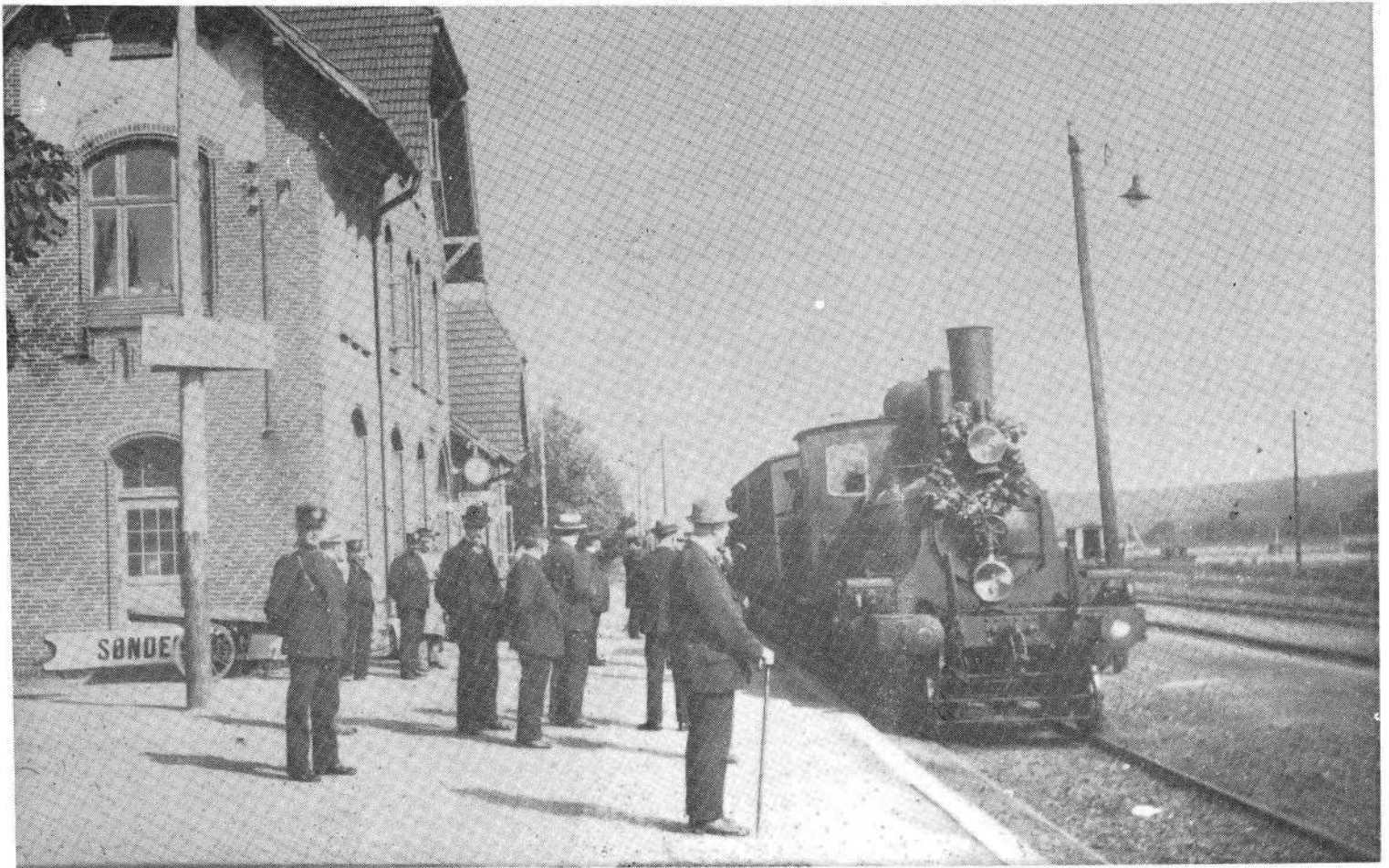




SIEGFRED NIELSEN



...og så kommer toget, Trine!



SIGNALPOSTENS^S FORLAG



... OG SÅ KOMMER TOGET, TRINE!

er udgivet i oktober 1972 af

SIGNALPOSTENS FORLAG, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj.

Lay-out: U. Holtrup

Tryk: Sven Jensen & Co., Brudelysvej 26, 2880 Bagsværd.

Forlæggerens forord:

Heftet er udgivet efter et manuskript af pens. stationsforstander S.S. Nielsen, Sønderborg, hvis dagbog har dannet grundlag for disse erindringer. Undertitlen: "en baneveterans erindringer fra Als og Sundeved" angiver heftets begrænsning i geografisk omfang, men desuden skal nævnes, at faglige og tekniske bevidst er udeladt, idet hovedvægten er lagt på en beretning om dagliglivets hændelser ved jernbanerne som én af de ansatte har oplevet dem.

Ved udvælgelsen af illustrationerne har vi søgt at supplere den skrevne tekst på en sådan måde, at heftet også vil fortælle lidt jernbanetopografi.

Heftets illustrationer er stillet til rådighed af bl.a. jernbanehistorikeren, frimærkehandler P. Thomassen, og af Jernbanemuseet, Sølvgade 40, København K. Disse og andre, der har bidraget til heftet bedes modtage vor bedste tak for aldrig svigtende beredvillighed.

Afsnitsfortegnelse:

En fransk visit	side 2
DSB overtager statsbanerne i Nordslesvig	3
Begyndelsesvanskeligheder	10
Sønderborg er en dejlig by	14
Fra genforeningsfesten	17
I genforeningens sommer	19
Besøg i Gråsten	25
Ringriderfest og stortrafik	28
Fra mine år på Sundeved	31
Så gik - sidste tog på Broagerbanen	38
Nu kommer toget, Trine!	40

SIGNALPOSTENS FORLAG har tidligere udsendt:

Jubilæumsskrift for Skive-Vestsalling Jernbane (udsolgt)

Jubilæumsskrift for Hirtshalsbanen (kr. 7,-)

Jubilæumsskrift for Skagensbanen (udsolgt)

Jubilæumsskrift for Hornbækbanen (kr. 11,50)

Fotohefte 1, Ålborg Privatbaner, nordenfjords (kr. 12,-)

Fotohefte 2, Ålborg Privatbaner, søndenfjords (kr. 12,-)

DSB OLD-TIMERE i model (modelbygger-håndbog nr. 1 (kr. 79,50)

DSBs S-TOG (kr. 14,-)

ROMANTIK I RØG OG DAMP (roman om Haderslev Amts Jernbaner (kr. 46,-)

... og så kommer toget, Trine! (kr. 18,-)

og under udgivelse er:

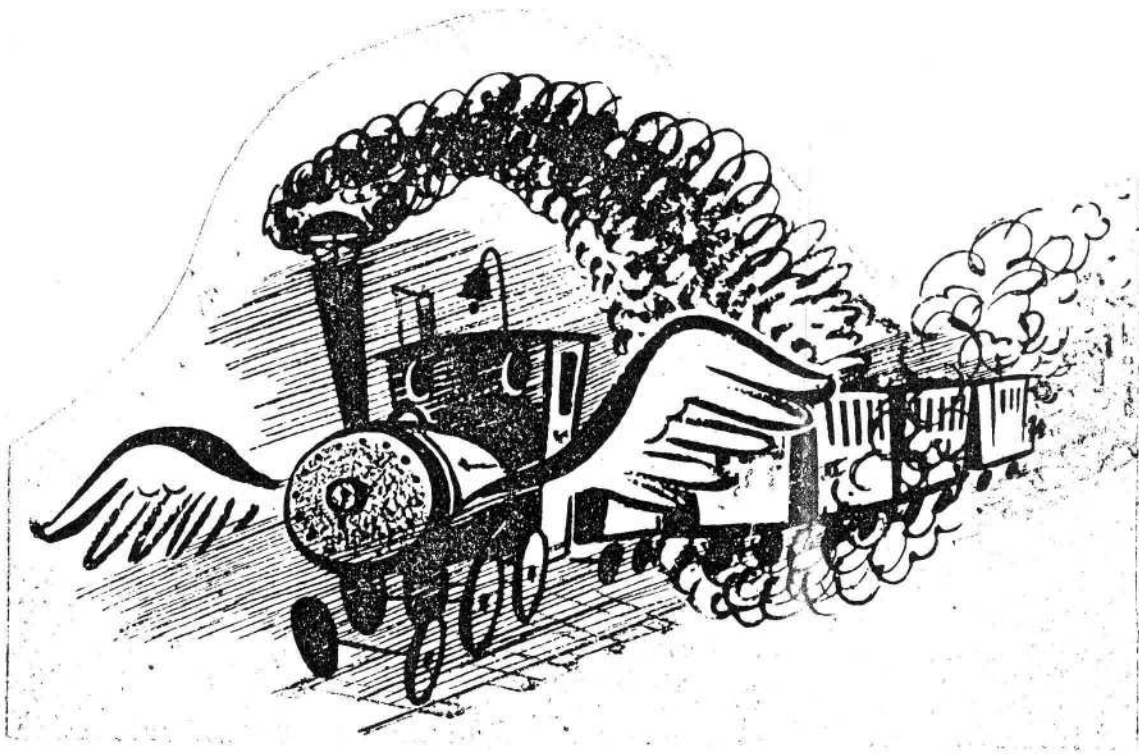
Fotohefte 3, Thisted-Fjerritslev Jernbane (kr. 17,-)

Fotohefte 4, Nakskov-Kragenæs Jernbane (kr. 15,-)

(Alle prisangivelser er incl. MOMS)

...og så kommer toget, Trine!

af pens. stationsforstander S. S. NIELSEN



en baneveterans erindringer fra Als og Sundeved

SIGNALPOSTEN^S FORLAG, København 1972

En fransk visit

Hobro, i marts 1920.

Resultatet af folkeafstemningen, hvorefter Nordslesvig, d. v. s. Sønderjylland kommer tilbage til Danmark igen, har vel nok givet samtalestof blandt jernbanefolkene her på Hobro station, hvor jeg er ansat som trafikelev. Det bliver spændende hvem der skal derved til overtagelse af banerne. Der er tilgået stationen fortrolige skrivelser herom, - og bladene har allerede bragt forlydende om, at ansøgere kunne melde sig.

Sønderjylland regeres endnu af den internationale kommission, men det kan ikke vare længe, inden landet kommer under dansk styre. Derfor tog jeg sammen med en kollega en lille tur til Vamdrup i den hensigt at smutte over grænsen for at se sagerne lidt an.

Toget til Flensborg var allerede kørt, og det næste gik først hen under aften, d. v. s. en ventetid på otte timer, så vi fortsatte til fods ad banelinien mod Farris.

Et stykke forude forsvandt skinnerne på den pæne danske grusbanket i et tilgroet virvar af vissent ukrudt, hvor selve grænsen gik. Der var ingen vagtposter, - en mosgroet grænsesten stod ved siden af det tyske forsignal, hvis

rustne skive gloede os imøde over en svelle-skærm, som engang havde været hvidmalet.

Farritz - stod der i sort-hvide farver på stationsskiltet, ved siden af en stander med den præjssiske ørn. Vi hilste på to tyske jernbanemænd i flotte gallonerede uniformer og fik uantastet lov til at passere, vel fordi vi havde vore jernbanehuer på. Så gik vi hen på kroen ved siden af det "Königliche Preussische Standesamt" (kommunekontoret).

Her blev vi budt velkommen med en række sikkert venlige spørgsmål - på klingende sønderjydsk - som vi ikke forstod et kuk af, men vi morede os godt alligevel.

Efter hjemkomsten til Hobro besluttede jeg at indsende en ansøgning om forflyttelse til Sønderjylland ved den forventede overtagelse, idet jeg af hensyn til uddannelsen snart skulle til en anden station.

Midt i juni fik Hobro station telegram fra 2. distrikt i Århus om, at jeg skulle afgå til Sønderborg. Nu var det alvor, og jeg var lidt beklemmt ved situationen, da jeg pakkede kufferten. Thi der verserede rygter med "røverhistorier" om forholdene i Slesvig: der var revolutionsspektakler i Flensborg, fanatiske slesvig-holstenere skulle have skudt en mand på gaden i Sønderborg o. s. v.

Stationsforstanderen mente ikke, det var så slemt. Danskerne i Nordslesvig var jo i stort flertal, og sønderjyderne var folk med ben i næsen - de skulle nok holde orden sammen med dansk militær. Jeg kunne glæde mig til at

Dansk Perron, Vamdrup



Postkort ca. 1911.

VAMDRUP var den danske grænsestation dengang som Padborg nu, men den havde forholdsvis mere trafik end denne.

(Arkiv: hol).

møde ungdommen dernede, vel også især underforstået de sønderjyske piger. Mange i min alder havde mistet deres far i krigen og ville være glade for en kammerat.

Så ønskede han mig lykke på rejsen - med et lønningsforskud, og onsdag den 15. juni 1920 afrejste jeg med tog 968 kl. 8.31 em. fulgt til "vogns" af stationspersonalet, der gav mig gode råd og opmuntringer med på vejen samt chokolade, øl og cigarer fra "Perron-Charles". Publikum fik vist nærmest den opfattelse, at jeg skulle til "fronten".

Jeg ventede at være i Vamdrup kl. 3.48 nat med togskitte i Fredericia. Forbindelsen videre sydpå kunne køreplanen ikke oplyse, da tyske baner hyppigt skiftede togtider eller aflyste togene.

SØNDERBORG station, 1962.

Set fra nord, d.v.s. Alssund er til venstre i billedet. (Foto: hol).

DSB overtager

statsbanerne i Nordslesvig

Sønderborg den 17. juni 1920.

Jeg kom hertil direkte fra Hobro igår, "mørbanket" af rejsen, der fra Vamdrup og sydpå foregik med tysk tog i vogne medtagne af rust og slid, skramlende ad vakkelvorne skinner - i trefjerdedelstakt. Vinduerne klirrede, dørene klappede, maling, gardiner og betræk var forlængst borte - krigstidens uhyggelige spor.

Det overraskede mig, at banegården i Sønderborg lå på Sundevedsiden, hvor banen endte. Fastlandet var forbundet med Als ved en pontonbro. Banegårdens hovedbygning, i en tung, kantet villastil, lå fornemt tilbagetrukket





under høje træbevoksede skrænter som en herregård på landet. "SONDERBURG" stod der i de præjsiske farver højt oppe på dens røde mur.

De slesvigske baner var jo endnu under tysk forvaltning og ventede på at blive overtaget af DSB. En assistent i flot lyseblå uniformsfrokke med blanke epauletter, rødpuldet kasket med ørnekokarde paraderede på perronen, da toget kørte ind. Men der var også en dansk jernbanemand tilstede som henviste nyankommet DSB personale til den fremtidige danske stationsforstander, Hald, som midlertidigt havde sit domicil på hotel Alhambra nede ved broen.

Her fik jeg besked om at være til disposition og at opholde mig i nærheden, da overtagelsen kunne ventes når som helst. Dansk personale, inventar og rullende materiel havde allerede været parat nogle dage, men overtagelsen blev sinket af den tyske administration. Som logi havde jeg foreløbig fået anvist en 2.

kl. kupe i en henstående personvogn, og efter et par stykker mad, med noget som hed "Smierwurst und Sprött", i jernbanerestauranten, blev der lejlighed til at bese banegården.

Toget, jeg var kommet med, holdt endnu ved perronen, det skulle til Flensborg via Tørsbøl, hvor jeg måtte skifte på vejen hertil. For fremtiden kører togene direkte til Tinglev og Tønder, medens Tørsbøl-Padborg (den nye grænsestation) bliver sidebane. På et plankeværk omkring stationsforstanderens hønsegård ud mod Dybbølgade sad en mængde mer eller mindre defekte plakater fra krigsårene, revolutionen og afstemningstiden om luftalarm, proklamation fra bykommandanten om sikring af borgernes liv og forsyninger med varer samt forbud mod sortbørshandel.

SØNDERBORG, 1962.

Vue mod statsbanestationen over Alssund. (Foto: hol).



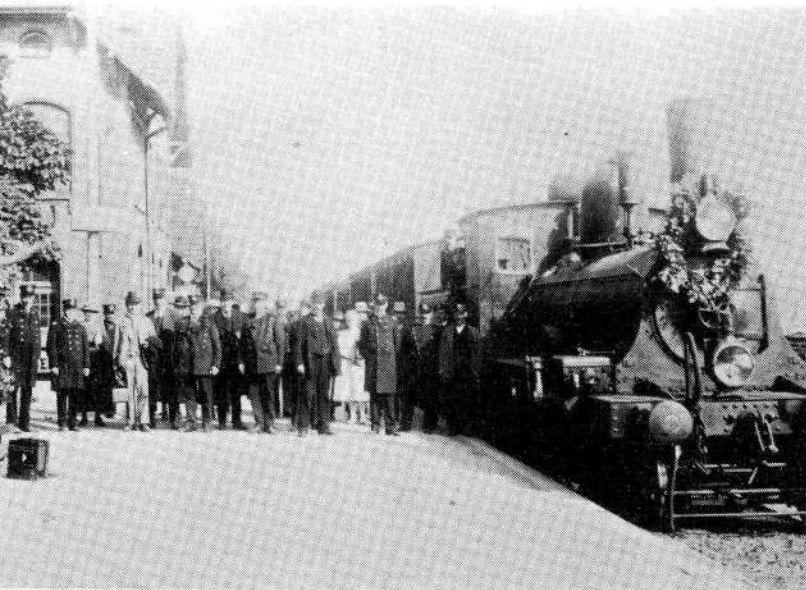
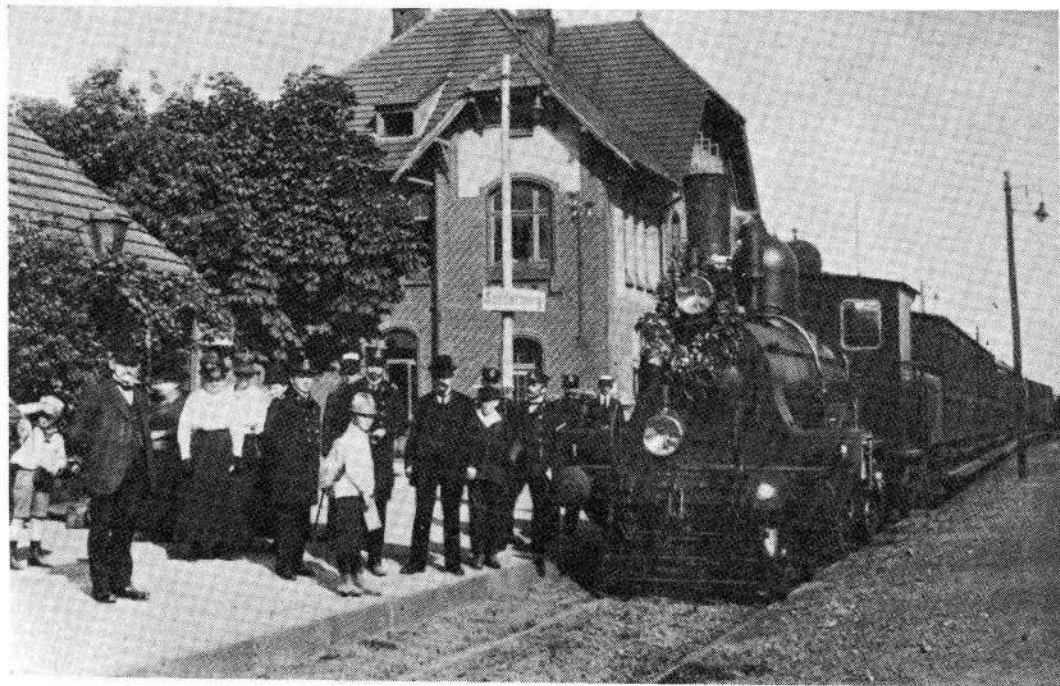
Hjemstavnen kalder, stod der på tyske valgplakater. Ved siden af danske opråb: "Nu kalder Danmark på sine børn, farvel for evigt du tyske ørn!" Jeg kiggede lidt på stationens skilte, der i en skrap tone henvendte sig til publikum med påbud og forbud: "Das Fahrgeld ist abgezählt bereitzuhalten", der skulle betales i danske kroner, men man måtte regne med at få tyske mark tilbage. Opslagskøreplaner var der ingen af, og toggangen imponerede heller ikke - med tre togpar i døgnnet.

