

Vandring i naturen

1898—1933



Augustenborg st. har bevaret sit perronur.
Er nu toldkammer.

2.579.598 mark kostede det at anlægge amtsbanerne på Als. Der kan ikke i enkeltheder redegøres for, hvor meget der indkom ved likvidationen, idet der blev solgt til mange sider, men kun nævnes, at DSB ydede 150.000 kr. for station og værksted i Sønderborg med 6000 m² grund samt for brugelige dele af banelegemet til Mommark. Endvidere købte DSB for 100.000 kr. de nødvendige 24,39 kg skinner med tilhørende dele til anlæg af Alsbanen samt yderligere 100 t skinner til reserve. Begge disse summer skulle forrentes med 5 % og afdrages over 25 år.

Af bygninger var der kun få at sælge, idet alene — foruden Sønderborg — Augustenborg, Elstrup, Havnby, Oksbøl, Nordborg og Lille Mommark havde banerne tilhørende fast ejendom. Resterende stationer faldt ind under det især i Sønderjylland kendte begreb stationskroer.

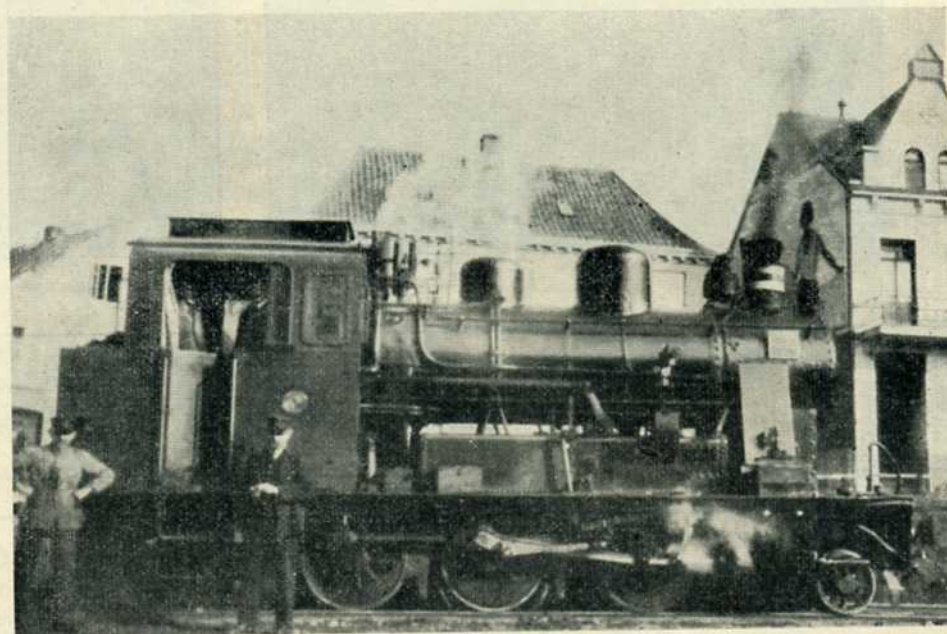
Som et lille sidespring kan oplyses, at man endnu i dag har st. og kro under samme tag i Kirke Hørup.

Endelig bør også nævnes, at der ved amtsbanernes nedlæggelse pr. 28/2 1933 blev foretaget en deling af disses personale således, at en del blev pensioneret, medens ialt 20 mand (1 trafikinspektør, 2 assistenter, 2 overportører, 2 togførere, 3 togbetjente, 6 lokoførere, 3 fyrbødere og 1 baneformand) »overtoges« af Statsbanerne.

Banernes materiel er omtalt i tidligere artikel, og her skal kun nævnes, at der i årene 1920—1928 blev anvendt 381.000 kr. til ny og sværere skinner, og sidstnævnte år købtes fra »Vulcan« 3 stk. svære damploko. Herefter rådedes over 13 damploko, 1 benzolloko, 2 motorvogne, 24 personv., 6 bagagev., 122 godsv. og 10 transportører. I 1928—29 anskaffedes yderligere 1 motorvogn. Driften var motoriseret således: 1926 ca. 10 %, 1927 ca. 12 %, 1928 ca. 25 % og 1929 ca. 33 %.



Dæmningen mellem Asserballe og Hunslev



3 sådanne maskiner blev anskaffet kort før nedlæggelsen. — Solgt til Tyskland.

På opdagelse efter
AMTSBANERNE
PÅ ALS

I forbindelse med anskaffelse af for-nævnte 3 loko bør nævnes, at disses overførsel til øen Als var én af store menneskemængder bivånet transaktion, der gik for sig på den måde, at maskinerne blev færet over på store pramme. Disse maskiner, der ved nedlæggelsen stadig var i fin stand, blev solgt til smalsporbaner i Tyskland eller Sydamerika.

