

.... Byvandring PÅ SPORET AF NEDLAGTE PRIVATBANER ••••



Amtsgårdens perronside — endnu præg af jernbane

Banegårdenes by fristes man til at kalde Haderslev, når man tænker tilbage på byens jernbanemæssige storhedstid.

Jeg er vel klar over, at såvel Rønne som Kolding hhv. har haft 3 banegårde, men da Haderslev foruden sine 3 stationer også havde et holdested midt i byen, tror jeg, at denne trods alt er berettiget til betegnelsen banegårdenes by.

Imidlertid kører udviklingen på gummihjul, og den kører hurtigt. Dette kommer især til udtryk i byerne, hvis ekspansionstrang bl. a. resulterer i hurtig udslettelse af alt, hvad der ikke harmonerer med tidens tempo, og i dette tilfælde altså Haderslev amtsbaners rester.

Der hvilede — den dag jeg besøgte byen — et tågeslør over denne, men jeg accepterede kendsgerningerne, idet jeg affandt mig med, at det vel med lidt god villie lod sig omskrive til et glemselens slør over Haderslev amtsbaners bevarede rester.

Reuslatet er dog, at de i sagens øjemed optagne fotografier ikke er af den kvalitet, der var tilsigtet, hvorfor der altså må appelleres til læsernes gode villie.

Som allerede nævnt, og som det fremgår af kortet, havde byen i sin tid 3 banegårde. Heraf havde vestbanegården (stasbaneg.) kun ekspedition af statsbanetog, idet amtsbanestrækningen Haderslev — Skodborg ganske vist passerede stationsterrænets nordside, men havde her særlig perron med læskur. Strækningen fra stasbanegården til amtsbanegården og i øvrigt videre til havnen havde 4-strengt spor, idet normalsporede vogne skulle have befordringsmulighed til amtsbanegården med omlæsning for øje, samt til havnens virksomheder. Trækraften blev i øvrigt leveret af privatbanerne.

Sydbanegården (Sønderbro st.) var mel-

lemstation på strækningen til Ustrup og videre vest på ad de to baner via Gram hhv. Toftlund til Arnum og videre til Skærbæk.

F. s. v. angår strækningen til Årø Sund, var sydbaneg. rebrovsementstation. Det bør endvidere nævnes, at der — som det fremgår af kortet — også var en holdeplads betitlet Skolegade midt i byen.

De smalsporede amtsbaners egentlige centrum var amtsbanegården ved Jomfrustien, idet der her fandtes et udstrakt sporareal i forbindelse med hvilket, der var anlagt en halv rund remise med 8 porte samt et stort værksted.

Alt det forannævnte kan til en vis grad genfindes endnu i dag, omend det kræver en del forundersøgelser for at stedfæste bygninger og — især — banernes forløb.

Mest intakt genfindes amtsbanegården og sydbanegården, og som det vil fremgå af hosstående fotografier, bærer de endnu



»porsiden« af sydbanegården, nu husvildebolig og dermed stadig »en station på vejen«.

i dag et umiskendeligt præg af deres tidligere brug. Værksteder og remise er også nogenlunde uændret, når man tilføjer, at førstnævnte er tilpasset nutidens trafik derved, at der er indrettet en lang række garager og værksteder til rutebiler alt som følge af, at banernes arvtager, Haderslev amts Rutebilaktieselskab, så vidt muligt har overtaget alt bestående f. s. v. vidt angår bygninger.

Remisen benyttes i dag som pakhus, men dens 8 dobbeltporte kan endnu fortælle om mange togmaskiners og motorvognes ind- og udkørsel.

Brohovederne

Endnu en velbevaret rest bør nævnes, nemlig de to brohoveder, hvor banen

krydsede Haderslev dam. I øvrigt ses på dammens sydside hele banelegemet henliggende uændret frem til sydbanegården, og det samme er tilfældet med en længere strækning af Årø Sundbanen fra Hertug Hans/ gade mod sydøst.

Når dette er nævnt, er det meste af det i dag bestående omtalt, og der bør vel derudover som basis for denne lille vandring også gives et kort tilbageblik over banernes storhedstid.

Banens storhedstid

Banestystemer med et fremmedartet islæt blev ved genforeningen i 1920 tilført det danske jernbanenet. Her tænkes ikke så meget på sporvidden 1000 mm, der kendtes fra flere privatbaner nord for Kongeåen, men mere på amtsbanestystemernes opbygning og driftsform. Disse banestystemers formål var alene at tjene lokale formål, og de var derfor anlagt som hinanden uafhængige systemer, der hver især betjente deres »moderkøbstad« og dennes opland.

Deres lokalprægede karakter kom klart til udtryk derved, at der ikke var nogen form for forbindelse mellem dem indbyrdes trods det, at der f. eks. 2 steder var mindre end 5 km's afstand mellem Åbenrå og Haderslev amtsbaner, og at gods mellem de to »nabo«-stationer skulle jernbanetransporteres 100 km på smalspor foruden DSB transporten. Hertil kom endvidere omlæsning 2 gange.