Som en kontrast til det triste billede af banegården var der et pragtfuldt perspektiv i udsigten over mod byen. Den store marineka-

serne, officersvillaerne op ad skråningerne, med den pompøse fhv. admiralsvilla øverst, Mariekirken, og nede langs sundgaderne, hvor solen glitrede i de små ruder på de gamle skipperhuse. Og det hele panorama spejlede sig i Alssund. Alt åndede fred og idyl. En damper tudede i Slotsgabnet og dukkede frem ved det store skumle Sønderborg slot.

Men så blev der røre på banegården, telegrammet om overtagelsen var kommet: "Efter aftale mellem tyske og danske statsbaner overgår driften af statsbanestrækningerne i sønderjyske 1. zone fra natten mellem den 16. og 17. ds. kl. 12 til danske statsbaner, og alle

Fotografen havde travlt på Sønderborg station i dagene omkring DSBs overtagelse af banerne og ved genforeningen. På heftets forside ser De det første danske tog køre til perron, og her til højre holder det ved perron (begge lånt i Jernbanemuseet). Nederst et af forfatteren bestilt billede fra samme dag, nemlig den 17. juni 1920.

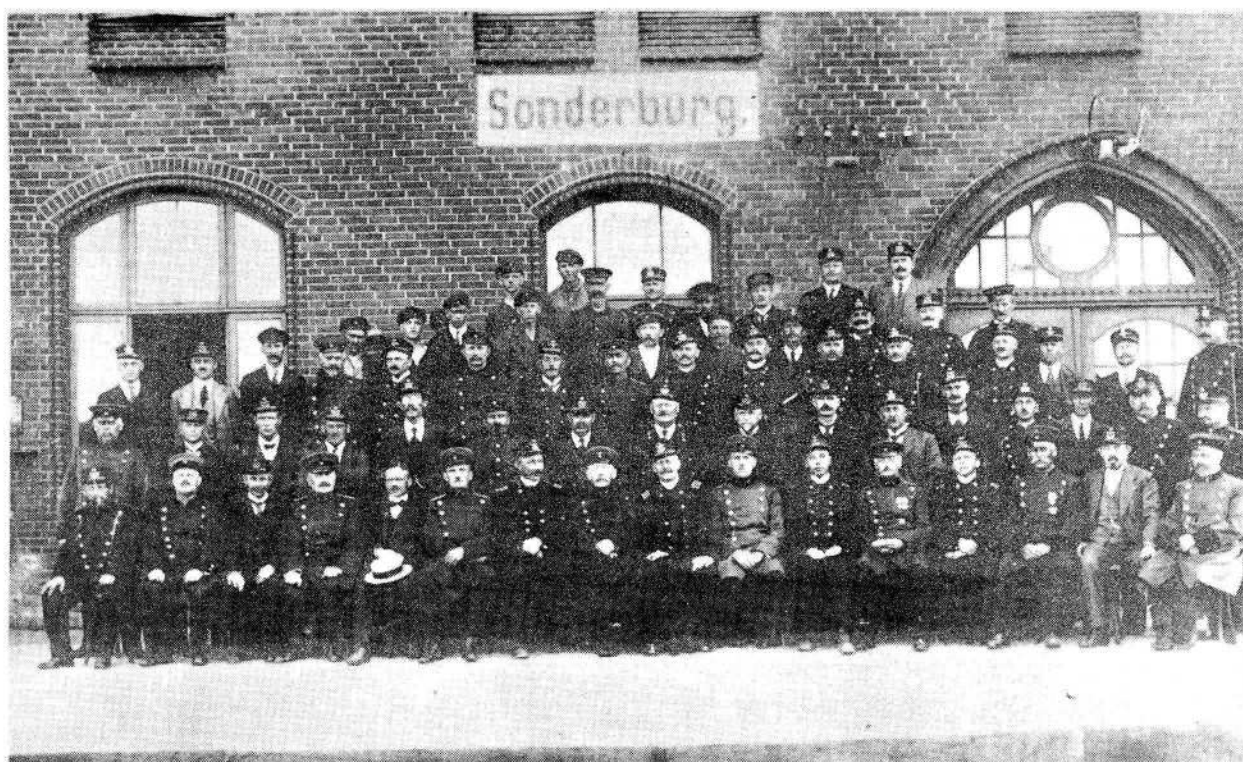


de for dette tilfælde givne instruktioner, regler m.m. træder samtidig i kraft.

2. distrikt, Århus d. 16. juni 1920."

Hver tjenestegren kunne straks gå igang med klargøring af det rullende materiel, beholdninger, inventar og rekvisitter. Den tyske Bahnhofsvorsteher Ehlers og stationsforstander Hald konfererer om de ting, der skal forblive. Overtagelsen var godt forberedt. Præcis på slaget tolv kom hr. Ehlers ind til os i det store kontor og sagde: "Gute Nacht meine Herren und gute Arbeit!"

Så tog vi lokalerne i besiddelse, - tilrøgede som de var og med store huller i gulvene. Lyskontakterne spruttede og gnistrede, den



Dansk og tysk jernbanepersonale fotograferet 17. juni 1920 på perronen på Sønderborg station. Herren med stråhatten er godsekspeditor Edelsteen, derefter følger - i forreste række mod højre - tysk godsekspeditor Post, kontrolør Lindhardt, tysk stationsforstander Ehlers, stationsforstander Hald, tysk banemester Tietgen, assistent From Petersen, tysk overassistent Dowidatt og assistent Henriksen. (Forfatterens arkiv).

rustne kakkellovn gyngede faretruende, og stationens eneste vandhane sprøjtede som et springvand over gulvet i rejsegodsrummet.

De jernbeslåede døre og skodder buldrede slemt, når de smækkede i. Det blev et slid med at få alt på plads og ordnet. Sønderjyllands trafik blev så at sige spejlvendt på én eneste nat, og Flensborg måtte afgive sit nordlige opland til de sønderjyske købstæder. Biletpriser, togforbindelser, godstakster og befodringsplaner ændredes. Der kom andre togtidstavler og vejledende opslag til publikum (i en venlig stil). Stationerne fik deres danske navneskilte sat op, og andre signaltyper, kaldesignaler for telegraf og telefon m.m.

Men var det svært for stationspersonalet og liniepersonalet at kontrollere arbejdsområdet, så blev det endnu værre for tog- og lokomotivpersonalet at skulle ud på den første køretur ad en strækning, man ikke havde megen kendskab til, og hvor tyske kørselsbestemmel-

ser og afmærkninger ikke svarede til den manglende vedligeholdelse.

Henad kl. fire sammenkaldte stationsforstander Hald personalet, og fik bekræftet, at hver især havde gjort sig bekendt med arbejds- og tjenestefordeling, togtiderne og lokalinstrukserne. Derefter inviterede han os alle (og det var godt et halvt hundrede i driftstjenesten) til en lettere frokost på hotel Alhambra, hvortil også det tyske personale var indbudt, og deltog - som bekræftelse på den fordragelighedens ånd hvori overleveringen var sket.

Første morgentog afgik lidt forsinket, fordi det kneb med at få forbindelse med nabostationen. Iøvrigt var toggangen foreløbig ret begrænset, med afgang kl. 4.50 og 8.50 form. og 6.25 em. (18.25) og ankomst kl. 8.06, 11.30 form. og 9.10 em. (21.10) samt et godstogpar. Det hurtigste tog var henvend halvanden time om den 41 km lange strækning til Tinglev,

men den højest tilladte strækningshastighed var også kun 45 km/t.

Udover at de få rejsende var lidt forbavset over det pæne tog, vakte afgangens ikke særlig opmærksomhed. Vi fik senere oplyst, at de fleste rejsende fra Sønderborg til Flensborg benyttede damperen. I telegrafkontoret lyttede vi efter apparatet, der tikkede morsealfabetets meldinger om togets kørsel fra station til station. Men? - hvad var nu det. Der blev kaldt med "y", haster- eller faresignalet, og jeg lukkede op for skrivestrimmelen.

Klipleve station meddelte trafiksektionen i Åbenrå, at tog nr. 1404 ikke var ankommet til Lundtoft, skønt det forlængst skulle være nået frem. At toget, vort morgentog, ikke kunne observeres hverken fra Tørsbøl eller Lundtoft, og en formodning om, at det var nedbrudt på linien, holdt heller ikke stik. Hvad mon der kunne være sket? Var det mon væltet ned ad en skrånning inde i skoven?

Der blev forhandlet med Sønderborg station om eventuelt at alarmere et hjælpekorps fra sønderjysk kommando. Men så lykkedes det at komme igennem på linietelefonen, og omsider fik vi opklaringen på mysteriet om det forsvundne tog.

Signalposten på Tørsbøl station havde indstillet togvejen til kørsel mod Padborg (Flensborg) i henhold til den tidligere plan, og ikke taget sig i agt for, at der nu skulle køres efter Lundtoft (Tinglev). Togets personale kendte jo ikke strækningen særlig godt, og fortsatte intetanende til Holbøl station, som ikke er forsynet med hovedsignaler.

Her stak en forbavset stationsmester hovedet ud af sovekammervinduet på første sal, da han hørte et tog køre til perron, og en togbetjent råbe Lundtoft. Hvad i alverden vil I her på denne tid, spurgte han det betuttede togpersonale, der pludselig var kommet til Holbøl i stedet for til Lundtoft. De få rejsende så på sagen fra den gemytlige side. Fra krigstiden kendte sønderjyderne jo til uregelmæssigheder af en helt anden størrelsesorden, og så var der jo ingen skade sket.

For at gøre historien kort: Toget blev snarest rangeret tilbage til Tørsbøl og ind på det rigtige spor. Hvorledes trafiksektionen afviklede undersøgelsen om årsagen til forvekslingen af togvejene skal forbigås i tavshed.

TØRSBØL station, 12/4 1959.
(Foto: P. Thomassen).



Klokken otte blev tog 1401 - det første danske plantog vestfra - afmeldt fra Vester Sottrup til Sønderborg. Det var ventet, at flaget skulle hejses til velkomst, men formaliteterne med overtagelsen af Sønderjylland er endnu ikke i orden, så derfor sker der ikke nogen flagning før genforeningsdagen.

Da overleveringen til DSB skete med ganske kort varsel var der ikke mødt særlig mange Sønderborgere for at modtage toget, der kørte til perronen kl. 8.15. Det var ikke noget imponerende tog, men propert og pænt. Nogle få toakslede personvogne, en post- og en rejsegodsvogn forspændt en A-maskine (et mindre eksprestogslokomotiv), der skinner så blank som en nyslået skilling. Omkring frontlanternen på den højhalsede skorsten med dannebrogsringen er der anbragt en stor egeløvskrans. Mange sønderjyder mener, at de danske lokomotiver har fået den rød-hvide skorstensring i anledning af genforeningen.

Der blev taget et par billeder af de ankomende rejsende og jernbanepersonalet grupperet mellem toget og et blomstrende kastanie-træ foran stationsbygningen. Vore uniformer vækker opmærksomhed; sommersolen glitrer i huernes gyldne vingehjul omkap med de blanke beslag på lokomotivet.

Personalet, der gik over i dansk tjeneste (slesvigerne) har ikke fået udleveret uniform endnu, og møder foreløbig til indøvelse med et rødt armbind ibroderet statsbanernes bomærke i hvidt. Nogle af dem har meldt sig ret sent, tyskerne så jo ikke gerne, at de gik over, og skældte dem ud for forræddere, når de mødes på forvaltningen i Flensborg for at hente deres personalia.

Flere af dem har kun deres "afpillede" soldateruniform, hvor man i bæltespændet kan skimte det halvt udhamrede "Gott mit uns" og ørnemærket. Det var en betingelse, at de kunne tale og skrive dansk.

I formiddags blev der taget et gruppebillede foran stationen af det samlede danske og tyske jernbanepersonale. Alle var i uniform, med undtagelse af godsekspeditør Edelsten, der bar en fiks stråhat. Op ad dagen kom sønderborgerne for at se, hvorledes "e, rigsdanskere" havde klaret premieren. - Nogle, og nok de fleste, i håb om, at det var forløbet godt, mens andre syntes at have ventet det modsatte. Vor joviale optræden var iøvrigt ikke længe om at tage kegler hos publikum, folk hilste gemytligt

med det sønderjyske "daw" eller det specielle sønderborgske "moin".

Andre etaters personale havde indfundet sig sammen med soldater fra sønderjysk kommando. En fransk officer fra den internationale kommission var i følge med en italiensk sergent. Den tyske Bahnmeister Tietgen promenerede sin stadsuniform med kårde i gehæng. Italieneren pegede på banemesteren og sagde noget til officeren, der blot trak på skulderen og sagde: Employé chemin de fer (jernbanetjeneste).

Da de rejsende fra formiddagstoget var steget ud på perronen, gik der en gammel mand med hvidt kindskæg og iført en grønlig diplomatfrakke med medaljer på brystet hen til stationsforstanderen og præsenterede sig som sønderjysk veteran fra 1864, af de Århus dragoner, forhenværende teglværksarbejder Hans Rossen Lundsgaardsmark. Under kampene ved Dannevirke havde hans eskadron i en fægtning med østrigske husarer dækket det sidste danske tog, der kørte nordpå. Og nu var han kommet for at sige: Velkommen tilbage!

Personalet for indgåede tog fortæller om overleveringen på andre stationer. Stort set har der ikke været større uoverensstemmelser - det hører til undtagelserne, at den tyske chef inden afrejsen havde savet flagstangen over og fældet æbletræer i haven. En serie tyske lokomotiver afgik fra Tønder sydpå i aften under en infernalsk hylekoncert med dampfløjterne, der helt overdøvede et ungdommeligt sangkor, som mødte frem til afskeds serenade. Nogle steder havde man nysgerrigt betragtet det danske afgangssignal til toget: Stationsbestyrerens mundtlige afgangstilladelse til togføreren suppleret med grønt flag. Derefter togførerens kørsignal til lokomotivføreren, med udstrakt arm og et langt og kort pift i signalføjten. De tyske signaler var jo anderledes. Nogle sagde ironisk, at vi fløjtede for flaget.

Da den nye grænsestation Padborg, eller rettere Paddeborg, kun er en mindre landstation, må banegården i Tinglev, der tillige er et vigtigt jernbaneknudepunkt, afvikle en stor part af grænsetrafikken.

En hård belastning for stationens beredskab. Her kommer tyske tog forsynet med trykluftbremse, og danske tog har vacuum- eller skruebremse. En portør fik et stygt sår i panden, da han skilte en trykluftkobling, og måtte foreløbig forbindes med bandage af cre-

pepapir; der fandtes ikke andet i den tyske lægekasse, man havde ved hånden.

I eftermiddags, da jeg ryddede op i kontorets arkivskab, fandt jeg en del løbesedler med opfordring til alle tyske embeds- og tjenestemænd om at underskrive en henvendelse til præsident Wilson om at modsætte sig afstemningen i Slesvig. Endvidere fandt jeg en pakke med stationens etatsflag, prøjsens hvide ørneflag.

SØNDERBORG station med forplads.
Et postkort fra tysk tid, som forfatteren sendte til sine forældre straks efter ankomsten til stationen. (Forfatterens arkiv).

Begyndelsesvanskeligheder

Sønderborg station, juni 1920.

Såsnart kongen har stadfæstet den endelige overtagelse af de sønderjyske landsdele, hvilket formentlig vil ske først i juli, ventes genforeningsfesten at finde sted i Dybbøl skanser, dagen efter at kongen er redet over den gamle grænse.

Der skal tilrettelægges en stor togtrafik på Sønderborg med betydelige krav til DSB. Det er en stor opgave for et lille land med kort varsel at skulle overtage en landsdel med næsten 185.000 indbyggere. Statsbanernes egentlige jernbanenet bliver forøget med ca. 250 km, der skulle forsynes med både lokomotiver, person- og godsvogne. Stationsanlæg og banelegeme var i en tilstand, som krævede omgående vedligeholdelse. Efterkrigsårene havde



Sønderburg Bahnhof

præget mangt og meget med slendrian og lige-gyldighed, og det var svært for mange at skulle indordne sig under de nye forhold.

Nogle er utilfredse med vekselkursen og med at skulle betale 30 øre for en billet, der hidtil kostede 10 pfennig. Den tyske 4. vognklasse, hvori der kan medtages alt muligt gods, kendes jo ikke hos os, hvor større varepartier skal forsendes i pakvognen.

Forleden kom en mand trækkende ind på perronen med sin gedebuk, der skulle med på landet til kundebetjening, og lod uden videre Mads hoppe op i en kupe, men det gik jo ikke. Han blev meget fornærmet over, at den ikke engang måtte komme med i kupeen mod betaling. Det sker ikke så sjældent, at togpersonalet må fjerne sække med pattegrise og levende fjerkræ fra kupeerne til anbringelse i pakvognen. Forleden kom der en og ville købe en køreplan, men noget må have svipset, thi vi havde ingen til salg.

Også her måtte improviseres. I en fart fik vi lavet nogle små hefter med togforbindelser, som vi solgte for fem øre pr. stk. Garderobe og bladsalg er et ukendt begreb her, - d.v.s. restauratøren passer gerne på kufferten for en punch eller et glas øl. I en automat kan Rübexahls eventyr købes for 10 pfennig.

Når den vagthavende assistent er fraværende i middagspausen, er jeg alene på kontoret sammen med en af slesvigerne, og i går, den 21. juni havde vi også tjeneste. Eftermiddagssolen skinnede ind gennem de høje vinduer og fik det til at glitre i sandet på gulvet. Alt åndede fred og idyl, mens vi ordnede noget regnskab, og slesvigeren fortalte om, hvorfor han gik i dansk tjeneste. Han havde talt på knapperne mange gange, thi han var en ældre mand, men barnefødt og opvokset i Nordslesvig. Efter at have gjort tjeneste i 16 år som sergent ved husarerne i Wandsbeck, blev han ansat ved statsbanerne som militær aspirant og kom senere til Sønderborg. Da han ikke ville forflyttes sydpå, var han kun avanceret til laveste ekspedientgrad, og derfor valgte han at gå i dansk tjeneste, især da han gennem sit kendskab til heste havde mange forbindelser blandt egnens bønder.

Så bankede det på døren, og to nydelige yngre damer trådte ind. De ønskede gerne deres rejsegods videresendt med damperen til Lyksborg. Da jeg havde fået garantsedlen, foldede den ene af damerne et stort dokument ud

som legitimation, mens slesvigeren så til. På én gang sprang han op i retstilling og slog hælene sammen med appel. Dokumentet, eller rettere passet, lød på hendes kongelige højhed prinsesse af Danmark. Jeg havde lige fået overrakt passet og lovede at omeksperdere rejsegodset, da den vagthavende assistent kom til stede.