Efter denne lille prolog er vi — begunstiget af sol og tørt føre — klar til at starte fodturen ud over den skønne ø Als. Selv om det jernbanemæssige bør sættes i højsædet kan dog ikke stærkt nok pointeres, at der — i mange af de af banerne berørte småbyer såvel som mellem disse — findes perler af naturskønhed, og perler som netop en fodtur giver sig anledning til at nyde.

Atter står vi ved Sønderborgs bygrænse mod øst, men denne gang sættes kursen mod netop dette verdenshjørne, idet vi tillader os at benytte statens bane som spadseresti.

Der er på strækningen indtil nær Volle-rup kun enkelte steder, hvor den eksisterende bane afviger fra den tidligere, og som følge deraf kun lidt at søge. Tydeligt kan vi finde synlige rester netop hvor de 2 baner skilles. Oprindelige Vollerup st. er beliggende et godt stykke nordligere



Asserballe st.

end nuværende, og føstnævnte er i øvrigt, såvidt den kan sammenlignes med datidige fotografier, næsten uændret den dag i dag. En planumsrest peger fra vest ind på stationspladsen, der er hegnet men let at stedfæste. Ligeledes kan i østenden de 2 baner stedfæstes.

Den nordlige gren må man vel kalde hovedlinien, selv om den til den sydlige gren tilkoblede færgeforbindelse også gav denne en vis prioritet.

Altså, mod Augustenborg—Nordborg.

Dyrkede marker gennem de jordiske rester, og der er stort set ikke levnet noget af betydning, før vi fra syd skal passere Augustenborg Nor. Banen svinger her fra vest i en stor bue ind på en langs vejen løbende dæmning over Noret, for lige for modsatte bred at skære vejen og udvide sig til stationsplads foran st., der i dag er toldsted, og som endnu har sit perronur i eje. Parkering er her som ved stationskroerne stationspladsens nuværende formål.

Fra Augustenborg fører en dejlig sti —



Nordborg st. i dag. Perron og pakhus med rampe stadig uændret

den gamle banedæmning — i Norets kant langt mod øst, og med sorg må vi hen mod Bro nøjes med at konstatere, at banen — efter en lang og ret stærk stigning — forsvinder i terrænet — uden spor.

Der er herfra til Ketting, hvor i øvrigt også kun svage tegn lader banens forløb stedfæste, næsten intet at finde, og dette gælder ligeledes videre mod øst til 1 km fra Asserballe. Her kan vi atter tage sporet op, og selv om st. i Asserballe ved ombygning er gjort næsten ukendelig, kan med lokal hjælp forløbet fastlægges.

Er man passeret denne lille by, ligger én af turens letteste opgaver for, idet en udmærket sti forbinder Asserballe med Huslev, dog er den sidste halve km bortelimineret. Med jævnt fald mod midten fra begge sider er her mulighed for direkte at se et længere forløb, idet oversigtsforholdene er gode.

