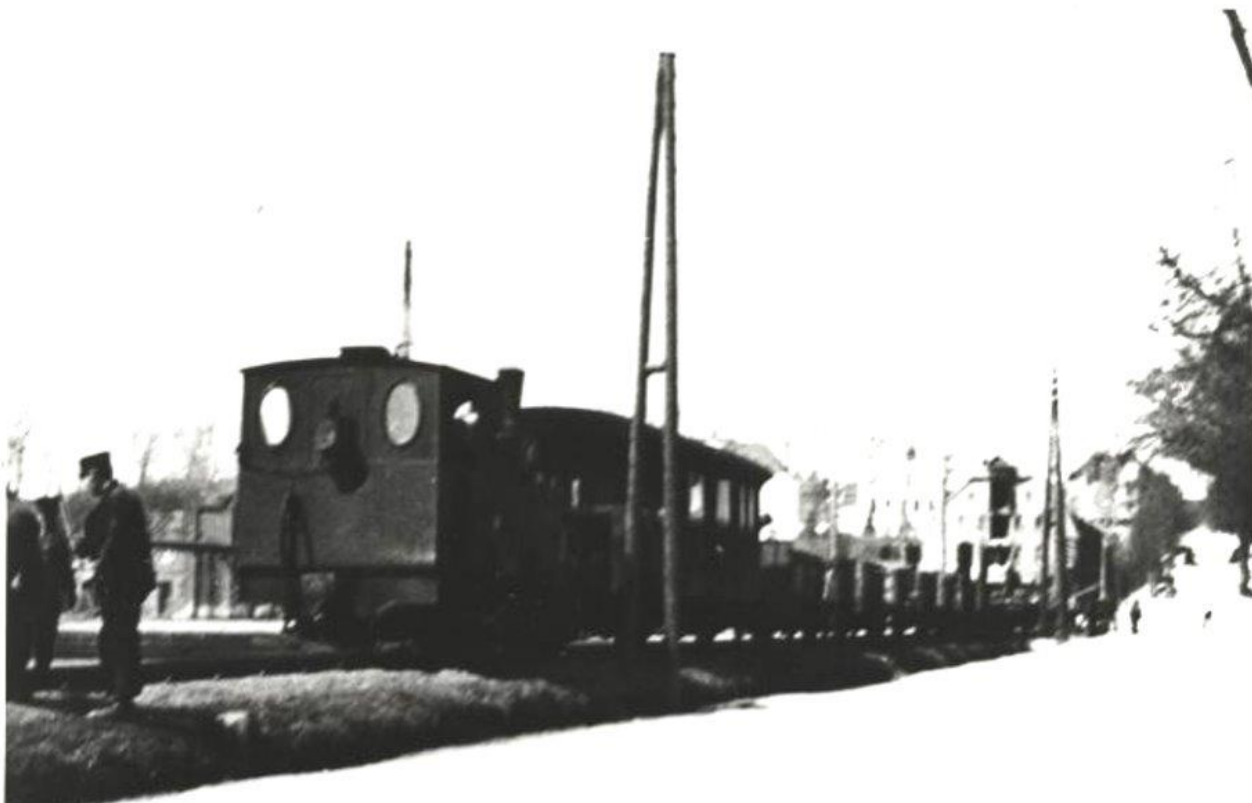
Det sidste tog med indbudte gæster på den sidste tur til Nordborg



Det sidste tog den 28. februar 1933 foran Amtsbanegården.



Optagning af skinner og sveller ved Svendstrup. En stor del af skinnerne blev solgt til Frederikshavn – Fjerritslev banen. En del af materiellet blev solgt til Tyskland og Polen. Et af lokomotiverne står den dag i dag på et museum i Polen. En del af de lukkede vogne blev solgt til private, som sommerhuse.



Godsvogn med sveller



Nogle af de opgravede sveller fandt man nedgravet ved anlæg af en bygning i Lunden, som Danfoss var i færd med at bygge.