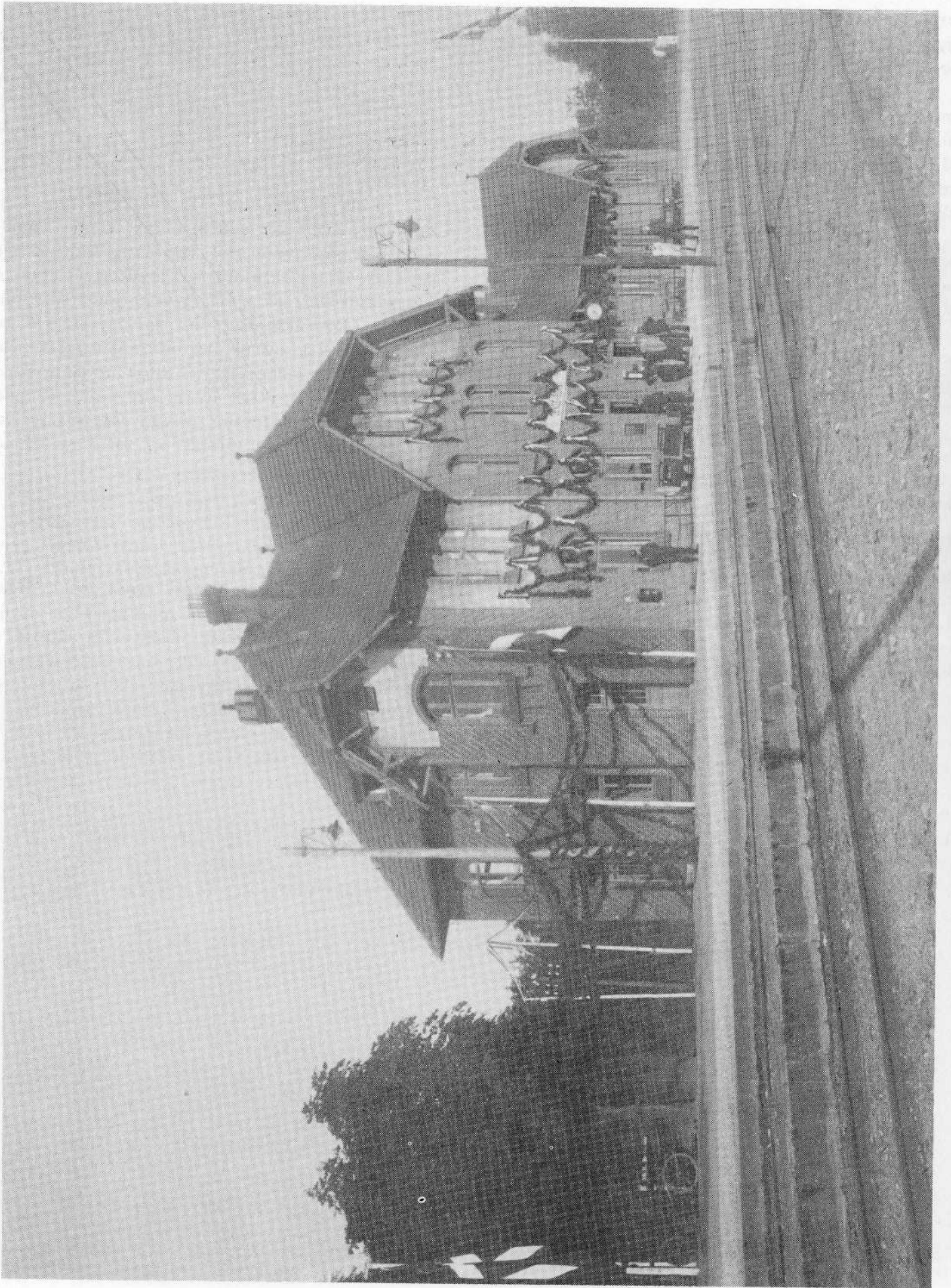
Lidt nonchalant tog han det fra mig og spurgte, hvad der skulle laves, men - tableau! - da han så, hvem det tilhørte. Jeg har sjældent set en så eklatant forvandling til underdanig servilitet. Æh - åh, deres kongelige nåde, værsgo, komindenfor - er der noget De ønsker? Mens damerne nettede sig i garderoben, hviskede han ærgerligt til mig: "Hvorfor fanden fortalte De mig ikke, hvem det var". Prinsessen og hendes hofdame havde været på cykeltur gennem Sønderjylland og ville nu aflægge en visit i Lyksborg.

Den 25. juni 1920.

I formiddags var der mødt adskillige af byens honoratiores for at modtage et prominent selskab fra hovedstaden. Gæsterne skulle ankomme med toget 11.30, og den vagthavende assistent promenerede iført sin flotte sommeruniform henad perronen i livlig samtale med datteren af en kendt kommandørkaptajn. Men det blev over tiden, og publikum begyndte at vise tegn på utålmodighed, hvorfor assistenten måtte udfolde al sin charme for at berolige.

VUE over Sønderborg station, ca. 1908 (efter postkort, arkiv: P. Thomassen).





Jeg, æh, forstår ikke, hvor toget bliver af, det er anmeldt rettidigt og skulle allerede have været her. Han så nervøst efter uret, - det skulle vel aldrig? Næh, ankomstproceduren var begyndt som den skulle, - med at sende en portør ud til indrangering af toget (en af de midlertidige sikkerhedsforanstaltninger). Han tænkte allerede på at sætte en større eftersøgning igang, da stationens drager, gamle Willi, der endnu var nogenlunde ædru, sjokkede hen og strakte hals over skrænten mod godsekspeditionen.

"Donnerwetter", råbte han forskrækket, "e taag hælle nænn ve e swinramp" (død og pine, toget holder nede ved svinerampen). Stort postyr og forvirring, - ledsaget af indignerede bemærkninger: ved svinerampen, - har man set mage, - at behandle de rejsende som grise o, s. v. Kjoleklædte herrer for afsted med flagrende frakkeskøder. Jo, ganske rigtigt, uset fra perronen var toget kørt op foran den lange rampe, hvor folk forlod kupeerne under latter og tummel, og bekvemt kunne spadsere lige hen til pontonbroen.

Foto side 12: SØNDERBORG station smykket ved genforeningsfesten 1920 (Jernbanemuseet).

Portøren, der skulle indrangere toget, opdagede for sent, at et sporskifte stod forkert og som det eneste fornuftige valgte han i samråd med lokomotivføreren at køre frem til rampen, da der var fri bane, i stedet for at manøvrere toget tilbage ad den stejle kurve ud mod Alssund, - hvor der forresten lå en afsportet vogn i strandkanten fra et rangeruheld.

Slesvigerne begynder efterhånden af falde til, og er konstituerede i deres fremtidige stillinger. Et par underassistenter er ikke tilfredse med den nye grad som "mesteroverportør", der dog nogenlunde svarer til deres kvalifikationer, men ønsker et obligatorisk advancement. På en enkelt undtagelse nær, har dog ingen ønsket at forlade tjenesten igen.

Det hændte forleden, at en slesvigsk portør fik en lille balle af stationsforstanderen, og derfor gik hjem fra tjenesten i utide og pakkede sin uniform sammen, sendte den ned på stationen med besked om, at han ikke kom til tjeneste mere. Men forstanderen kendte jo en del til folk, der havde slidte nerver fra krigstiden, og sendte bud til portøren om at møde på sta-

Herunder: LUNDTOFT station den 12/4 1959 (Foto: P. Thomassen).



tionen. Efter en fortrolig samtale endte det med, at manden kom i tjeneste igen. Det var vel heller ikke sikkert, at tyskerne havde taget ham til nåde igen. Disse fik jo en hel del overtalligt personale ved afståelsen. Efter sigende, - ja, der går så mange rygter - er det nord-slesvigske jernbanepersonale anbragt som overtalligt i Flensborg og på andre sydslesvigske banegårde, for eventuelt at være ved hånden i påkommende tilfælde.

Det er mærkeligt, at der ingen havnekaj er ved statsbanesporene, bortset fra nogle kreaturladebroer. Godstransporten mellem byen, amtsbanerne og havnen i forbindelse med statsbanegården foregår med hestevogn over pontonbroen. Ovre på bysiden dutter og bimler det lille havnebanetog, så det er en lyst, og kører kul til både bane og gasværk.

En mindre "flåde" af kulskibe ankom forleden og skulle losses ved statsbanernes havnekaj, men der var ingen! - hvorfor de måtte omdirigeres til Åbenrå, hvor kullene blev om-læsset i jernbanevogne og sendt til lokomotiv-depotet i Sønderborg.

DYNT station ca. 1911 efter postkort (arkiv: P. Thomassen).



Sønderborg er en dejlig by

Genforeningsdagene har sat sit præg på byen. De mange forretningsrejsende og tjenestemænd nordfra giver livet kolorit og handelen forøget omsætning. Vi får udbetalt et udstationeringstillæg som supplement til lønningen, thi alt er ret dyrt. Og mange ønsker at tjene danske kroner i en fart, eftersom den tyske mark falder i kurs. De fleste tjenestemænd har endnu ikke fået deres familier hernel, og må indtil videre undvære hjemlivets hygge. Men den mangel gør byens mange hoteller og restauranter store bestræbelser for at råde bod på.

Der skal af disse være omkring et halvt hundrede i byen, som har et særdeles muntert og stærkt pulserende aftenliv. De forskellige rangklasser og tjenestegrader indenfor civil- og militæretaterne har hver især deres yndlingslokaler.

Marinens mandskab foretrækker Sønderborg slotsbad eller Bellevue. Andre våbenarter og civiletaternes personale søger Stadt Hamburg, hvor en københavnsk cabaret-revue er rykket ind med et dristigt repertoire, assisteret af Holger Pedersen (Gissemand), der p.t. er korporal ved intendanturen. Ingen kan som han foredrage "Sov Dukkelse" på klaver, så smægtende at de sønderjyske piger får våde drømmende øjne. Eller Lumbyes jernbanedampgalop med fut i. Avancerede forlystelseskæster frekventerer det livlige danseetablisement Centralhotellet, hvor man kan se unge mænd optræde i det tyske socialistiske partis uniform med skrårem over blusen og rød kasket i den sorte kasket, dansende til "Ach, du mein Lischen".

Embedsmænd og officerer mødes med borgerskabet på Sønderborghus eller hotel Alsund, byens ældste og fornemste. Til gallafest på Alsund ankommer man i lukket karet eller eventuelt i bil. Ja, direktøren for amtsbanerne kører så at sige til hotellets dør, med privat sætog ad havnebanen i en flot salonvogn, under dutten og klokkebimmelim fra lilleputlokomotivet. Straks efter togets ankomst arrangerer hotelkarlen med en stiv grog til personalet.

Byens tyske borgere samles på Prins Adalbert, i Helgolandsgade (tidligere Adalbertstrasse), det forhenværende marineofficerskasino. Er her ungdomsfest kan man se fikse piger i matrosbluse og med navne fra den tidligere Sønderborgflåde i de flagrende huebånd. Hovedgaden Perlegade har foruden gæstgivergårdene flere folkelige traktørsteder, bl.a. papa Lumbech, hvor øllet skummer fra fontænerne og serveres af nette piger i Dirndel-drugt.

Svende og ungarbejdere holder til på fagforeningshuset, hvor der er underholdning med "Wien bleibt Wien" afden mekaniske spillekommode. Mange har småt med mammon, - nogle deler en øl eller en bierwurst (pølse med brød) og en og anden er vokset fra sit civile tøj, mens han var borte i krigen.

HVERDAG på Sønderborg station i 1962. MO-vognene var da den normale trækraft. (Foto: hol)

Tilsyneladende udfoldes et blomstrende restaurationsliv i byen, men man udtaler bekymring for, hvorledes det vil gå fremover, når den store genforeningssøgning er ovre. De store garnisoner, der var basis for mange bekvæmheder, kommer ikke igen.

Foreløbig er der dog kun lukket et mere specielt etablissement, på Lyshøj i nærheden af kasernen, og selskabsdamerne er sendt sydpå. Men hoteller og gæstgivergårde har fuldt belagt, og privat lejes ofte den pæne stue ud til turister, møbleret i Biedermeyerstil med familieportrætter, mesterdiplomer, mindetavler med jernkors og bånd i glas og ramme.

Bønder kommer agende "til stajs" og spænder fra på Colosseum eller Sønderjylland, langs havnen er der en række knejper, hvor søfolk og fiskere har deres gang, eller gæstgiverier, hvor prangere og kreaturhandlere drikker lidkøb med kunderne.



Nydelige cafeer besøges i eftermiddagstimerne af byens og egnens damer, og Sønderborg har også en rådhuskælder med et fast stampublikum. Her kan man få både kaviar og champagne, serverede i de små hyggelige separatkabinetter.

På amtsbanegården udfolder der sig et pulserende folkeliv i togtid. Stoute bønder med grundtvigianerhat og adstadige koner i sorte silkesjaler blander sig i vrimmelen med handelskoner og børnerige husmandsfamilier mellem en broget mangfoldighed af gods. Her er bylter, kurve og kasser med mange slags dyr. Endog en kærre med gedebukkeforspand. Særprægede personer savnes heller ikke: manden med snakmaskinen (grammofonen) eller kræmmeren med sin kunstfærdige kramkiste.

I banegårdsrestauranten får gamle frontsoldater sig en punch, mens de ryger cigaretter og fortæller kantinehistorier. Krigen kom-

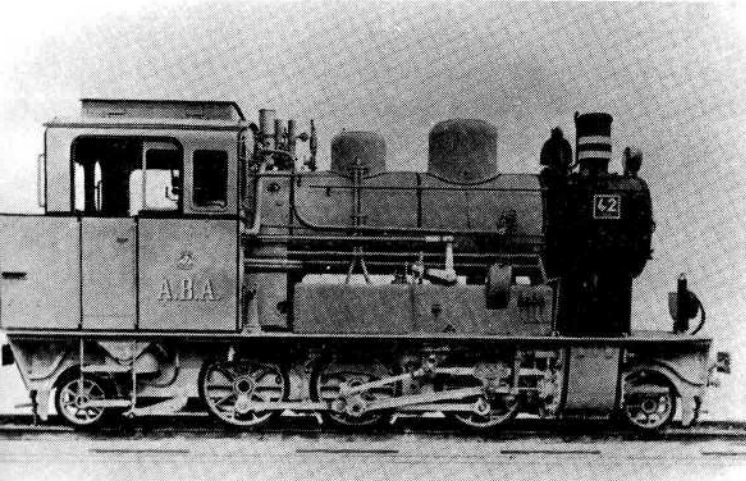
mer man sjældent nærmere ind på, ihvertfald ikke dem, der var i ilden. Men der er andre, som nok kantage en tårn i politisk diskussion, og skælder hinanden ud for etapehærer. Så bliver der trumfet i bordet og råbt "dævlén gåle mæ" eller "donnerwetter". Derimod kommer det sjældent til nationale uoverensstemmelser, dertil har det danske for dybe rødder i egnen her. Bliver en bjørn for stor, skal mutter Holst nok få ham lodset ud gennem bagdøren.

Dampskibspavillonen har stærk søgning på skønne sejldage. Aristokratiske partout-damer venter ved balustraden med opslået parasol på at komme ombord i Balder eller Herta til eftermiddagskaffeturen til Bøgely eller Sottrupskov og Arnkil. Et mere kosmopolitisk

JERNBANEGADE i Sønderborg 1962. Motortoget er på vej fra bystationen mod statsbanegården. Billedet er taget en søndag og der er derfor ikke megen trafik. (Foto: hol)



publikum går ombord i Fylla til Fåborg, eller Aleksandra til Flensborg på en grænsetur med billig snaps. Dampere glider ind og ud under sirenetut og tætte dampskyer, røgfaner driver over mod Alhambras selskabsterrasse, langs Kurhotellets park, hvor koncertkapellet forlyster gæsterne, mens de nyder udsigten over bugten mod Dybbøl banke.



Fabriksfoto af loko 42 fra ABA (Amtsbannerne på Als). (Arkiv: hol).

Fra genforeningsfesten

Banegården er klar til afvikling af dagens trafik i en størrelsesorden som aldrig før. Der bliver kun plads til persontogene og godsvogne med livsvigtige forsendelser.

Vi regner med at skulle ekspedere henved en halv snes tusinde rejsende fra og til det øvrige land. Ved stationens to perroner kan der højst anbringes en snes korte toakslede personvogne, og så må der endda anbringes hjælpetrapper.

I aftes ankom et sovevognssærtog med embedsmænd fra hovedstaden, da disse skal logere i toget et par nætter. En af de høje herrer ville imidlertid bo hos en bekendt i byen, og ønskede sin kuffert sendt derover med drageren. Gamle Willi blev sendt afsted med den, men han var ikke helt appelsinfri, og væltede

nok så nydeligt med sin trækvogn henne ved broen, da han havde fået for megen fart på ned ad bakken - ved skiltet: "Auto, attention, ralentier køre langsomt". Udover et par buler i kufferten, "skete der ingen skade", som det hedder på jernbanejargon.

I morges kl. otte samledes personalet omkring flagstangen, - og med blottede hoveder, i ærbødig tavshed, mens Dannebrog langsomt gled til tops til tonerne af Vift stolt på Codans bølge fra et spejderorkester, og foldede sig ud i en let brise.

Der kommer dampere i havnen med festdeltagere fra øerne, og på sundet, mellem kaserne og verdens ende, ligger flådens skibe for anker. Ved titiden kommer Dannebrog fra nord med kongefamilien ombord og modtages med kanonsalut.

Snart er kongeskibet fortøjet ved en bro overfor banegården, hvorfra vi kan se det pompøse modtagelsesceremoniel med troppeparade, høje hatte og vajende fjerbuske blandt tilskuernes bølgende vrimmel, mens et kraftigt hornorkester spiller: Kong Christian stod ved højen mast. Vi har nu ikke megen tid til at beskue det pragtfulde sceneri i havnen og på broen, der iøvrigt er pyntet af selve dekoratøren fra Tivoli.

Særtoget med enkedronningen må standses i Vester Sottrup, mens vi rydder sporene for ankomne tog. Der skal kunne køres til den røde løber i bil, hvorfor denne bliver lagt ud på perronen i nærheden af stationsforstanderens hønsegård, som man i travlheden har glemt at camouflere med grønt.

Kongen kan ventes når som helst for at modtage sin gamle mor. Der kommer han, - alene, dronningen er ikke med. Et garderkompagni præsenterer gevær, - bjørneskindshuene vækker opsigt - og der bliver trængsel om kongens bil. Så ruller toget til perron, en portør passer på rettidig standsning ved løberen, hvor kongen venter, støttet til sin sabel. Han har et lille mén fra rideuheldet i Haderslev i går.

Omtrent samtidig blev en herre med en lidt påfaldende opførsel diskret, men håndfast fjernet fra tilskuerskaren af en civil politibetjent. Salonvognens togbetjent åbner vogn døren og dronningen hjælpes ud af en kammerherre og en lakaj. Stationsforstander Hald kommer ilende ad perronen til modtagelsen - med sin stråhat på! Men rejsegodsportøren har bemær-

ket fejltagelsen og løber bagefter med "den trekantede" og foretager ombytningen af "trillehatten" uden formaliteter. Situationen er reddet!

Hvidklædte piger overrækker majestæterne blomster, men tiden er fremskreden. Processionen til Dybbøl skal starte klokken et fra slotspladsen, og det gjorde den, men det varede langt over en time med det store optog at passere pontonbroen.

Desværre kunne jeg ikke overvære højtideligheden i kongeskansen, jeg måtte assistere i telegrafkontoret, hvor man var bagefter med at aflæse strimlerne, der lå som en halmdyngede på gulvet.

Hen på eftermiddagen kommer de store skarer fra Dybbøl, og som en stormflod strømmer menneskemasserne ind på stationen for at tiltræde hjemrejsen. De fleste skal løse billet, fordi man ikke kan få returbillet i fjerntrafikken. Forhallen var fyldt til bristepunktet med folk, der masede sig hen til billetsalget, hvor jeg ekspederede. Der blev slagsmål om at komme først, folk rev og flåede i hinanden og smed pengene hen foran mig, uanset om de havde fået billet eller ej. Det var ikke til at få ørenlyd. Sveden haglede af os i det lumre lokale, og som noget ganske uhørt for en elev smed jeg min jakke og ekspederede i skjorteærmer.

Udenfor på perronen var det også galt. Folk stormede togene ængstelige for ikke at komme med. Alt syntes forvirring og kaos. Vi havde hverken stations- eller togpersonale nok til at styre publikum. Nogle barrikaderede sig i kupeerne og nægtede at lukke op. Men så fik stationsforstanderen assistance fra ordenspolitiet. Otte raske betjente fik snart sat skik på tilstrømningen og formeret kø foran billetsalget, der kom til at foregå uden unødigt parlamentaren og fumlen. En betjent dirigerede ved ruden: - frem med kalveskindet, - få moneterne parat, - jo, De fik både billet og rigtigt tilbage, - den næste.

Der kom skred i sagerne, og salget foregik flydende. Men puh - ha, der blev jo stillet store krav til jernbanegeografien og kendskabet til vort lands mange dialekter: "jejte Skræem" "tåw te Wiw, te Wust og Tappernøjj". Vi havde ikke alle billetter i færdigtryk, mange skulle skrives, og det tog tid. Stempelmaskinen dunkede, mens seddelpengene dyngede sig op. Skilleløst måtte suppleres med frimærker. Et par pakker billetter til forsyning af salgs-

rummene i skabet blev under åbningen tabt på gulvet, og flød rundt i et syndigt rod.

I dagens anledning har trafikinspektøren forlagt sin residens fra Åbenrå til Sønderborg, der jo er begivenhedernes midtpunkt med kongefamilien, regering og rigsdag samt landets øverste embedsmænd nærværende. Kritiske blikke følger statsbanerne under afviklingen af stortrafikken. Der vanker også en opmærksomhed - jernbanerestauratøren kommer ind på kontoret med en svingende bakke store glaskrus med skummende fadøl.