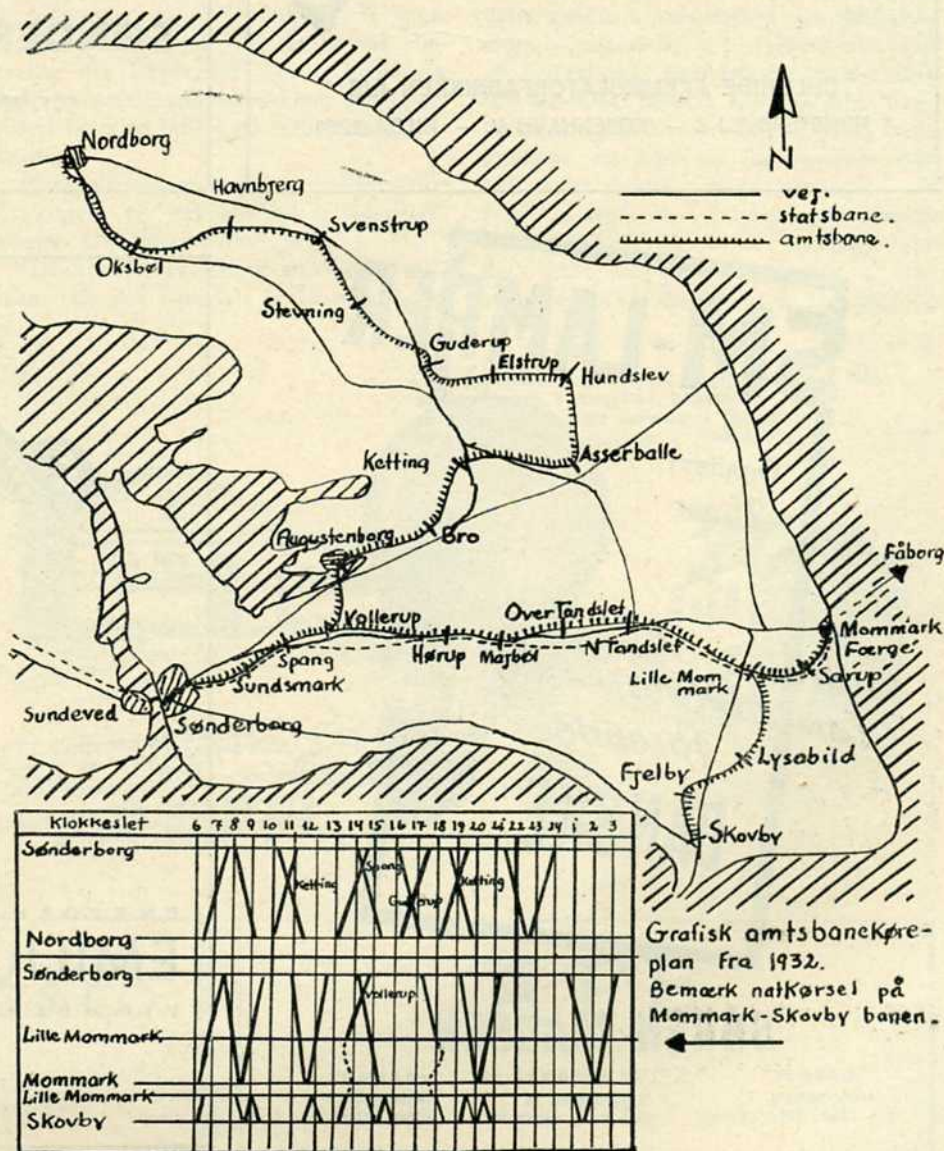
Igennem Huslevs østlige og nordlige del har tildels ret stort dæmningsanlæg lagt et varigt minde, og man kan tydeligt fore-

stille sig sporforløb langs et pakhús dér, idet den oprindelige jernbaneperron er bevaret.

Vej erstatter nu det første lille afsnit videre frem, men når skillevejen nås, er det — takket være stærkt kuperet terræn — stadig yderst let at finde vej. Tilmed byder netop kuperingen på den fordel, at længere strækninger lejlighedsvis kan overes, noget man ofte må give afkald på, når man er til fods med bestemt jordbundet mål.

Det sidste stykke før Elstrup og første derefter er borte, medens en markvej længere fremme drager nytte af foreliggende jordarbejde. Atter længere fremme anes banens dæmning at være indgået i et forholdsvis nyt vejarbejde, og først i Guderup kan man — på tidligere stationsplads og på kroens skilt — fastslå, at retningen er rigtig.

Vi skal nu næsten halvvejs til Stevning før en næsten urørt dæmning gennem engene stadig leverer bevis for, at et trans-



Grafisk amtsbanekøreplan fra 1932. Bemærk natkørsel på Mommærk-Skovby banen.

portmiddel engang havde sine spor her.

Vi møder på vor vej mange og trange kurver, og der findes da også i datidige aviser klager over togenes enerverende »hvinen« i disse mange kurver. Retfærdigvis må dog samtidig nævnes, at lokoens »puffende« skorstenslyde blev karakteriseret med betegnelser som hyggelige og øen tilhørende.

I Stevning og i Stevnstrup samt på hele den mellemliggende strækning kan man ret øst for Egebjerg finde en planumsrest og i Stevnstrup ligeledes lidt.

Des nemmere er det i byen Oksbøl, hvor i hvert fald stationsbygningen (der var banernes ejendom) kan genkendes ved sin stil. Også stationspladsens omrids og en mod Nordborg pegende rest findes let her.

Atter stigninger og fald, hvor man kun tre steder med sikkerhed kan sige: »Dette er banerester«. Til gengæld kan man i Nordborg endnu genfinde den helt uændrede jernbanestation. Ganske vist holder rutebilerne ved det, der før var perron I, og ganske vist får samme biler pakker og gods ved det, der før var pakhus, men på en tid hvor pladsen er tømt for biler, er det muligt at sætte tiden tilbage. Såvel som i Augustenborg er også her perronur bevaret. Den 1/10 hhv. 1/11 1959 flyttede de sidste 2 rutebilchauffører ud af bygningen, der, når dette læses, formentlig er nedrevet.