Stationsforstander Mannicke i Nordborg og familie

GASVÆRKSTOGET
1933 - 1953



Gasværkstoget på Sønderbro



Gasværkstoget fortsatte med at transportere kul til gasværket. Det var dog ikke amtsbanerne som udførte dette arbejde, men Sønderborg Kommune, som købte lokomotiv nr. 8 med tilhørende vogne



Gasværkstoget omkring 1944-1945 ved Slotsbakken.



Gasværkstoget ved Gasværket samt herunder aflæsning af kul ved Gasværket





Ventende tog ved Gasværket



Sidste tog for Gasværkstoget i 1952
Sønderborg Byråd mfl. Anbragt i åben kulvogn



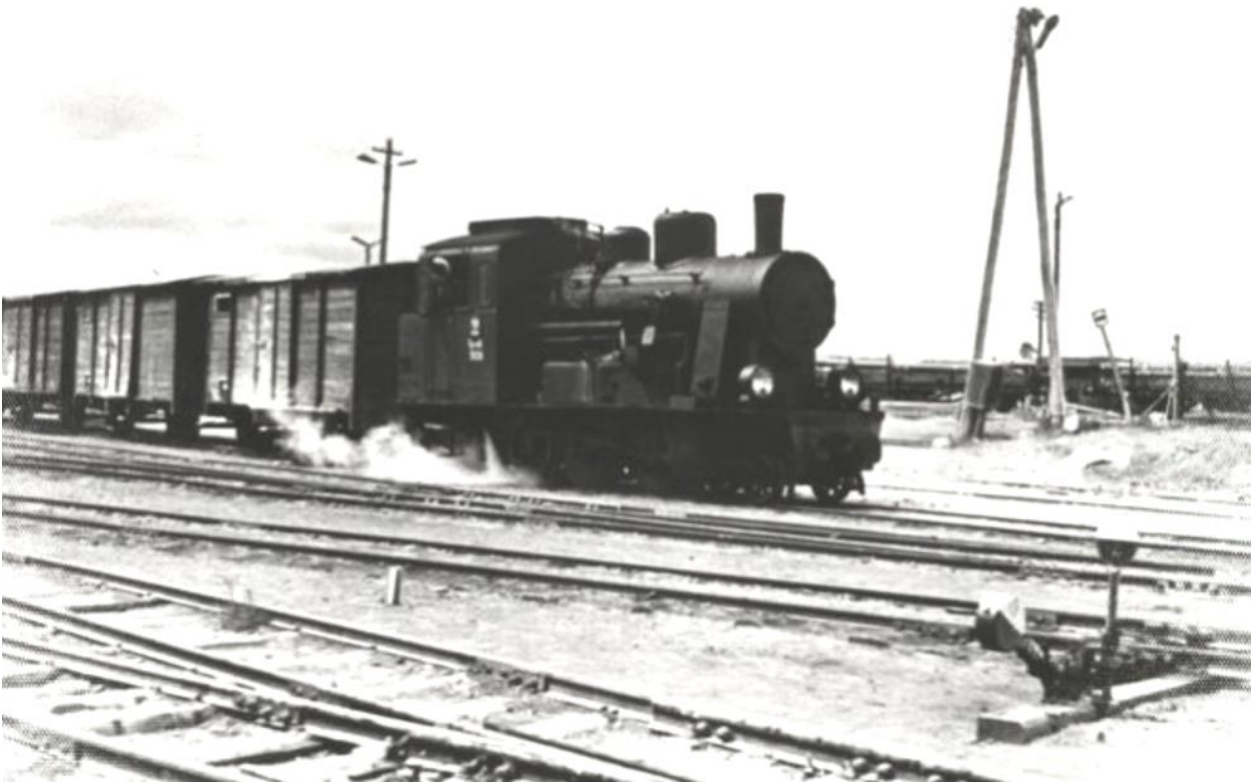


De sidste spor i landskabet: Herover en personvogn, som skal anvendes til Sommerhus læsses
Herunder: Personvogn anbragt på en blokvogn





Lukket godsvogn anvendt som kreaturbeskyttelse



Tog på en strækning i Polen. En del af materiellet blev solgt til Polen hvor det virkede i mange år. Den dag i dag kan et lokomotiv ses på museum i Polen