Det blev sent, inden vi fik styr på seddelbundterne og gjort regnskabet op. Otte tusinde rejsende havde vi sendt afsted, da dagens sidste overfyldte tog var kørt. Og nu stod vi ude på perronen, føreren af grisen (rangermaskinen) plettet i ansigtet af sod og olie efter mange timer på fyrpladsen med henved 40° i skyggen. Rangerpersonalet med ømme knæ og skrammede næver, dagens arbejde var mest foregået i løb. Jeg hørte rangerlederen fortælle en rejsende at han havde stødt foden. Jo, men ikke noget videre, den var blevet klemt lidt under "hunden", da han gav "grisen" vand. "Hunden" er sporspærren ved remisen. Ellers var alt forløbet godt, vi havde da klaret det.

Ovre på bysiden glider et langt fakkeltog hen mod kongeskibet, der ligger som et lysende fepalads og spejler sig i det mørke blanke sund. De sidste dampere tudede sig ud af havnen, fra pontonbroen og Dybbølgade klaprede hestehovene foran hjemvendende køretøjer. Vagten slår glas ombord på Peter Skram og Hejmdal, - en bådsmandspibe kalder til vagtskifte, - og alt bliver stille.

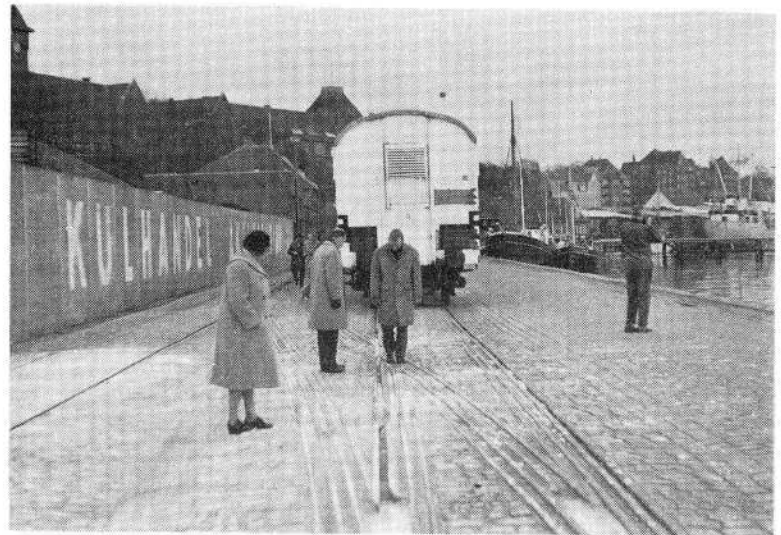
På én gang knitrer der et bragende fyrværkeri fra flådens skibe. Kaskader af raketter med funkende kometer og stjerner suser op mod nathimlen. Kontrollør Lindhardt kom hen og lagde hånden på min skulder: "oplevelserne i dag vil vi aldrig glemme", sagde han stille, "men dernede sydpå græder de i aften, over håb, der forsvandt!"

I genforeningens sommer

Det strømmer ind med turister og andet godtfolk. Vi har et stort arbejde på stationen med at informere om Dybbøl og byens seværdigheder. Naturligvis mest om det, der minder om kong Christian den Anden og krigen 1864. Og så forresten sortere det forlorne fra. Ovre på slottet, hvor der er husvildeafdeling, forevises et middelalderligt fangehul som kongens fængsel, skønt hans tårn er revet ned forlængst. Flere steder omkring Dybbøl sælger man grannatsplinter og rustne våben fra krigen samt "soldaterhusflid". Men eksperter siger, at det meste ikke har noget med 1864 eller 1848 at gøre. Skanserne deroppe er jo anlagt af tyskerne efter 1864.

Men, - der er meget andet og mere ægte. Dybbøl Mølle og det store tyske sejrsmonument, der med sin prangende udførelse fremhæver møllen som et ægte dansk nationalt minde.

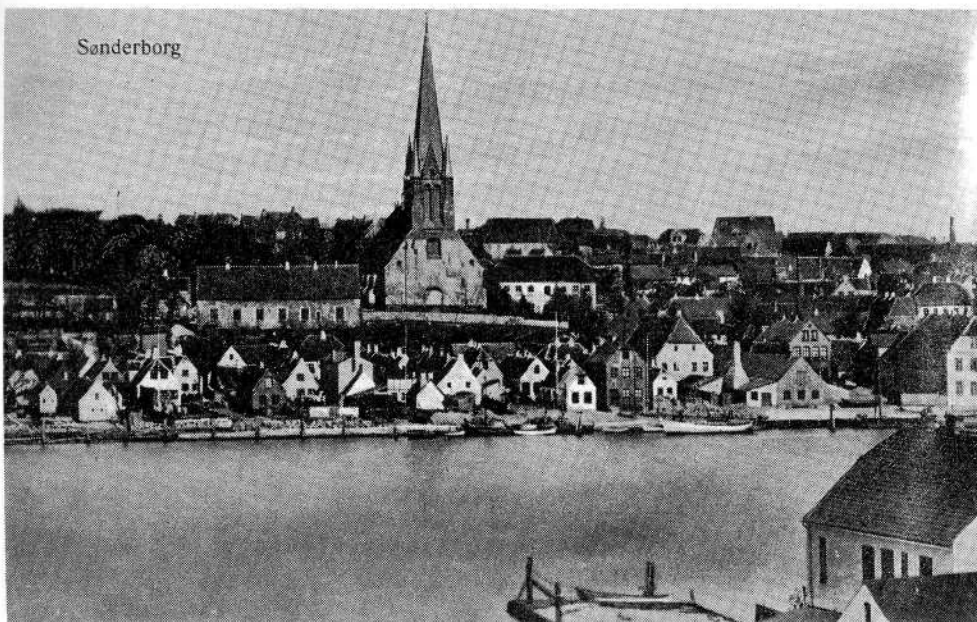
Jeg har skiftet logi, da min vært, en underofficer i den tyske marine måtte rykke ud af sin tidligere tjenestebolig på Jomfrustien, hvor hans hustru havde åbnet et pensionat, da det kneb med indtægterne. Under revolutionen havde han en tid været skriver hos byens mid-



lertidige "kommandant", ober Schneider-math (marineskrædder) Eugen Bruno Topff. Her er forresten adskillige, som får en lille pension af den tyske stat, men kursen i betragtning forslår det ikke mere end en skrædder i h.... Og så må der findes andre udveje.

En dag kom der en mand trillende ind på stationen med et telegrafapparat, han havde reddet sig i krigens kaos, og ville sælge det til stationsforstanderen.

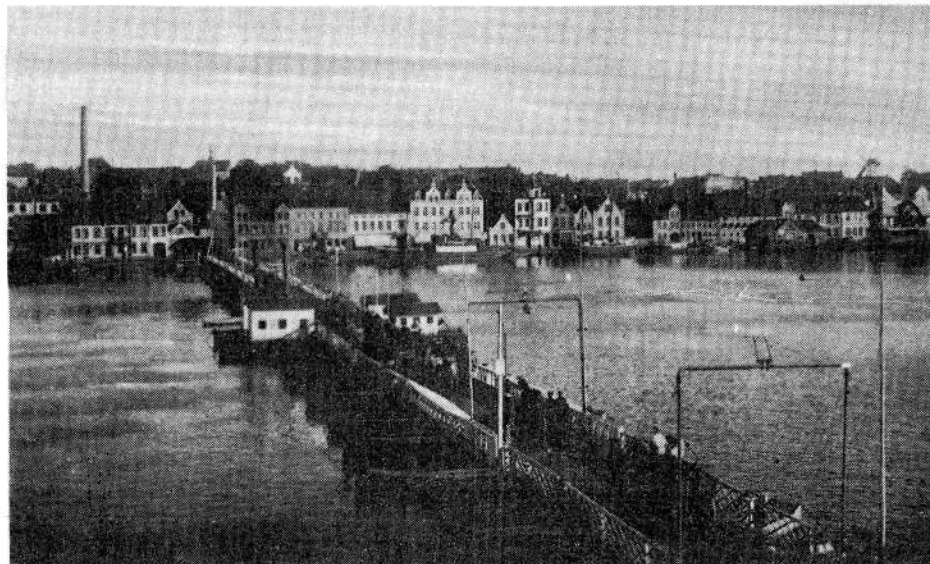
Der er en del arbejdsløshed, nogle er lidt bitre og siger: man lovede, at Danmark havde brød nok til alle, men hvad med arbejde? Nå, det bliver der snart udvej for, men handelen skal dog igang først. Hjulene var jo gået i stå, inden Danmark trådte til!



Herover: Endnu i Mommarkbanens sidste år lå på havnen på Alssiden rester af det 4-strengede spor fra smalsporstiden (foto: hol).

Til venstre: Et vue over Søndersborg fra Sundeved mod Als mod ca. det sted, hvor Christian den X bro blev ført i land. Sammenlign med foto side 24.

(Postkort, arkiv: hol)



Sønderborg Frederik VII. s Brø

Den gamle pontonbro, der forbandt Als med Jylland. Herover ses Alskysten og herunder "fastlandet". (Postkort, arkiv: hol).



Sammen med en kollega er jeg flyttet ind hos Kaptajn Thomsen i Langbrogade. Kaptajnen har i mange år sejlet på Fåborg med Fylla.

Når tjenesten er slut, skal vi igang med lærebøgerne, - på den åbne veranda, hvor fjermøllene sværmer og svider vingerne under lampekuplen. I haven klasker flagermusenes sus oldenborrerne mod æbletræernes blade. Histude glitrer Sønderborgbugten i den lyse aften. Mandolinmusik fra naboens lysthus distraherer og spreder tankerne. Det er som at møde glæden over en ny tid, der bryder frem.

Men - en dag i middagspavsens gik jeg ind i en overkomplet tysk personvogn, der stod på et sidespor. Støvet flimrede i sollyset, der dæmpedes af de snavsede ruder. Kupeerne var hede som en bageovn og væggene fulde af navne og tal, indridset af hvem? Hansen 86/4. Jakob Jensen, kanonér, navne på soldater, regimenter, datoer m.v. vekslede mellem hinanden. Og det flimrende støv blev som et slør over mindet om skæbner, - de unge sønderjyder, der engang havde siddet her, mens de kørte bort til krigen, og måske for sidste gang set deres

hjem. Hvad vidste jeg egentlig om dem og deres hjemstavn, om den nationale kamp, der førte Sønderjylland hjem til Danmark? udover skolebøgers summariske konstatering af kendsgerninger.

Jeg lovede mig selv at søge nærmere kontakt med ungdoms- og idrætslivet i forsamlingshusene, vi så ofte havde hørt tale om.

Der er selvfølgelig ungdomsliv her i Sønderborg. Private klubber og faglige sammenslutninger. Jeg har spurgt nogle unge, om de er medlemmer af en ungdomsorganisation og fået oplyst, at de var upolitiske, d.v.s. de tilhørte byens forlystelsesmilieu. Andre sagde de var internationale, og så kunne det ikke være svært at konstatere, at udover sproget havde de ikke dansknationale interesser.

Foreløbig er vi et par stykker som har fodture på programmet: Ud til fiskerhytten langs strandstien, eller gennem Sønderskoven til Kathrinelund.

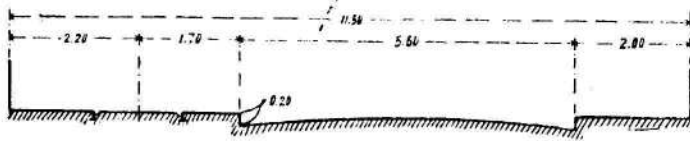
Det var en oplevelse at overvære en sammenkomst med ungdom fra Sundeved på forsamlingsgården i Vester Sottrup, hvor der både blev vist idræt og folkedans. Over fem hundrede unge havde deltaget. Her hørtes ikke et eneste tysk ord, men til gengæld kneb det svært med at forstå dialekten, mens der blev snakket løs ved kaffebordet, hvortil deltagerne selv bragte kage med hjemmefra. Det havde vi to forvante rigsdanskere fra Sønderborg ikke tænkt på. Men den sønderjyske gæstfrihed fornægtede sig ikke, venlige hænder forsynede vore tallerkner med pumler, tået, fedtkager og vrejnonger, og hvad man ellers kaldte de lækre, hjemmebagte specialiteter (boller, lagkage samt klejner!) Fra Sottrup kirketårn havde vi den storslåede udsigt over Sundeved, Als

Christian den X bro set fra Als (kirkepladsen). Sporet der afgrener mod højre fører til havnen. (Foto: hol).

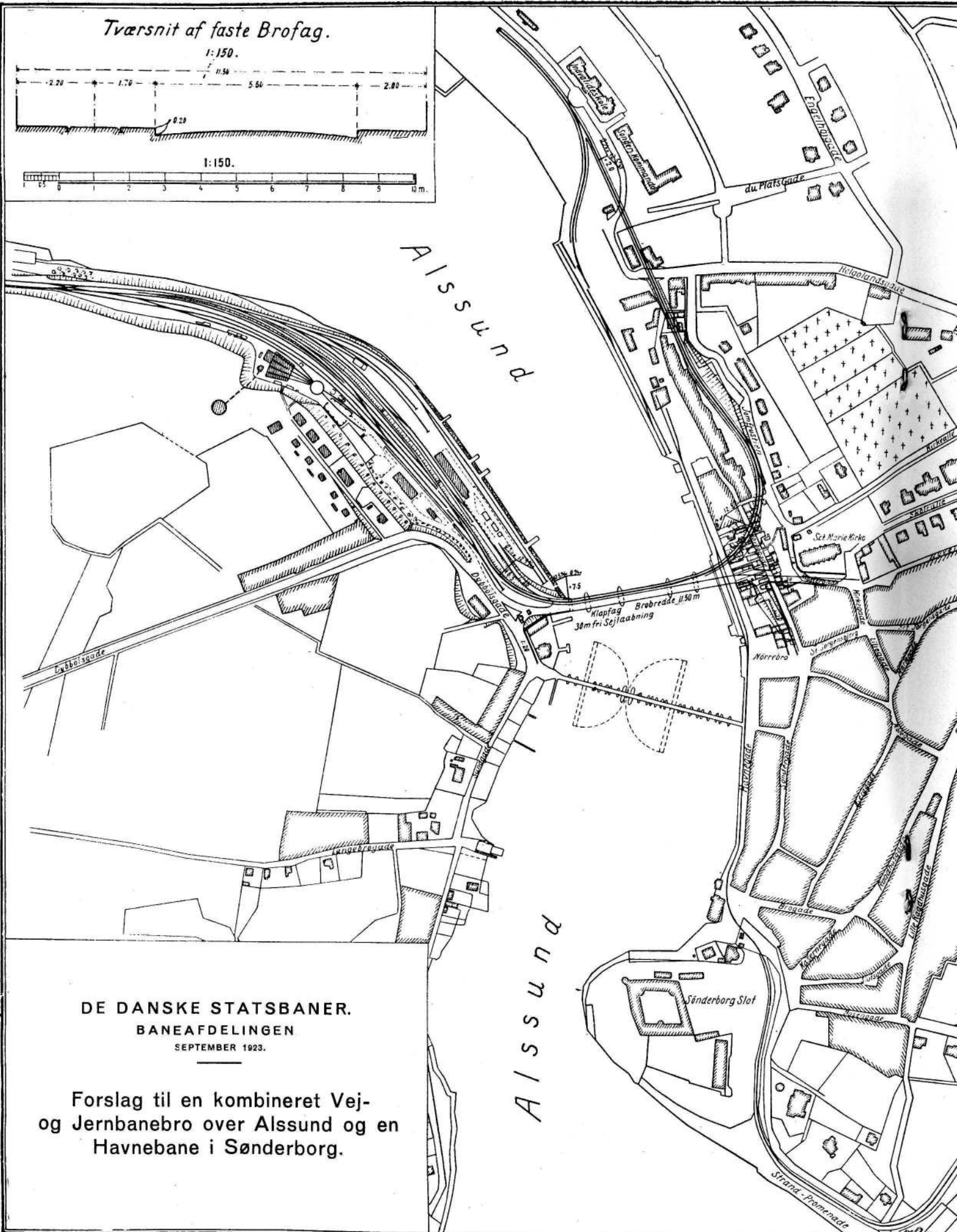


Tværsnit af faste Brofag.

1:150.



1:150.

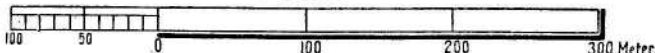


DE DANSKE STATSBANER.
BANEAFDELINGEN
SEPTEMBER 1923.

Forslag til en kombineret Vej-
og Jernbanebro over Alssund og en
Havnebane i Sønderborg.



1:6000.



Århus

Nørreherred og det meste af Broagerland. Kirkeklokken manglede endnu, den var sendt sydpå for at omsmeltes til kanonerne.

"Turr - er de herrer på vej til Sottrupskov eller Sandbjerg?" Joh, det var vi. Og snart efter rullede vi videre ad landevejen i en charabanc med raske spritsere for, i selskab med unge idrætsfolk, der vendte hjem fra forsamlingsgården. Kusken, en yngre, jovial mand, havde straks præsenteret sig som Svend Anker Hanssen Nørremølle, - senere fandt vi ud af, at det var en nevø af Hans Peter Hanssen og nu ejer af Nørremølle.

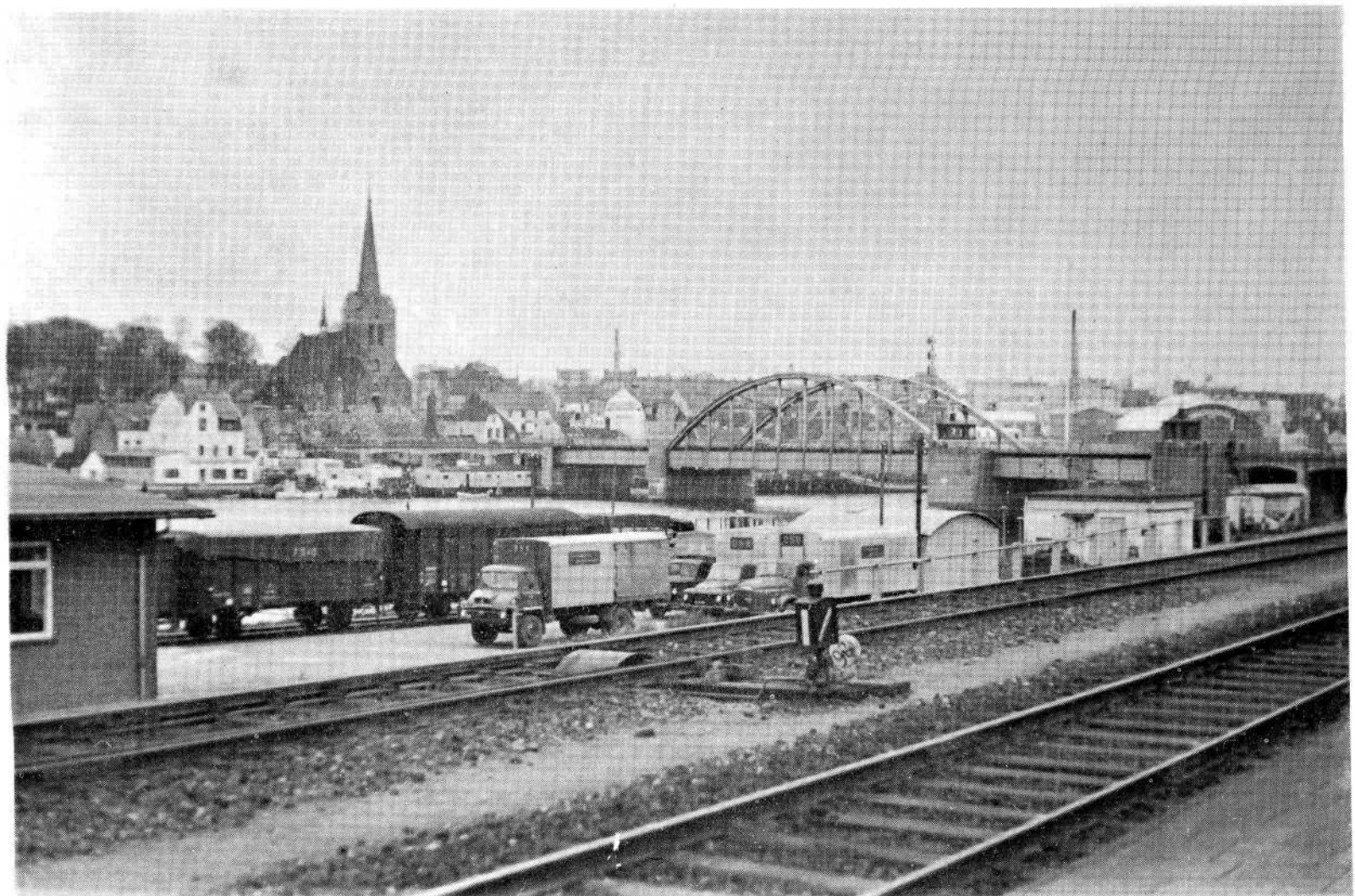
Jeg havde egentlig ventet at kunne spørge lidt ud om egnen, men i stedet måtte vi fortælle om vor hjemstavn og vort arbejde i Sønderborg. Vi fik dog en lille vejledning af hr. Hanssen da han satte os af ved stien til Nydam mose,

Christian den X bro set fra Sønderborg
H. Klappfaget er til højre for buefaget.
Tv. havnesporene. (Foto: hol).

hvor den store vikingebåd blev fundet. Derfra gik vi ad vejen til slottet eller vel rettere palæet ved Sandbjerg, gennem den store park og langs strandstien på brinkerne ud mod Alssund i udkanten af storskoven.