En moderne og større rutebilstation er et varmt ønske i Nordborg, og rutebilernes antal er også stort. Morsomt nok er så sent som i 1959 i et dagblad skrevet, at amtsbanestrækningen til Nordborg i dag ville have gjort bedre fyldest end alle rutebilerne tilsammen. En enlig svale ganske vist, men endnu har man ikke helt glemt.

En af førortalte rutebiler må herfra yde befordringsmulighed tilbage til Vollerup, hvorfra vi for anden gang starter, og denne gang med østlig kurs. Bortset fra at man — som tidligere nævnt — kan se de 2 baners forløb direkte øst for st., og at der stedvis (men kun stedvis) fremover findes synlige rester, er der frem til Mommark kun lidt at gå efter.

Når derfor den mulighed valgtes, at gennemføre turen Vollerup—Mommark

som en køretur, var det ikke af mangel på hensyn, men fordi nogle køreture på denne strækning sammen med en lokalkendt lokofører og ved dennes side i motorvognens førerrum egentlig viste sig at være en forbavsende god måde at stedfæste det lidet, der er tilbage. Det er så spredt og så lidt, at jeg ikke alene ikke vil anbefale turen til andre som egentlig fodtur, men heller ikke mener, at en opremsning tjener noget formål. Jeg vil meget hellere nøjes med at fortælle, at st. i Kirke Hørup, Neder Tandslet og Lille Mommark stadig er de samme, som amtsbanerne benyttede, samt anføre, at man i Lille Mommark stadig ser perron II, hvor DSB i sin tid anlagde et krydsningsspor, der nu forlængst er fjernet.

Endvidere bør kort omtales, at Mommark havn og færgen til Fåborg var ØK's genforeningsgave til Sønderjylland, og at denne færgesoverfart i 1947 blev voretaget af SFJ og DSB. Der var fra begyndelsen 2 sporvidder på såvel færgesom havn, hvilket åbnede mulighed for en vis samtrafik, der havde sin største betydning inden normalsporet havnebane (transportører) holdt sit indtog på østhavnen i Sønderborg.

Mere interessant og uden mulighed for besigtigelse pr. jernbanejul er sidestrækningen Lille Mommark-Skovby.

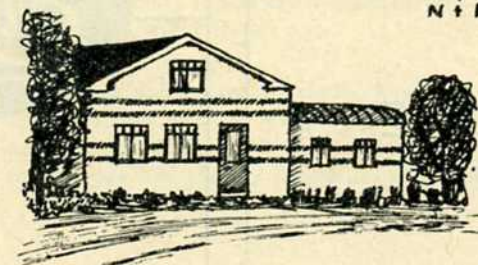
Ganske vist er denne strækning også blandt de, der fremviser de færreste beva-

rede minder, men man kan dog i Skovby tydeligt kende pakhus men dårligt stationen. Endvidere møder man — i elendig stand ganske vist — den gamle 2-portede remise. Man kan også, når man går mod nord, se banens rester lidt frem i terrænet mod Fjelby, og man kan i denne lille landsby endog meget tydeligt genkende både st. og pakhus. Man kan ydermere ca. 800 m mod nord atter finde en lille rest på vel 200 meter, indtil vi ved vejskæringen må give tabt, og hverken i Lysabild eller frem mod L. Mommark findes andet end spredte små fingerpeg, der kan fastslås som stammende fra et nedlagt banesystem.

Hermed er fodturen til ende, men jeg kan — inden vi skilles — ikke lade være at fortælle, at netop disse baner havde en for kredsbaner overordentlig stor persontrafik, og at der på store rejsedage, og dette gælder i særdeleshed for ringriderdage i Sønderborg, måtte disponeres med alt det rullende materiel, der overhovedet var køreklar. Således blev på disse dage endog åbne godsvogne anvendt som bænkevogne, og man var fra banernes side klar til at dække med presenninger i tilfælde af regn. Med 2 loko kørte man så fra Sønderborg, og var der ikke regn, var der i hvert fald gennemtræk, røg og gnister, men hvad, det var jo en festdag.

Småglimt fra amtsbanerne på Als.

Ø-t. væstre : Oksbøl station
N t venstre : Et minde i Guderup
N t højre : Pakhus i Hunslev



OLAF L. KONGSTED & CO.

Hauserplads 32

København K. - Telf. Minerva 3247

A F B

1/2

Kul - Koks - Olie - Oliefyр

Minerva 6068