Banernes anlæg baseredes på preussisk lov nr. 25 af 28/7 1892, og disse åbnedes i årene 1899—1910. Et udvalg nedsat af amtsrådet og med amtmanden som formand var »driftsbestyrer«. Banerne ejedes af amtet, hvorfor der ikke var statsrepræsentanter i bestyrelsen. Dette blev dog i



Skråt hen over dammen kørte i sin tid togene

Sjælland

Roskilde Mejeri

Støden 17 - Roskilde
Tlf. 349

Jernbanepersonalets damer anbefales
Salon LILLI

Helligkorsvej 10 - Roskilde - Tlf. 2940
1. kl.s hårpleje og betjening

Kolonialforretningen

v/ Erik Pedersen

Østergade 38 - Roskilde
tlf. 1401

1. kl.s kolonial - vin - tobakker
konserves

Kolonialforretningen

O. Vestergaard
Valbyvej 17 - Slagelse
telefon 472

Kolonial - vin - konserves

Kunsthandelen

V. Reventlow
Storkegade 1 - Sorø
Altid gode gaveideer til
jubilæer - sølvbryllup m. m.

K. Stentoft-Christensens eftf.

O. Friis
Algade 62 - Holbæk - tlf. 216
Stort udvalg i trikotage
l ingeri og småting

Jernbanepersonalets damer anbefales

Damefrisørsalonen

v/ Anne B. Christensen

Strandvej 59, Køge - Tlf. 379

Alt i moderne hårpleje

Sidste nye permanenter

Kolonialforretningen

v/ Inga Mygind

Vordingborgvej 49, Køge - Tlf. 118

Alt i kolonial - konserves

Tobak - Vine, Spirituosa

FARVEHANDELEN

v/ Lilly Hansen

Nørregade 36 - Køge - Tlf. 505

Tapet - farver - lakker
Løbere og linoleum

20 personvogne II—III klasse.
1 salonvogn.
17 post- og rejsegodsvogne.
172 lukkede godsvogne.
140 åbne godsvogne.
14 langvogne og
11 specialvogne.

Når henvises til, at en stor del af dette materiel var af ældre dato, var dets tilstand i banernes sidste leveår relativt god

Det er ikke alle, der ved...

at der foreløbig bygges to færgelejer i Rødby havn, men der sættes plads af til yderligere fire færgelejer,

at der nu ikke køres med damp på Løgstørbanen mere, hvilket medfører, at remisen i Løgstør nedlægges,

at biloverførslen til Sverige via Havnegade stadig stiger med eksplosiv hast. Her er tallene for maj måned de sidste fem år:

1955	.....	35	stk.
1956	.....	379	»
1957	.....	1033	»
1958	.....	1340	»
1959	.....	2018	»



Bred den 3. maj. Trafikekspedient A. Gjesager, Bred, mistede i dag herredømmet over en udlejningsbil, som han førte, da bilens ene baghjul eksploderede i Fjeldsted skov. Trods det, at bilen kurede tværs over vejen, kunne de tre voksne og seks børn, der var passagerer i bilen, kravle så godt som uskadt ud. Gjesager havde pådraget sig kødsår i ansigtet samt en hjernerystelse.

E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juveler
Leverandør til DSB Personale

Østergade 3 . Tlf. 800
Herning

og nogenlunde på højde med tidens krav. Hertil var dog stærkt medvirkende, at der foretoges en omfattende motorisering.

Som allerede nævnt i indledningen udvikler byerne sig med stormskridt, og summa summarum udviser da også, at der — bortset fra de grundmurede — kun findes relativt få synlige minder bevaret fra byens interessante jernbanemæssige storhedstid.

prb.

Skovlunde den 3. maj. Under en opvisning på Skovlunde flyveplads drev en faldskærmsudspringer over mod S-banens ledningsnet. Faldskærmens perlonlinier fik fat i køre- og bærelinjen, så faldskærmsudspringeren svævede mellem kørelinjen og jorden. Personalet på Skovlunde station afbrød kørestrommen fra en af ledningsmasterne, hvorefter udspringeren var uden for fare. Velmenende mennesker forsøgte forinden om de ikke kunne få fat i fødderne på udspringeren og få ham hevet ned, men det havde været den visse død for begge parter, om dette var lykkedes. I stedet kom en helikopter og reddede ham ad luftvejen. At der skulle gå en hel time, før toggangen kom igang igen, synes unødvendigt, da der ingen skade var sket på ledningsnettet.

Herning den 3. maj. En helt ny personbil kørte i dag med fuld fart mod toget fra Herning til Viborg på overskæringen for Gullestrupvej. Den 29-årige fører af bilen og hans 63-årige fader blev begge dræbte ved påkørslen.

Vangede den 6. maj. Da toget fra Budinge i aften standsede for stop foran Vangede station, troede en dame i toget, at det var på stationen, toget holdt. Hun åbnede døren og styrtede ned i banegrøften. Hun pådrog sig en hjernerystelse og måtte indlægges på sygehuset.

Lystrup den 19. maj. En 50-årig knallertkører blev i dag påkørt og dræbt af Århus—Grenå-toget på overskæringen mellem Terp og Lystrup.

Lamdrup den 21. maj. I september i fjor var tre kvier kommet ind på banelinien mellem Bønkel og Lamdrup og blev påkørt og dræbt af toget. Manden, der ejede kvierne, krævede DSB for en erstatning på 3678 kr., fordi leddet, hvor kvierne var kommet ind på banen, var i uorden. Landsretten fandt ikke, at DSB havde begået nogen fejl, hvorfor der blev afsagt frifindelsesdom for DSB. Gårdejerens dømtes til at betale DSB 500 kr. i sagsomkostninger.