Herfra var det, at tyskerne kæmpede sig over til Als den 29. juni 1864. Højt oppe på de slanke bøgestammer kunne vi se arrene af de danske granater fra beskydningen med kanonerne i strandbatterierne ovre på Arnkil. Til minde om overgangen har tyskerne rejst et stort krigsmonument derovre, mægtigt som det på Dybbøl.

Mens vi ventede på damperen til Sønderborg i Skipperkroen ved det lille fiskerleje Sottrupskov, kom vi i snak med en gammel fisker, der fortalte, at han som karl på Nørremølle under krigen 1864 havde kørt sårede soldater til lazarettet på Sandbjerg; og at fiskerne i Sottrupskov i vinteren 1920, da afstemningstiden nærmede sig, havde opdaget, at den



tyske marine havde flyttet sømærkerne ved indsejlingen til Alssund. Da så den franske krydser "la Marseillaise" stod sundet ind med den internationale regeringskommission ombord, var en fisker sejlet den imøde og havde advaret mod de falske sømærker.

Mens vort skib lagde ud fra broen, så jeg ind mod en stille fredfyldt idyl med strå-tækte hytter på bankerne under skovbrynet. En enlig soldatergrav i en have eller bag et hegn erindrede om den krigens kamptummel, der havde raset her omkring for kun godt et halvt århundrede siden.

Damperen nærmer sig Sønderborg; et let tågeslør har sænket sig over havnen og blandes med røg og funker fra skibets skorsten. Skibssirenen signalerer for åbning af pontonbroen, - ellers er alt stille rundt om, også oppe på banegården. Her er der lukket og slukket, - kun semaforens røde øje stirrer ud i sommernatten.

Hvor Sundeved spejles i bølgerne blå
med bøgeløvs krans om sin pande,
der titter i skovbrynet hytterne små
med kalkede mure og tage af strå
så lunt ved de smilende strande.

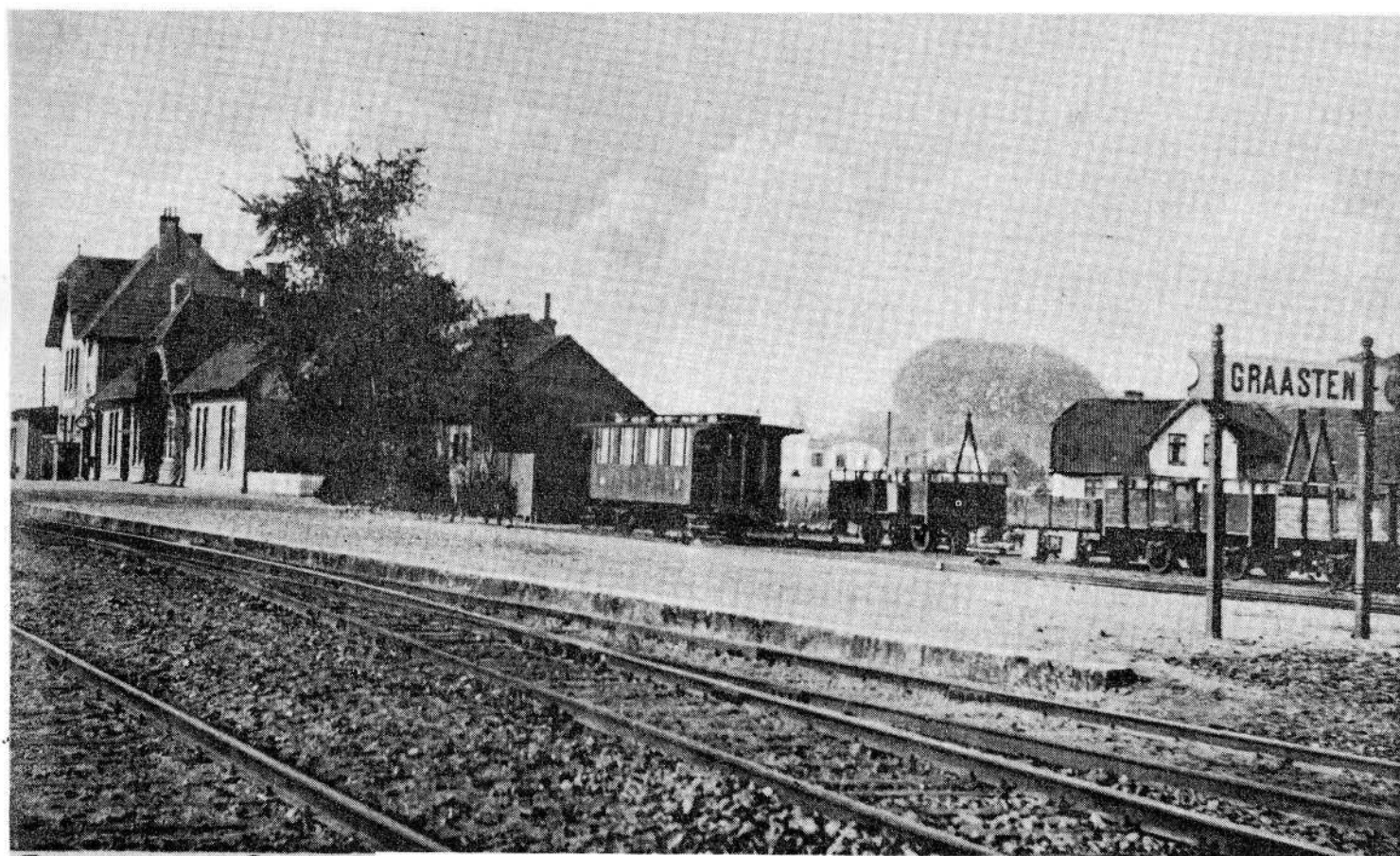
Besøg i Gråsten

Juli 1920

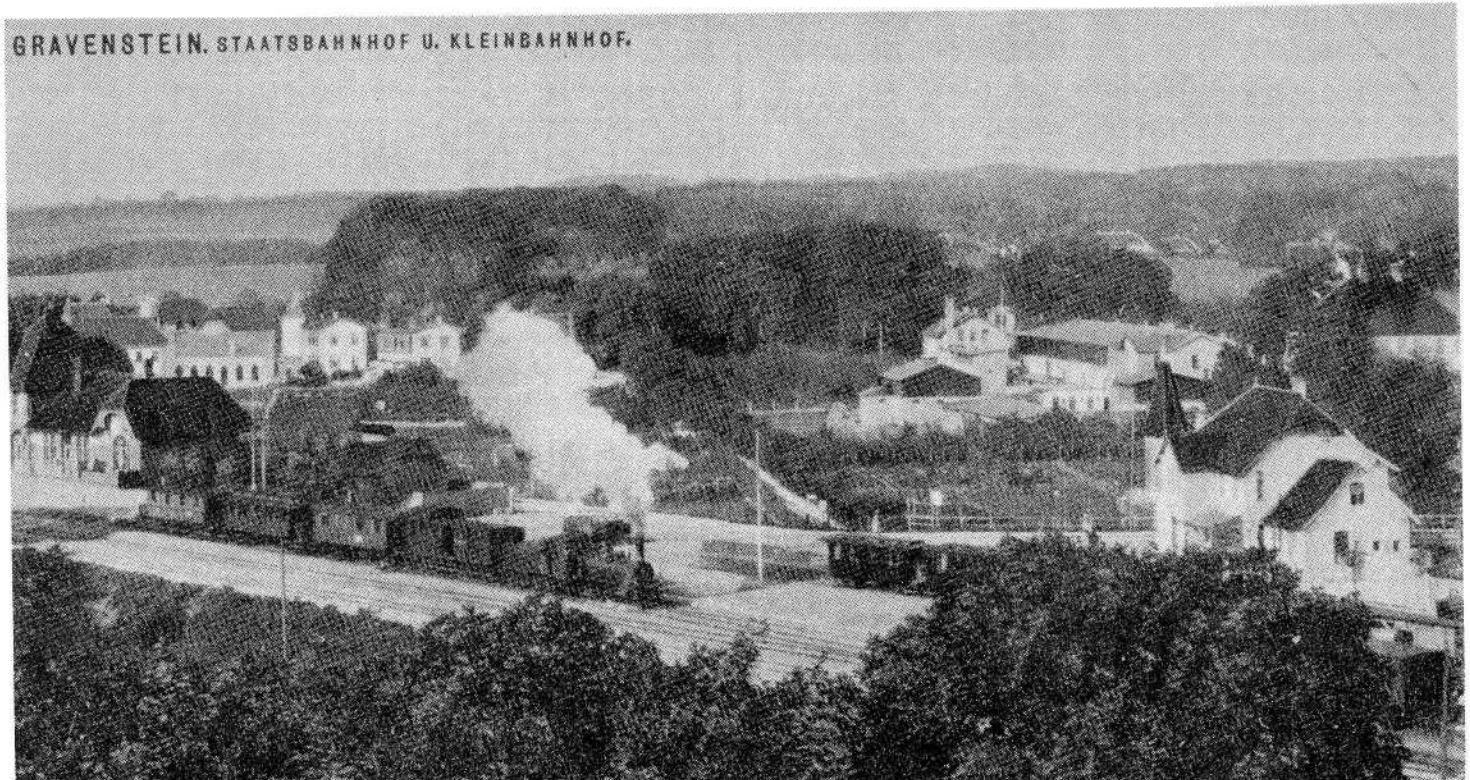
Jeg var på afløsning i Gråsten. Mit kendskab til byen var begrænset til forbirejse undervejs til Sønderborg, da jeg så Lillebanen holde klar til afgang. Den smalsporede bane løb langs med statsbanesporet, men udenfor både bomme og indhegning og under en højlydt klokkebimmelim og ah-yh-diskant fra dampfløjten, akkompagneret af syden og hvæsen fra utætte ventiler, mens plejlstængerne flimrede med hjulenes "babbelab" henover skinnestødene under det morsomme firkantede lokomotiv.

Flensborgdamperne lægger til ved en bro i nærheden af stationen, og passagererne søger ind i den store park ved Kurhotellet. Derimod

Banegården i Gråsten kort efter overgangen til dansk styre. (Postkort, Jernbanemuseet).



Banegaarden, Graasten



kommer der ikke mange rejsende med toget. Stationen er i en tung villastil og synes bygget alt for stor til trafikken. Men den rummer et fyrsteværelse, "Fürstenzimmer", står der på nøglen. Slottet ved søen tilhører hertug Ernst Günther, den sidste - omend kun af navn - nordslesvigske hertug, der sammen med sin familie opholdt sig her i somrene og i jagtsæsonen indtil kejserdømmets sammenbrud. Den tyske kejserinde var forøvrigt en søster til hertugen. Da rejsen foregik med tog, skulle der selvfølgelig være en fyrstelig ventesal.

Amtsbanen, "e lillbahn", har sin egen station. "Kleinbahnhof" står der på muren. Her er der en restauration med livlig søgning, thi et grisemarked har lokket mange folk til byen, og banen har en af sine store dage.

Banens persontog består foruden af lokomotivet af 1-2 to-akslede personvogne til ca. 30 rejsende i hver, en pakvogn og eventuelt diverse hastervogne. Der forefindes en 2. kl. kupe, men hverken den eller 3. kl. har toilet. Belysningen sker ved petroleumslamper. Lokomotivet er tokoblet og har facon som en almindelig godsvogn.

Skorstenen stikker ud gennem taget som på en beboelsesvogn. Det er bygget af jernplader, og rummer foruden den melonformede kedel en kulkasse med skrå bund. Der er "sty-

Gråsten station før 1920. På denne side vestenden med statsbanestationen helt til venstre og amtsbanens station helt til højre (forfatterens arkiv). På side 27 østenden af stationen (postkort, arkiv: hol).

retøj" i begge ender, da banen ikke har drejeskiver. Længden er ca. 5 m og den tjenstfærdige vægt ca. 14 tons, incl. ca. 2 tons vand og kul. Akselafstanden er 1,75 m og hastigheden 30 km/t. Lokomotivet kan altså passere ret skarpe kurver. Men togbelastningen må ikke gerne overstige en halv snes læssede vogne på vandret bane og under de gunstigste vejrforhold, fortæller man. En lukket godsvogn har 10 m² bundflade og laster 5 tons.

Banen har midterpuffesystem, d. v. s. kun én puffe i hver vognende. Sammenkoblingen sker ved hjælp af hager anbragt i pufferne, og koblingshagen holdes på plads, over en bolt, af en jernkæde med kugle, når vognene er koblet sammen.

Vognene har vægtstangsbremse, og i forbindelse med en såkaldt togline etableres en gennemgående bremse, Heberleinbremsen. Fra bageste vogn føres linen til lokomotivet over trisser i stativer på vogntagene. Bremsen betjenes af et spil på lokomotivet, hvor personalet kan stramme eller slække linen.



Strammes den, løsnes bremserne, og slækkes den, bremses der. Brister linen, eller rives den over ved koblingsbrud, træder alle bremserne i funktion.

Åbenrå amtsbaner synes at have den mest primitive drift blandt småbanerne. Personalet har vist ingen anden dansk uniformering end huerne, den øvrige beklædning består mest af tidligere, "afpillede" uniformer. De andre sønderjyske amtsbaner har bl.a. både vacuumbremse og elektrisk togbelysning.

I landsbyerne undervejs varetager kromanden på stationskroerne også som baneagent billetsalg og godsekspedition i forenklet form. Sikkerhedstjenesten besørger af togpersonalet, der får ordrer fra hovedkontoret i Åbenrå gennem linietelefonen. Telefonapparaterne synes iøvrigt at stamme fra banens første tid (den blev åbnet for drift i 1899).

Nogle af banens funktionærer er sydfra og ikke helt fortrolige med det danske sprog. Det lød lidt pudsigt for en rigsdanser, at lokomotivfyrbøderen fortalte, "at en lokmatif have dødet so ein bullkalf i anprall o e strekk" (lokomotivet havde dræbt en tyrekalf på fri bane).

Det er virkelig en oplevelse at rejse en tur med denne lille bane, der snor sig som en serpentine gennem det skønne landskab. Fra

Gråsten til Åbenrå var der 20 km ad landevejen, men 31,5 km ad banen.

Åbenrå amtsbaner var de første af amtsbanerne, der blev nedlagt - den 1. april 1926. Et forsøg på at drive banestykket Gråsten-Var-næs med en motorvogn og en traktor - af et nydannet aktieselskab i Gråsten - mislykkedes. Rutebilerne kom ind i billedet og overtog trafikken.

Stationen i Gråsten 1961.
(Foto: P. Thomassen)



Ringriderfest og stortrafik

Sønderborg, sommeren 1921.

Stationsforstander Hald havde erfaret, at der i juli ville blive afholdt en rytterfest med ringridning i Sønderborg, hvortil man ventede en meget stor deltagelse af ryttere og tilskuere fra oplandet. Festen havde været en årlig tradition før verdenskrigen og med flere hundrede ryttere samt tusinder af tilskuere.

Altså ville der blive stillet store krav til banernes befordringskapacitet, hvorfor det gjaldt om at være forberedt herpå i tide, så der kunne indsættes ekstra personvogne og trækraft i togene. Amtsbanerne på Als måtte have alt disponibelt materiel i beredskab til særtogskørsel det meste af dagen og det halve af natten i de tre dage, festen varede. Søndagen blev største festdag, mandag var der ingen ridning, men frokost for festdeltagere samt fyrværkeri om aftenen. Ringridningen sluttede om tirsdagen med præmieuddeling til rytterne. I alle tre dage blev der et stort opbud af markedsgøgl, forfrisknings- og fornøjelsesmuligheder. Om aftenen dans for ungdommen på restaurationer og gæstgivergårde.

Als, der omtrent er på størrelse med Mors, leverer det største antal deltagere til ringriderfesten.

Amtsbanerne på Als, der trækker det største læs med personbefordringen, har linier til Augustenborg-Nordborg og til sønderherredet fra forgreningsstationen Vollerup, med en linie Lille Mommark-Skovby og en sidelinie Lille Mommark-Færgedgården, ialt 50 km bane. Her er ca. 100 tjenestemænd, hjælpearbejdere og baneagenter. Sidstnævnte har jernbaneekspeditionen i entrepriser ved siden af deres private krohold.

Amtsbanegården i Sønderborg er en stor, flot hovedbygning, hvor der også er hovedkontor, ved siden af er der godsekspektion, remise og et stort værksted. Udover selve stationsanlægget er der et par sidespor og en havnebane.

Banen har 26 stationer og holdsteder, men uden andre signaler end sporskiftevisere. Stationsnavnene har forkortelser ligesom hos DSB: Sdb for Sønderborg, Oa for Broager o.s.v. På kortet over Als står der ved Mommark: Færges til Ærø, men banen ender ved en græsrabat foran færgedgården, en kro, der ligger på skrænten ud mod Lillebælt. Nedenfor på stranden findes resterne af en anlægsbro, hvorfra der før krigen gik motorbåd til Ærø.

Amtsbanerne har jo smalspor (1 m) og er uindhegnede. Højest tilladte hastighed er 45 km/t. Sikkerhedstjenesten udføres af togpersonalet, der får telefonisk ordre fra hovedkon-



Amtsbanegården i Gråsten
ca. 1909 efter postkort.
(Arkiv: P. Thomassen).



Amtsbanegården i Sønderborg ca. 1930
(Foto: Kreutzfeldt, arkiv P. Thomassen)

toret. I Nørborg (senere Nordborg), Augustenborg og Vollerup er der stationsmestre i stedet for baneagenter.

Det rullende materiel består af 9 lokomotiver omtrent som DSBs rangermaskiner, litra HS med langhalset skorsten og kulkasse. En snes personvogne med kupeafdelinger og endeperron, 3. kl. og med siddeplads til ca. 30 rejsende i hver. Yderligere har jeg set to polstrede vogne til 2. kl., heraf én truckvogn. Hertil kommer ca. 100 lukkede og åbne godsvogne, de fleste med ca. 10 m² bundflade og ca. 5 tons lasteevne.

Materiellet har énpuffersystem, der til lige er indrettet med sammenkoblingsanordning og sidder på den gennemgående trækstang. Persontogene har vacuumbremse, elektrisk lys og opvarmes gennem en dampledning fra lokomotivet. Godstogene har skruebremse eller bremses ved hjælp af et vægtstangssystem i

forbindelse med en togline, der er ført igennem til lokomotivet og betjenes af lokomotivpersonalet.

Nu til ringriderfesten rigges de åbne godsvogne til med telt af presenninger og indrettes som bænkevogne. Alsbanerne er stærkt besøgt af turisterne, thi en skønnere tur gennem det frodige sommerlandskab kan man næppe tænke sig.

Den smukke hjemstavnsang om Als begynder netop med stroferne:

Af østerhavets vove
en ø sig hæver skønt,
bekranset stolt med skove
bevokset mildt med grønt.

Søndag den 10. juli blev årets største festdag i Sønderborg og en trafikdag for både statsbaner og amtsbaner af format, da ryttere fra Als og Sundeved samt Broagerland samledes til ringriderfesten - kaldet Nordeuropas største rytter- og folkefest.



Hovedbygningen på amtsbanegården i Sønderborg. Efter postkort ca. 1908, (Jernbanemuseet).

Ved middagstid begyndte folk at strømme til byen og fylkedes langs rytteroptogets rute, der udgik fra slotspladsen. Det var et imponerende syn at se den lange kortege svinge ud fra slottet og fortsætte ad guirlandesmykkede gader. Rytterne var alle iført hvide huer, sort jakke og hvide benklæder og lange støvler med blanke sporer. Der var heste af mange racer: tungere arbejdsheste, Hannoveranere, Oldenborgere, lette Lithauere o.s.v. alle velplejede og behørigt opsadlede.

Forrest red to herolde i klassisk kostume, derefter fulgte fanejunkerne, komiteens formand med adjutant, og så kom de øvrige i hver sin afdeling med forrider og løftede vimpelprydede lanser. Der var ryttere i næsten alle aldersklasser og på den ranke og spændstige holdning kunne ses, at adskillige var gamle husarer eller dragoner.

Passende steder kørte vogne med musikkorps, som underholdt med gjaldende hornmusik i takt med de klaprende hove. Når sangen om Als blev spillet, - samme melodi som Vift stolt ... sang begejstrede tilskuere med. Optoget talte 300 ryttere.

På festpladsen var der opstillet galger, hvor rytteren i galop skulle fange den ophængte ring på sin lanse - i kappestrid om kongeværdigheden eller præmier til dem, der fik de fleste ringe.

Vejret var strålende. Tusinder af mennesker trængtes ved galgerne eller i gøglets larm. Krotelte med forfriskende ølfontæner, isafkølede snapse og vederkvægende pølser med pumler og sennep havde søgning som aldrig før.

I de tre festdage havde Sønderborg besøg af ca. halvtredstusinde ringridergæster, der for halvdelens vedkommende blev befordret med togene og fjorddamperne. Politi og festkomite havde nogle travle dage, og der foregik en sand folkevandring over pontonbroen, men alt forløb uden uheld.

Fra mine år på Sundeved

Efter endt militærtjeneste gjorde jeg fra vinteren 1922-23 tjeneste i Vester Sottrup som trafikmedhjælper og efter at have været afløser i et par år forfremmet til assistent.

Stationen havde sidebane, Broagerbanen, 12 km lang og af en lettere bygning end hovedlinien og var ligesom denne delvis indhegnet. Skelde var endestation og her var der remise, vandtårn og kulgård. Nærmest Vester Sottrup lå trinbrættet Stenderup, derefter fulgte stationerne Nybøl, Skodsbøl, Broager, Dynt og Skelde. Heraf havde Broager og Skelde indkørselssignaler og morseapparat. Toggangen foregik i pendulkørsel med 6, senere 7 togpar dagligt, samt to sene aftentog på søn- og helligdage. Formiddag og eftermiddag gennemfør-

Hagenbjerg station på Als på strækningen til Nordborg. (Postkort ca. 1912, arkiv: hol).

tes et togpar til Sønderborg. Trækraften bestod af et rangerlokomotiv, litra F, med højtliggende kedel og kulbeholder, der ikke krævede drejning på endestationerne. Der var heller ingen drejeskive hverken i Vester Sottrup eller Skelde.

Personvognene var de sædvanlige toakslede kupevogne med sidedøre. 3. klasse havde jo træsæder og intet toilet. En enkelt vogn havde to 2. kl. kupeer - rygere og ikke-rygere - med polstersæder i gråt fløjl og med toilet. Højest tilladte hastighed på banen var 45 km/t.

I Vester Sottrup kunne der kun køres direkte fra Broagerbanen efter Tinglev, medens der skulle rebrousseres til og fra Sønderborg; d.v.s. at togene skulle køre ind og ud i samme ende af stationen. I de første år havde vi en livlig trafik med både rejsende og gods. Der afsendtes ugentlig flere vognladninger levende fedesvin til Hamburg. Svinene skulle jo vejes ved leveringen på rampen, og da stationsforstanderen tillige var kongelig vejer, tjente han en god ekstraskilling.

Opkøbernes afregning med bønderne fandt stedovre på stationskroen med efterfølgende splendid frokost, hvortil stationschefen blev



indbudt. Personalet måtte jo ikke modtage drikkepenge, - men, når det regner på præsten

Jeg fik et udmærket pensionat med kost og logi i forsamlingsgården Sundeved, hvor der var elektrisk lys, vandværk og badeværelse. Stationen havde petroleumsbelysning, vandpost i gården og gammeldags lokummer.

I begyndelsen var min månedsløn som medhjælper 120 kr. og jeg betalte 70 kr. for kost og logi. I tilgift havde jeg adgang til fester og kulturelle arrangementer, og det betød en hel del, thi der var snart ikke den forening i et stort oplandsområde, som ikke afholdt sine sammenkomster her. Egnen har jo dybe rødder i dansk åndsliv. Hans Peter Hanssen Nørremølle er født og opvokset i Sottrup sogn.

Ikke så sjældent var der bryllup - "kåst" - hedder det her, på "gården" med en gammel bondekulturs smukke traditioner: musikanter, skaffer og unge piger i nationaldragter. Ved en sådan lejlighed blev vi pensionærer ikke stedbørn med hensyn til smagsprøver på vin og god bryllupsmad.

Man kunne ofte komme i tvivl om, hvorlænge det var betimeligt at forblive på en landstation, men man kom aldrig i vildrede med, hvorledes fritiden skulle anvendes. Her var ungdoms- og idrætsforening, foredrags-, sang- og musikforening.

Om sommeren spillede jeg fodbold og om vinteren var der gymnastik og en række af underholdende eller belærende foredrag. Og diletantkomedie, hvor man rigtig kunne lære at opfatte den sønderjyske dialekt - det blev straks sværere at tale den! En cykel hed: e hjul, et led til en eng: e lejgaf te e maj, en have: e kalgår, en kæreste: en bruj, et kys: e muttes og at åbne en flaske vin: å tej gaf o e buttel vin o.s.v.

Jeg fik mange gode venner og kammerater og blev ofte inviteret til: awtens-bys (aftenselskab) på omegnens gårde.

I disse år rejste jeg til udlandet for at opleve fremmede baner og kollegers tjeneste-

Vester-Sottrup station i 1959.
(Foto: P. Thomassen).



forhold. Tyske baner kendte man jo, derfor gik en rejse til Belgien, Frankrig og Spanien.

I egnene omkring Verdun lå krigsødelagte landskaber endnu hen som ørkenlandskab med ruiner og sønderskudt materiel, og ved Liege frembød de gamle slagmarker et sørgeligt syn med soldatergrave og ødelagte byer. På turen til fort Duaumont og det kolossale gravmæle over ukendte soldater, en halv snes km. nordøst for Verdun, så jeg noget, der engang havde været en banegård, med store dynger af rustent og forvitret jernbanemateriel, lokomotiver og vogne, skudt sønder og sammen. Jeg vidste jo, at tusinder af sønderjyder havde været med i krigen i disse egne, hvor de hårdeste kampe rasede. Nu forstod jeg, hvorfor mange frontsoldater, jeg havde talt med, ikke ville nærmere ind på, hvad de havde gennemgået her af gru og lidelser. - Krig er et helvede på jord.

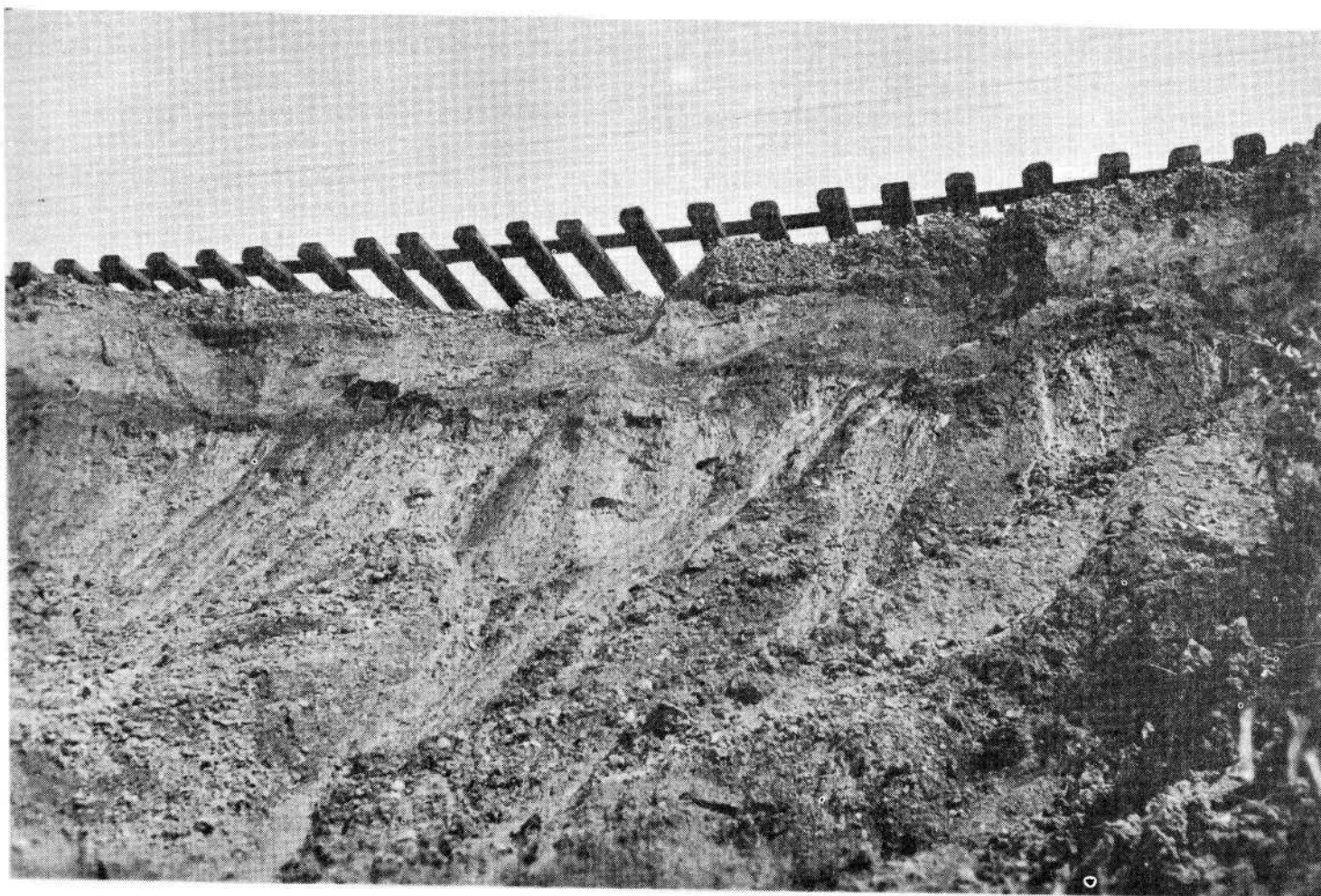
Dæmningsskred på Broagerbanen
den 9/7 1931 (forfatterens foto).

Undervejs til Spanien, i nærheden af Lyon, så jeg resterne af et tog, der lå ved siden af banelinien. Det var Calais-Rivieraekspresen, som var afsporet i en solkurve. Lokomotiv og waggoner lignede et legetøjstog, der var trådt sønder og sammen.

Paseftersynet på den spanske grænsestation, Port Bou, ved middelhavskysten tog en syndig tid, og folk skældte ud efter noder. En særlig aggressiv spanier blev truet med stok af gendarmen. Her blev vort tog stoppet i mange timer, fordi et forudkørende godstog var stødt sammen med et persontog ved en tunnel. De to svære lokomotiver stod presset op mod hinanden som to kæmpende rovdyr.

En rejse til England var knap så dramatisk, men alene en kort omtale af Londons underjordiske baner ville fylde et helt kapitel, så jeg vil blot nævne, at jeg kørte med elevator ned til en af de dybest liggende linier, hvor stationen lå 30 m under gaden.

På Bishopsgate godsstation så jeg det danske smør ankomme fra Harwich, - i små sorte



godsvogne med plankepuffer uden fjedre. En hamper transport af vore pæne dritler i den varme tid, - efter en omhyggelig befordring i kølevogne og -rum hos DSB og DFDS.

Under en udflugt med den corniske rivi-
eraekspres fra London til Exeter, i Sydengland, var det interessant at lægge mærke til, hvorledes der ved Taunton station blev koblet en personvogn af toget i farten. En såkaldt slipping coach - den bageste vogn. Toget fortsatte uden at standse, mens vognen under ledsagelse af en konduktør som bremsler, langsomt rullede ind til perronen med de rejsende til Taunton. I Cumberland oplevede jeg en morsom tur med lilleputbanen Eskdale Railway, mellem Ravenglass og Boot. 11 km lang og med 381 mm sporvidde. Lokomotivet, der kan præstere 90 km/t er en tro kopi af et hurtigtogsloko. Lokomotivføreren, der tillige er fyrbøder, sad på tenderen og havde overkroppen ovenover førerhuset. Banen blev stærkt benyttet af weekend rejsende.

Den interessanteste tur, jeg rejste, var med Bergensbanen. Denne ca. 500 km lange bane fra Kristiania (nu Oslo) til Bergen er vel nok Europas mest storslåede baneanlæg gennem barsk højfjeldsnatur, med ca. 180 tunneller. Dens højeste punkt er 1300 m o.h. Her ofrede jeg de 8 af en tidages sommerferie. Desværre var de roterende snepløve i hi ved Finse, men vest for Upsete station i Raundalen så jeg tunnelindgangen, hvor sneen fra et lavineskred havde presset en banevogter op mod væggen i hans vagthytte. Her stod han, frosset ihjel med lygte og signalfag i hånden, da man efter flere dages forløb fik ham gravet fri. Den roterende måtte give op, da et stort stykke af strækningen var spærret af splintret tømmer.

I tyverne var der ikke noget som hed faglig videreuddannelse for DSBs personale, med repetitionskursus eller adgang til orientering i udvidet fagkundskab.

Men takket være jernbaneforeningen kunne man få sin faglige viden suppleret under studiekursus ved fremmede jernbaneforvaltninger, idet der blev bevilget gratis orlov her til, bl.a. ved de jernbanefaglige uger på forvaltningsakademiet i Berlin. Men dette tema er for kedeligt at komme nærmere ind på her.

Den 1. december 1927 oplevede vi en lille revolution på togtidernes område, idet døg-

nets timer nu skulle betegnes med 00.00 - 24.00. Det kneb jo for mange at vænne sig til de nye klokkeslætsbetegnelser.

I tjenestekøreplanen havde vi tidsangivelser med halve minutter, og der opstod lidt forvirring for publikum, da vor togtidstavle fik klokkeslættene ændrede - af en malesnild portør. For at gøre det rigtig grundigt havde han benyttet tjenestekøreplanens angivelser af de halve minutter, i stedet for tiderne i den almindelige køreplan. Bl.a. til stor forbavselse for præsten fra Nybøl, engang han skiftede tog i Vester Sottrup og studerede vore togtider.

"Skal man nu regne med halve minutter" spurgte han, "ganske vist går tiden med raske fjed, men alligevel". (Tavlen blev ændret).

Samme portør havde iøvrigt en hund, der gav anledning til stort postyr engang der var ankommet en levende hane til stationsforstanderen for at slagtes til fruens fødselsdag. Den stod i et bur ude på pakhuset og galede nok så lystigt, at det gjaldede ind på kontoret til "standeren", som glædede sig til en lækker steg. Pludselig forstummede de muntre kykkeliky, og han gik ud for at se, hvad der var i vejen, og kom snart efter farende ind igen, ilede til telefonen og forlangte slagteren. "Vil De ikke komme over på stationen med det samme" råbte han, "den forbandede køter har bidt hovedet af vores kok". Det viste sig, at portørens hund havde været inde på pakhuset og set sit snit til at "halshugge" hanen, mens denne havde stukket hovedet ud mellem burets tremmer.

I tjenesten var der sjældent afvigelser fra den daglige rutine. Souschefen, tidligere løjtnant, for øvrigt af samme slægt som en af vore berømte søhelte, sørgede for, at alt gik som efter en snor. Hver lørdag formiddag måtte portørerne stille til parade med de blankpudsede signallamper og -lygter. Men det kunne jo hænde, at Broagertoget var forsinket, og da det gerne skulle tages ind på stationen inden det tilsluttende tog på hovedlinien, fik sidstnævnte tog stopsignal og måtte holde udenfor så længe.

Når så trafiksektionen gennem togførens rapport havde fået kendskab til, at toget havde holdt for stop, og ikke var tilfreds med stationens forklaring på forsinkelsesmeldingen, kunne der blive en smålig tærskelanghalm på årsagen til forsinkelsen.

Så en skønne dag overværede den inspektionshavende fra trafiksektionen, at en perronvogn med smørdritler holdt foran døren til pakkvognen i Broagertoget, hvis afgangstid nærmede sig. Personale var ikke at se, og ingen syntes at bekymre sig om, at dritlerne kom med. I en fart smed han jakken og begyndte indlæsning af smørdritler, og præcis et minut før afgang kunne han svedig, men stolt meddele den tililende togfører: "Se nu her, dersom jeg ikke havde taget affære, var toget blevet forsinket!" "Ja, men du store kineser" udbrød togføreren overrasket, "det var jo dritler, vi havde læsset ud".

Hvad mig selv angår hændte det en novemberaften, at en kvinde søgte at springe på toget, der lige var sat igang. Jeg stod i nærheden og råbte til hende om at lade være, men forgæves. Så forsøgte jeg at stoppe toget med fløjtesignaler, idet hun gled på trinbrættet. Lokomotivføreren kunne ikke høre signalerne, men det lykkedes mig at hoppe på en personvogn og ad løbebrædderne komme hen til kvinden, der hang i armene, ifærd med at synke ned mellem to vogne. Jeg fik tag i hende og omsider bakset op foran mig. I det samme mistede jeg fodfæstet, og vi dumpede ind mellem trinbrædt og puffer. Jeg havde fat i gelændet med en hånd ved en vogn med endeperron og søgte at holde kvinden fast med den anden hånd. "Tag fat i rækværket", råbte jeg, - og virkelig, om ikke det lykkedes hende at få sig arbejdet opad, så vi kom fri af klemhærken. Jeg var sunket så langt ned, at min kappe slæbte på skinnen. Derefter skubbete jeg hende ind på endeperronen og selv halvvejs sprang eller faldt af toget og ned på grusbanketten. Det gav nogle knubs at komme af i farten, men jeg slap ellers med skrækken.

Sne- og isvinteren, der satte ind i januar 1929, gav os et enormt besvær med togstandsninger og store forsinkelser. På Storebælt sad færger og isbrydere ofte fast i flere dage. Esbjerg var praktisk talt den eneste isfrie havn, og statsbanerne måtte etablere en særtogskørsel, som man ikke havde set magen til.

I Vester Sottrup havde vi et moderne sporskifteanlæg med det tyske hagelåssystem, og frygtede til at begynde med vanskeligheder med at holde sporskifterne farbare under snefygning. Men her var et område, hvor de slesvigske portører havde specialuddannelse, og

dette løste problemerne med at rense låsene for is og sne, så længe elementernes rasen da ikke tog overhånd.

En aften, da Broagertoget var meldt fra Nybøl til Vester Sottrup, syntes vi, at det varede noget længe, inden det kom, skønt der - ifølge baneformandens snemeldinger - ikke var nævneværdige snedriver på denne strækning. Der blev ringet til Stenderup kro, - om man kunne se noget til toget, der formentlig var kørt fast i sneen. Toget? svarede man, det holder ovre ved trinbrættet, hvor personalet har banket is af lokomotivets hjul. Det kører videre om lidt, da både personale og passagerer har været herinde og fået en lille hjertestyrkning.

Sommeren 1931 var ualmindelig regnfuld med både piskende regn og hele skybrud. Natten mellem den 8. og 9. juli skete der flere alvorlige dæmningssskred på banen. Bl.a. ved Adsbøl og tæt udenfor Sønderborg, samt i nærheden af Dynt på Broagerbanen. Toggangen måtte indstilles i flere uger og erstattes af rute- og lastbiler. Vognladningstrafikken var helt aflyst. I lang tid var Gråsten station endestation for tog fra Tinglev, og Avnbøl station for tog fra Sønderborg. Takket være banetjenestens linieeftersyn blev dæmningssskredet ved Sønderborg opdaget så betids, at et særtog, der dog blev ledet over strækningen med største forsigtighed under hensyn til faresituationen, kunne føres tilbage til Vester Sottrup for at blive aflæsset her, og godset, et tivoli med et lille menageri, ført ad landevejen til Sønderborg.

Det var ud på aftenen, da toget kom til Vester Sottrup, og staldkarlen fra kroen kom over på stationen for at hjælpe til med udlæsning af heste - troede han da. Han fik også fat i et grimeskaft inde i den mørke godsvogn og halede godt til, thi dyret var genstridigt. "Ka do komme heraus, din kamel" råbte han. - Og tableau! Til hans forskrækkelse kommer der en veritabel kamel tilsyne i skæret fra Luxlampen ved rampen. Så snart han så, hvad det var, slap han rebet og løb sin vej. Nå, han var næppe helt appelsinfri og kunne ikke vide, at Abdullah var skikkelig som en gammel ko.

Samme sommer begyndte der at versere rygter om, at Broagerbanen skulle nedlægges, og personalestyrken i Vester Sottrup reduceres. Jeg var imidlertid blevet gift, og da min hustru gerne ville blive på egnen, ansøgte jeg

Forslag til Lov

om

Nedlægning af Banestrækningerne Tørsbøl—Padborg og Vester-Sottrup—Skelde, Erhvervelse af den smalsporede Amtsbane fra Sønderborg til Mommark og Ombygning til Normalspor, Forlængelse og Drift af nævnte Bane.

§ 1.

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til for Statskassens Regning:

- 1) *at* lade nedlægge Banestrækningerne Tørsbøl—Padborg og Vester-Sottrup—Skelde,
- 2) *at* erhverve den Amtsbane paa Als tilhørende Jernbane fra Sønderborg til Mommark, lade denne ombygge og forsyne med Normalspor og lade anlægge en Forbindelsesbane mellem Sønderborg Amtsbanegaard og Statsbanegaard samt at lade drive den saaledes ombyggede og forlængede Bane.

§ 2.

Reglerne i Forordningen af 5. Marts 1845, jfr. Lov Nr. 6 af 10. Januar 1928, kommer til Anvendelse ved de Ekspropriationer, som nødvendiggøres ved det i § 1, Punkt 2, omhandlede Anlæg m. v.

§ 3.

Udgifterne ved de i § 1 under Punkt 1 og 2 nævnte Anlæg m. v. anslaaes til ialt ca. 2 000 000 Kr., heri medregnet Ekspropriationsudgifter.

§ 4.

De Grunde, der anvendes til det i § 1, Punkt 2, omhandlede Jernbaneanlæg eller forbeholdes til senere Udvidelser af samme, fritages, saa længe de benyttes til dette Øjemed, for alle Skatter, Afgifter og Byrder, og de paa Grundene til Anlæggets Brug værende eller opførte Bygninger fritages indtil videre for alle Skatter, Afgifter og Byrder til Staten; ligesom de ved Nedlægning af de i § 1, Punkt 1, nævnte 2 Statsbaner frigjorte Arealer med paastaaende Bygninger vedbliver at være fritaget for saadanne Skatter, Afgifter og Byrder i samme Omfang som hidtil, saalænge de ikke afhændes eller udlejes.

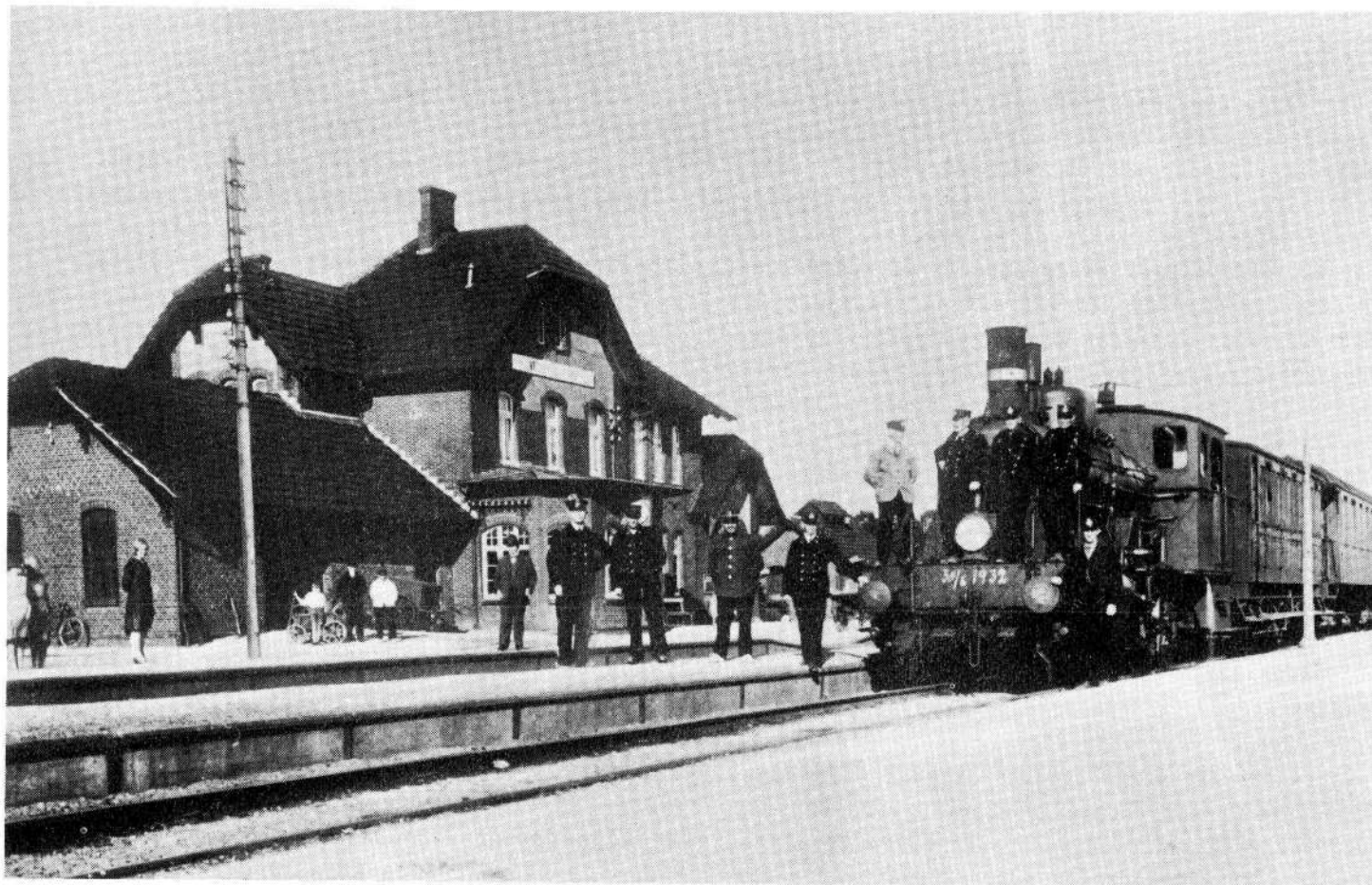
Forsiden af forslag til lov om bl. a. nedlægning af Vester-Sottrup - Skelde, vedtaget 7/4 1932. (Arkiv: hol).

om forflyttelse til Sønderborg, hvor der skulle ansættes et par assistenter mere i anledning af, at statsbanerne skulle overtage rutebildriften på Als og Sundeved - og, når amtsbanen til Mommark blev nedlagt, at ombygge denne strækning til normalspor, overtage den og drive den i forbindelse med den private færge til Fåborg.

DSB havde fået en reformivrig generaldirektør i efteråret 1931, og fra nytår 1932 indledtes en ny epoke i jernbanernes historie. Mindre sidebaner skulle nedlægges, og flere privatbaner ville følge efter. Broagerbanen og amtsbanerne på Als skulle væk. En fast bro over Alssund, med jernbanespor, til afløsning af den gamle pontonbro, var snart færdigbygget og ville blive indviet sidst på sommeren. Herved fik statsbanestationen jernbaneforbindelse med byen, men foreløbig kun til havnebanen, der - så længe amtsbanerne var i drift - havde både smal- og normalspor.

Efterhånden forsvinder den gamle romantiske idyl fra banerne. Togene begyndte at holde op med at ryge. Der kom benzindrevne motorvogne, og snart ville dieselvognene holde deres indtog. I juni forelå min forflyttelse til Sønderborg fra 1. august, og da jeg under stationsforstanderens sygdom blev konstitueret som chef i Vester Sottrup, ekspederede jeg de sidste tog på Broagerbanen den 30. juni 1932.

Den 30/6 1932 nedlagdes banestrækningen Vester-Sottrup - Skelde. Her er et af dagens tog fotograferet efter ankomsten fra Skelde og som De ser, er det ikke megen opmærksomhed, det vækker blandt publikum. Det skulle lige have været i dag! I uniform under stationsnavneskiltet står forfatteren, derefter følger mod højre: portør Juulsgaard, landpost Jakobsen, stationsmester-opt. Knudsen og på lokomotivet: fyrbøder Hansen, lokofører A. Hansen, en togetjent (afløser), togfører Hald og ved puffen: banehåndværker Kjær.
(Forfatterens arkiv).



Så gik - sidste tog på Broagerbanen

I april 1932 gav rigsdagen grønt lys for statsbanerne til at nedlægge sidebanen Vester Sottrup-Skelde, Broagerbanen, og den 30. juni lukkede den godt 12 km lange strækning.

Banen havde sin egen togstamme og som lokomotiv en rangermaskine, der jo ikke skulle drejes på endestationerne, og i Skelde var der remise, kulgård og vandtårn. Tog- og lokomotivpersonalet, en halv snes mand ialt, havde deres tjenesteboliger i Skelde.

Toggangen var ikke overvældende, syv dobbeltture daglig og heraf en til Sønderborg.

Det var egentlig meningen, at linien, der blev åbnet i 1910, skulle føres ud til et fæstningsanlæg ved indsejlingen til Flensborg fjord, men planen kom ikke til udførelse, så nogen krigsbane blev den ikke. Den fik sin glansperiode, dengang landbruget kom på fode efter krigen og genforeningen. Særlig leverancerne af svin til slagterierne bl.a. også til Hamburg gav penge i kassen. På de store "svinedage" myldrede det af liv med travlhed ved stationsramperne, hvor der holdt lange korteger med slagtesvin, som blev aflæsset og vejede under råb og skrig som ved et stort marked.

Stationschefen passede vægten fulgt af kritiske blikke fra leverandører og opkøbere, om der var balance på vægtskålen uden at møget blev vejret med. Da han i regelen havde fri-dag på den ugentlige leveringsdag, blev han inviteret til frokost på jernbanehotellet eller på stationskroen, hvor afregningen foregik. Traktementet var solidt, både med mad og drikke. Groggerne store - og som man sagde: kun for viderekomne.

Skønt mange af de ca. tredive teglværker omkring Nybøl nor og Egernsund lå i banens opland, blev produkterne herfra mest afsendt med småskibe. Hvert teglværk havde sin anlægsbro men ingen af dem havde sporforbindelse med jernbanen.

I tyverne fandt der en betydelig persontrafik sted med Broagerbanen, - enkelte tog befordrede visse ugedage over hundrede passagerer. Men det varede kun, til der kom bed-

re veje til Sønderborg og rutebilerne begyndte at tage trafikken.

Der var noget, som blev kaldt: den store Spar Es tur, d.v.s. man rejste med toget til Broager og Skelde via Vester Sottrup, gennem et smilende fjordlandskab. Smøl vold og Broager kirkebakke åbnede skønne perspektiver over Flensborg fjord og Sydslesvig. Tvillingtårnene på Broager kirke dækker hinanden i meridianen og kan ses viden om. Spadsereturen til Spar Es, gennem det stolte skovparti på fjordpynten er en af egnens smukkeste, og inde i bugten mod Vemmingbund ligger kroen, kaldet Spar Es. Herfra var der damper til Sønderborg et par gange daglig. Kom man i god tid er der tradition for at "gå ombord" i kroens berømte specialitet: stegt ål, bagt ål, ål i surt, røget ål og ostemellemmad, med diverse Ålborgsnapsse og Bommerlunderdramme til.

Banen nåede aldrig at blive motoriseret. Til det sidste kunne man på stille klare dage se kulrøgen fra lokomotivet bølge højt til vejrs, mens toget futede afsted mellem de levende hegn. I juli 1931 skete de tidligere omtalte dæmningskred på Sønderborgbanen og Broagerbanen. Toggangen blev indstillet mellem flere stationer i nogle uger. Hele trafikken på Broagerbanen foregik ved hjælp af rute- og lastbiler. Statsbanerne overvejede at nedlægge banen, men driften kom igang igen.

Ved den såkaldte "kohandel" først i 1932, hvor generaldirektøren for DSB og repræsentanter for Sønderborg by og amt enedes om, at statsbanerne fik koncession på rutebildriften i Sønderborg amt, blev Broagerbanens skæbne afgjort. Rigsdagen gav sit samtykke, og forslaget om at nedlægge den blev vedtaget ved lov 7. april s.å. Den 6. april, knap 3 måneder før banen indstillede driften, var Stenderup trinbræt skuepladsen for en lille episode under det store demonstrationsmøde i nærheden, hvortil var kommet deltagere fra hele landsdelen. Årsagen var at en gård i Stenderup havde skiftet ejer ved tvangsauktion. Politiske fanatikere piskede stemningen i vejret, bl.a. dr. Fritz Clausen fra Bovrup. Der blev skældt ud på regeringen og de gamle sønderjyske førere, som man påstod var skyld i landbrugskrisen.

Hen på eftermiddagen, da toget fra Broager kom, etablerede nogle brushoveder en "folkespærring" foran lokomotivet, da det standsede ved trinbrættet. Man nægtede at flyt-

78. Vester-Sottrup—Skelde.

Køreplanen gælder kun til og med 30. Juni.

km	Togene 1474 og 1986 gennemføres fra Sønderborg.	Nr.	1472	1474	1476	1478		1482	1484	1986
			B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3		B 2, 3	B 2, 3	P 2, 3
—	Aarhus H. 45, 44, 89 — — — — — Af	☞	23.53	—	5.05	8.20	—	11.32	14.35	16.33
—	Københ. o. Tinglev 32, 44, 89 — Af		20.10	a23.32	23.38	—	—	c8.02	9.05	14.20
—	Sønderborg 89 — — — — — Af		6.45	8.54	11.45	14.47	—	18.00	21.40	23.53
0.0	Vester-Sottrup — — — — — Af		7.20	9.20	12.34	15.07	—	18.16	21.55	0.12
1.7	Stenderup Sundeved — — — — — Af		7.24	9.26	x12 ³⁵	x15 ⁰⁸	—	18.20	x21 ⁵⁸	x0 ¹⁴
3.1	Nybøl — — — — — Af		7.27	9.30	12.41	15.14	—	18.23	22.02	0.20
6.3	Skodsbøl Sundeved — — — — — Af		7.33	9.39	12.47	15.21	—	18.29	22.08	0.25
8.2	Broager — — — — — Af		7.38	9.49	12.52	15.29	—	18.34	22.13	0.31
10.0	Dynt — — — — — Af		7.42	9.58	12.56	15.35	—	18.38	22.17	0.35
12.4	Skelde — — — — — An	↓	7.49	10.05	13.03	15.41	—	18.45	22.24	0.41

Kun Natten
aft. Søn- og Midd.

78. Skelde—Vester-Sottrup.

Køreplanen gælder kun til og med 30. Juni.

Togene 1473 og 1985 gennemf. til Sønderborg.	1471	1473	1475	1477	1977	1479	1979		1483	1985
	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	P 2, 3	B 2, 3	B 2, 3		B 2, 3	P 2, 3
Skelde — — — — — Af	6.23	7.57	11.23	x14.00	+14.19	x16.33	+16.47	—	20.12	+22.30
Dynt — — — — — Af	6.27	8.01	11.27	x14.05	+14.23	x16.38	+16.51	—	20.16	+22.35
Broager — — — — — Af	6.32	8.06	11.32	14.13	14.29	16.46	16.56	—	20.21	22.41
Skodsbøl Sundeved — Af	6.37	8.11	11.37	14.23	14.34	16.54	17.01	—	20.26	22.45
Nybøl — — — — — Af	6.45	8.19	11.45	14.34	14.41	17.04	17.08	—	20.34	22.53
Stenderup Sundeved — Af	6.49	x8 ²⁰	x11 ⁴⁸	x14 ³⁸	x14 ⁴⁴	17.11	17.13	—	20.38	x22 ⁵⁵
Vester-Sottrup — — An	6.54	8.28	11.54	14.49	14.50	17.18	17.18	—	20.43	23.01
Sønderborg 89 — — An	7.28	8.47	12.45	15.15	15.15	17.36	17.36	—	20.59	23.22
Kbh. o. Tingl. 89, 44, 32 An	16.32	19.36	20.20	—	—	5.58	5.58	—	g6.56	7.53
Aarhus H. 89, 44, 45 An	13.58	b16.43	17.08	x22.02	+22.02	x1.18	+1.18	—	3.42	+4.25

a Sovevognsrejsende 23.23. b Kun 1/7—15/8. c 1/7—31/8 8.55. g Sovevognsrejsende 7.53.

te sig og ventede at komme i håndgemæng med togpersonalet. Men toget blev roligt holdende, indtil der fra baghold blev kastet sten mod vognene. Lokomotivføreren besluttede nu at bakke toget tilbage til Nybøl. Han nåede dog ikke at få sat igang, thi der blev pludselig alarm og uro ovre ved selve mødet. Politifløjter skingrede og folk begyndte at løbe til alle sider, idet en deling betjente rykkede frem mod mødepladsen, og også de, der havde stoppet toget, stak af, og det kunne fortsætte til Vester Sottrup. Hvorledes det siden gik i Stenderup kommer ikke banen ved.

Den sidste publikumskøreplan for Broagerbanen, gældende i perioden 22/5 - 30/6 1932. (Arkiv: hol).

Torsdag aften den 30. juni 1932 afgik Broagerertoget for sidste gang fra Vester Sottrup. Der var mødt ikke så få på stationerne til en stilfærdig afsked med banen og dens personale. Egnens beboere havde affundet sig med kendsgerningerne. I Sønderborg og Gråsten samt Skelde var de nye DSB rutebiler klar til indsats næste dag. I Vester Sottrup mødte landpostbudet fra Nybøl pr. cykel for at afhente en postsæk ved toget vestfra, som en reminiscens fra banen.

Nu kommer toget, Trine!

Sønderborg-Åbenrå amt havde besluttet at nedlægge amtsbanerne på Als, og i januar 1932 fandt der en drøftelse sted mellem den nye generaldirektør for DSB, Peter Knutzen, og amtmand Refslund Thomsen, hvor de to herrer blev enige om, at statsbanerne kunne overtage den 19,5 km lange amtsbanestrækning Sønderborg-Mommark Færge og lade den udgå fra Sønderborg H (altså føre den over Christian den X bro), ombygge den til normalsporvidde 1435 mm (amtsbanerne havde jo 1000 mm sporvidde), såfremt DSB kunne få eneret på rutebilkørsel i Sønderborg amt ved nedlægningsen af de øvrige Alsbaner samt Broagerbanen.

Under en forhandling (der senere lidt respektløst kaldtes "kohandelen") i Sønderborg mellem generaldirektoratets embedsmænd og amtsbanebestyrelsen blev der med forbehold af tilslutning fra amtsråd, byråd samt rigsdagen sluttet overenskomst om disse spørgsmål - herunder om overtagelse af personale fra amtsbanerne.

Den 7. april 1932 blev forslaget tiltrådt ved lov, og Mommarkbanen genopstod som en fugl Phønix i sin nye skikkelse godt et år senere, den 15. juni 1933. Amtsbanerne lukkede den 28. februar 1933 (de var åbnet den 5. februar 1898). I det banefrie tidsrum under ombygningen foregik person- og godstrafikken mellem Sønderborg og Mommark Færge med rute- og lastbiler.

Kirke Hørup station i 1930'erne.
(Forfatterens arkiv).



På amtsbanerne var der de sidste år blevet befordret normalsporede godsvogne af lukket type på transportører (smalsporede under-vogne) mellem Mommark Færge og Sønderborg havn, hvor der begge steder var udvekslingsanlæg til sædvanlig læsehøjde. Det var et pompøst syn, når det lille tog kom futtende med en af de store vogne højt vuggende på sit understel som en gigant blandt dværge, under farten mellem de levende hegn, - men altid som sidste vogn i toget.

Fra Sønderborg havn (på Als) kunne disse vogne atter viderebefordres til statsbanegården ad normalsporet - over den nye Als-sundbro, Christian den X bro, der i 1930 havde afløst pontonbroen.

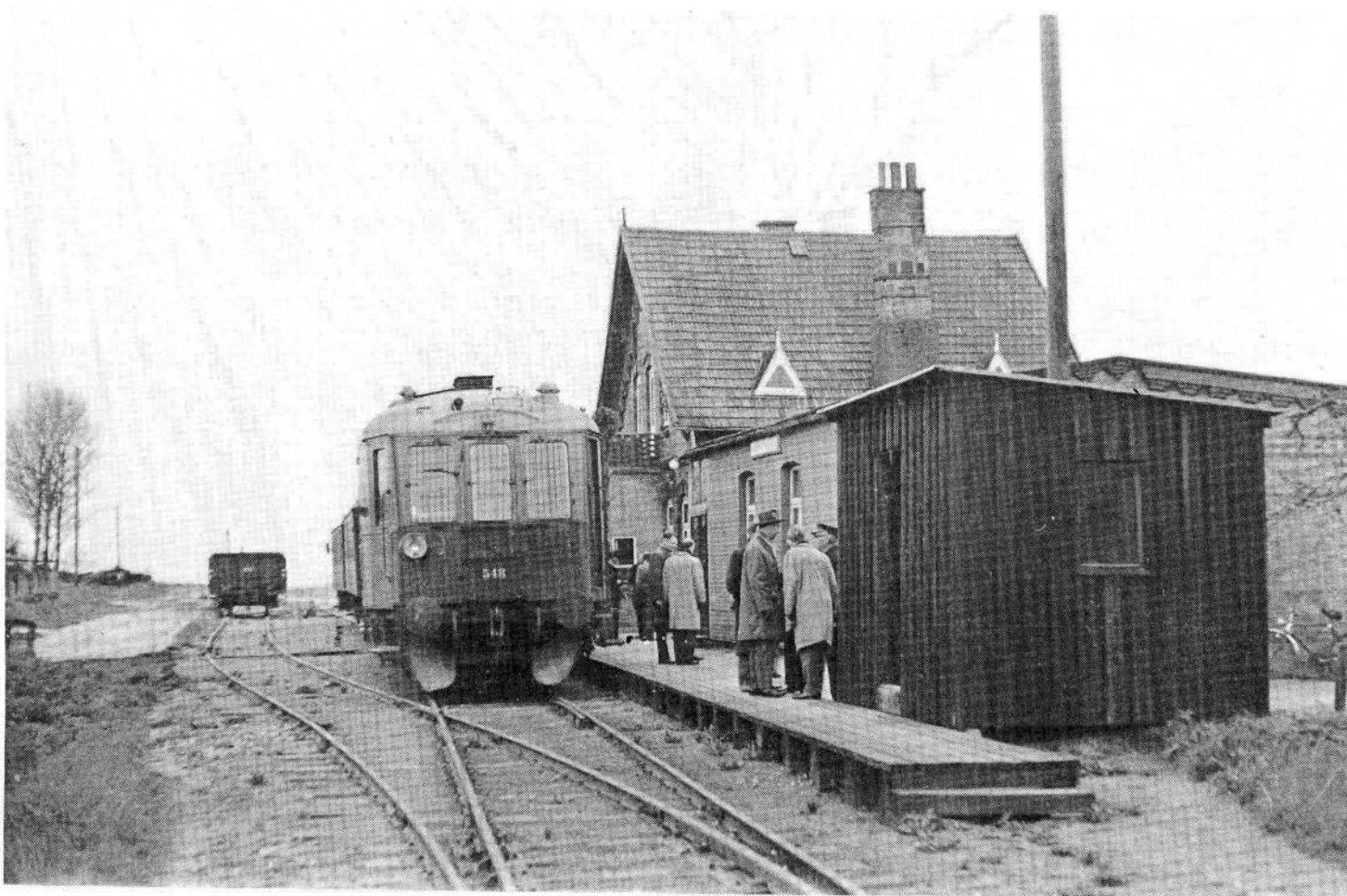
Banens linieføring blev ændret noget, dels gennem Sønderborg by og dels gennem afvigelser fra den oprindelige tracé, hvorved en række skæringer med hovedvejen til Mommark faldt bort. Fra Sønderborg H station over broen og ad en kort, men 2% stærk stigning forbi

Kirke Hørup station 1962 kort før lukningen. (Foto: hol).

kirken førtes linien direkte ud i Jernbanegade og fortsatte midt i gaden til Sønderborg By station (den tidligere amtsbanegård).

Den 19,9 km lange strækning bibeholdt de tidligere amtsbanestationer med sidespor og holdsteder undtagen Bjørnemosegård trinbræt men fik et nyanlagt sidespor ved Neder Tandslet mejeri, og et på Sønderborg By station ved smørekporten. Derimod blev et sidespor til Alsisk Frøavl nedlagt.

På grund af linieomlægningen blev der bygget nye stationer i Vollerup og (Over)Tandslet, hvor fastansat personale forestod ekspeditionen, samt i Spang (tidligere Spang-Ulkebøl), hvor en tjenestemand's hustru var bestyrer. Majbøl, Kirke Hørup (tidligere Hørup), Neder Tandslet og Lille Mommark var entreprisestationer og den stedlige kro var station - med kromanden som stationspasser (tidligere baneagent). Dog ejedes bygningen i Lille Mommark af jernbanen. Sarup havde tillige haft sidespor, men blev nu almindeligt trinbræt. Sundsmark forblev alm. trinbræt, og i Spang blev der heller ikke anlagt sidespor.



km	Nr.	Hverdage						Søn- og Helligdage							
		24 2, 3	26 2, 3	28 2, 3	30 2, 3	32 2, 3	34 2, 3	24 2, 3	26 2, 3	28 2, 3	30 2, 3	32 2, 3	34 2, 3		
—	Aarhus H. 45, 44, 89	Af 23.53	—	5.05	8.20	—	11.32	16.33	—	23.53	—	5.05	8.20	11.32	16.33
—	Københ. o. Fredericia 32, 44, 89	Af 20.10	a23.32	—	—	—	8.02	14.20	—	20.10	a23.32	—	—	—	8.02
0.0	Sønderborg	Af 7.50	11.00	—	14.15	17.05	—	19.00	0.40	7.50	11.00	—	14.15	—	17.05
2.3	Sundsmark	Af x7 ⁵⁴	x11 ⁰⁴	—	—	x17 ⁰⁵	—	—	x0 ⁴⁴	x7 ⁵⁴	x11 ⁰⁴	—	—	x17 ⁰⁵	x19 ⁰⁴
3.2	Spang-Ulkebel	Af x7 ⁵⁶	x11 ⁰⁶	—	—	x17 ¹¹	—	—	x0 ⁴⁷	x7 ⁵⁶	x11 ⁰⁶	—	—	x17 ¹¹	x19 ⁰⁶
4.5	Vollerup	An 8.01	11.10	—	14.25	17.16	—	19.11	0.52	8.01	11.10	—	14.25	17.52	19.11
7.4	Hørup (Als)	Af 8.02	11.12	—	14.26	17.18	—	19.13	0.53	8.02	11.12	—	14.26	17.53	19.13
9.1	Majbøl	Af x8 ¹³	x11 ²²	—	14.34	17.28	—	19.21	1.01	8.09	11.18	—	14.34	18.01	19.21
10.4	Bjørnemoesgaard	Af —	—	—	x14 ⁴³	x17 ³⁹	—	x19 ³⁰	x1 ⁰⁸	8.20	11.29	—	x14 ⁴³	x18 ¹⁰	x19 ³⁰
11.9	Tandslet	Af x8 ²³	11.33	—	14.52	17.55	—	19.42	x1 ¹⁸	x8 ²³	11.33	—	14.52	18.19	19.42
13.2	Neder-Tandslet	Af 8.26	11.36	—	14.55	17.59	—	19.46	1.22	8.26	11.36	—	14.55	18.22	19.46
14.6	Lille Mommark	An 8.27	11.37	—	14.56	17.59	—	19.47	2.00	8.27	11.37	—	14.56	19.47	2.00
16.2	Sarup	Af x8 ³¹	x11 ⁴¹	—	x15 ⁰¹	—	x19 ³²	x2 ⁰⁴	x3 ³¹	x8 ³¹	x11 ⁴¹	—	x15 ⁰¹	x19 ³²	x2 ⁰⁴
18.9	Mommark Færge	An 8.38	11.45	—	15.07	—	20.00	2.10	8.38	11.45	—	15.07	—	20.00	2.10
—	Mommark Færge	Af 8.40	11.55	—	15.25	—	20.20	—	8.40	11.55	—	15.25	—	20.20	—
—	Faaborg	An 10.00	13.15	—	16.45	—	21.40	—	10.00	13.15	—	16.45	—	21.40	—
—	København 33, 32	An 16.30	19.34	—	22.28	—	—	—	16.30	19.34	—	22.28	—	—	—

Nr.	Hverdage						Søn- og Helligdage					
	23 ^a 3	25 2, 3	27 2, 3	29 2, 3	31 2, 3	33 2, 3	23 ^a 3	25 2, 3	27 2, 3	29 2, 3	31 2, 3	33 ^a 2, 3
København 32, 33	—	—	23.38	—	9.05	—	—	—	23.38	—	9.05	—
Faaborg	—	—	10.10	—	13.55	—	18.40	0.55	10.10	—	13.55	—
Mommark Færge	—	—	11.30	—	15.15	—	20.00	2.15	11.30	—	15.15	—
Mommark Færge	Af 6.34	8.45	11.55	—	15.20	—	20.10	2.20	7.14	8.45	11.55	—
Sarup	Af x6 ³⁹	x8 ⁵⁰	x12 ⁰⁰	—	x15 ²⁵	—	x20 ¹⁵	x2 ²⁵	x7 ¹⁴	x8 ⁵⁰	x12 ⁰⁰	—
Lille Mommark	An 6.43	8.59	12.05	—	15.34	—	20.22	2.30	7.23	8.59	12.05	—
Neder-Tandslet	Af 6.44	9.01	12.06	13.49	15.35	18.57	20.23	2.30	7.24	9.01	12.06	13.49
Tandslet	Af 6.49	9.06	12.10	13.53	15.39	19.01	20.27	2.33	7.29	9.06	12.10	13.53
Bjørnemoesgaard	Af 6.54	9.11	12.14	13.58	15.43	19.05	20.31	2.38	7.34	9.11	12.14	13.58
Majbøl	Af x6 ⁵⁹	x9 ¹⁶	x12 ¹⁸	x14 ⁰²	x15 ⁴⁷	x19 ¹⁰	x20 ³⁵	x2 ⁴⁰	x7 ²⁹	x9 ¹⁶	x12 ¹⁸	x14 ⁰²
Hørup (Als)	Af 7.06	9.21	12.22	14.07	15.51	19.17	20.39	2.44	7.46	9.21	12.22	14.07
Vollerup	An 7.19	9.33	12.30	14.21	16.03	19.26	20.49	2.52	8.00	9.33	12.30	14.21
Spang-Ulkebel	Af x7 ²²	x9 ³⁷	x12 ³¹	x14 ²⁵	x16.04	19.27	20.50	2.58	8.02	9.34	12.31	14.25
Sundsmark	Af x7 ²⁵	x9 ⁴⁰	x12 ³⁵	x14 ²⁹	x16.07	19.30	20.53	2.54	8.04	9.37	x12 ³³	x14 ²⁹
Sønderborg	An 7.33	9.45	12.40	14.37	16.15	19.37	21.00	3.00	8.11	9.45	12.40	14.37
Københ. o. Fredericia 89, 44, 32 An	—	—	—	—	5.58	—	17.40	16.30	—	19.34	—	—
Aarhus H. 89, 44, 45	An	17.08	—	22.02	1.18	—	3.42	13.58	—	17.08	—	22.02

98. Sønderborg-Mommark og omvendt (Privat).

Øverst sidste køreplan før ombygningen, nederst første efter ombygningen.

Gyldig fra Strækningens Aabning for Drift den 15. Juni Kl. 14.30.

43. Sønderborg H-Mommark Færge og omvendt.

(Læses fra neden opad.)

km	481	483	485	487	489	491	493	495	497	499	Nr.	Alle Tog er P og fører kun 3. Klasse	Nr.	500	482	484	486	488	490	492	494	496	498
—	2353	—	505	820	1132	—	—	1440	1633	—	Af Aarhus H. 59, 42, 44 — An	1353	a1703	—	2202	118	—	—	—	342	342	425	
—	2010	2332*	—	—	802	—	—	905	1420	—	Af Kb.h. o. Frd.cia 30, 42, 44 An	1627	—	1934	—	—	—	—	—	8656	8656	753	
—	753	953	1250	1430	1735	—	+1953	x2110	1028	—	Kun Natlen efter Søn- og Hild.	Af Sønderborg H. 59 44 — An	—	748	946	1238	1423	1624	—	x2058	+2117	+2248	
4	617	804	1053	1258	1438	1741	1915	x2000	x2228	041	Af Sønderborg By — An	239	742	938	1232	1415	1618	1907	x2052	+2111	+2242		
7	x618	x905	x1056	x1300	x1440	x1742	x1917	x2002	x2230	x042	Af Sundsmark — — — Af	x234	x737	x933	x1227	x1409	x1612	x1902	x2047	x2105	x2236		
8	622	810	1101	1305	1445	1747	1922	x2007	x2235	047	Af Spang — — — Af	233	736	932	1226	1408	1611	1901	x2046	+2104	+2235		
9	625	813	1103	1309	1449	1750	1926	x2011	x2239	050	Af Vollerup — — — Af	230	733	929	1223	1405	1609	1858	x2043	+2101	+2232		
12	630	819	1113	1316	1456	1756	1933	x2018	x2246	056	Af Kirkehorup — — — Af	226	728	920	1218	1358	1602	1853	x2038	+2054	+2225		
14	633	822	1117	1320	1500	1759	1937	x2022	x2250	059	Af Majbøl — — — Af	223	725	916	1215	1354	1558	1850	x2035	+2050	+2221		
17	637	826	1123	1325	1506	1803	1943	x2028	x2256	063	Af Over Tandslet — — — Af	219	720	910	1210	1348	1553	1845	x2030	+2044	+2215		
18	640	830	1127	1329	1510	1807	1947	x2032	x2300	067	Af Neder Tandslet — — — Af	217	717	906	1207	1344	1549	1842	x2027	+2040	+2211		
19	643	833	1131	1332	1514	1810	1951	x2037	x2304	070	Af Lille Mommark — — — Af	214	714	902	1204	1340	1546	1839	x2024	+2036	+2207		
21	x644	x834	x1133	An x1516	x1811	x1953	x2039	x2306	x110	—	Af Sarup — — — Af	x208	x708	x855	x1158	—	x1539	x1833	x2018	x2127	x2200		
23	650	840	1140	—	1523	1817	2000	x2046	x2313	117	An Mommark Færge — — — Af	205	705	850	1155	—	1535	1830	x2015	+2023	+2155		
—	850	1155	—	1528	—	x2010	2055	—	—	—	Af Mommark Færge — — — An	200	—	—	1140	—	1515	—	2000	2010	—		
—	1010	1315	—	1648	—	x2130	+2215	—	—	—	An Faaborg — — — Af	140	—	—	1020	—	1355	—	x1840	+1850	—		
—	1627	1934	—	2228	—	558	558	—	—	—	An København 34, 30 — — — Af	1950	—	—	2338	—	905	—	1210	1210	—		

* Togene 483, 489, 492 og 498 standser paa Søn- og Helligdage endv. ved Mommark Færgegaard mellem Mommark Færge og Sarup for at afsætte og optage rejsende.

* Sovevognrejsende 2323. § 1/7-19/8 855. § Sovevognrejsende 753. a 1/7-14/8 1643.

Generaldirektoratet for de danske Statsbaner.

København, 1 Maj 1933.

Herefter fik Alsbanen følgende mellemstationer og holdsteder: Sønderborg Bystation, Sundsmark, Spang, Vollerup, Kirke Hørup, Majbøl, Over-Tandslet, Neder-Tandslet, Lille Mommark og Sarup. Stationen og personalet i Mommark hørte under A/S Mommark Færge.

Stationskromanden blev aflønnet efter overenskomst og en procentuel godtgørelse af omsætningen. Kroholdet var hans private forretning, og medhjælpspersonale måtte han selv sørge for. Togpersonalet besørgede rangeringen og havde ansvaret for sikkerhedstjenesten. Stationer med sidespor havde centraliseret nøgleafslåsning.

Stationernes læssespor kunne højst rumme 4-5 godsvogne, hvorfor rangerpersonalet skulle passe på ikke at komme for tæt til "hunden" (d.v.s. en sporspærre, der afsporede en vogn, såfremt den løb for langt), henimod sporskiftet i den anden ende af læssesporet,

Majbøl station i 1930'erne.
(Forfatterens arkiv).

idet der kun kunne benyttes et sporskifte ad gangen.

Bortset fra sporskiftevisere havde mellemstationerne ingen signaler, undtagen Lille-Mommark, der var forsynet med krydsningsspor og en dobbeltarmet semafor, og her skulle der kun krydse tog om søndagen. Stationen blev da bestyret af stationsbestyreren fra Over-Tandslet.

Banen havde gennemgående linietelefon, d.v.s. at kaldesignalerne ringede samtidig på alle stationerne. Telefonapparatet var anbragt i gangen mod perronen og kunne benyttes af togpersonalet, når en station var lukket. Ligeledes kunne samtalerne ikke forstyrres af larm i krostuen, hvor der forøvrigt fandtes en kraftig vækkerklokke. Der var både restauration, ventesal og ekspeditionskontor i det samme lokale. Billetsal og stempelmaskine stod på skænken under hylernes mangfoldighed af service, drikke- og rygevarer. Billetsalget foregik ved siden af ølfontænen på zinkdisken, her



kunne man overvære, at der blev forlangt en retur og en "lille" Sønderborg, det betød en billet og et glas øl.

Fragtbrevene blev ekspederet ved en lille pult, der rummede pengekasse, blanketter og taksttabeller. Det hændte, at nogle ville prutte om fragten, - men det gik jo ikke, derimod kunne man eventuelt tjene til en punch ved at afsende godset som fragtgods i stedet for som ilgods.

Lokalet lignede nærmest en større dagligstue i jævn almuestil og med småborde til gæsterne. Bortset fra spyttebakkerne på gulvet og duften af tobaksrøg var der ikke meget af det sædvanlige ventesalspræg med sand på gulvet og et "tapet" af plakater ved siden af billeshullet i muren til det "ophøjede kolde" kontor.

Flere steder var der en rummelig festsal. Her blev både holdt julebal og høstfest eller en "kåst" - et bryllup - på stationskroen. Togenes passagerer fik i forbifarten et glimt af festglæden til tonerne af "gammel alsinger blæsemusik". Kromanden fik udleveret en pæn uniformshue med DSB emblem: krone, vingehjul og kokarde samt trafiktjenestens røde passepoil. Bortset fra nødvendigt ekspeditionsinventar og de påkrævede blanketformularer skulle han selv sørge for lokalernes vedligeholdelse og drift. Krokonens vaskehus måtte også tjene som pakhus, der dog blev suppleret med en gammel vognkasse. Perronen var blot en bred grusgang med græskant og udenomsbekvemmelighederne ret primitive.

Men togene fremførtes jo efter disses reglementer, og ekspeditionerne foregik efter de nye bestemmelser og takster - formaliteter blev ofte ordnet på en praktisk måde uden alt for mange dikkedarer. Togpersonalet havde sin store andel i en god start, dels gennem instruktion af kolleger fra amtsbanen, og dels ved imødekommende forståelse af publikum, hvis rejsevaner forudsatte et fortroligt tillidsforhold til alsingerne.

Forud for overtagelsen havde kontorpersonalet fra DSB i Sønderborg været ude på amtsbanestationerne for at instruere og indøve baneagenterne i det nye, der kom. Dette var ikke nogen let opgave, thi disse havde hidtil fået det meste af regnskabet og mere komplicerede ekspeditioner ordnet gennem hovedkontoret.

Især voldte statsbanernes mange cirkulærer og takstreglementer både hovedbrud og

bekymring. Og som en af dem sagde ved modtagelsen af den store køreplan: det er jo en hel bibel, en har fået stukket ud. Men de lod sig trøste med, at et er et søkort at forstå, - og et andet sejlskib at føre. Man havde dog noget kendskab til jernbaneekspedition.

Banens ombygning påbegyndtes sidst i september 1932 og var tilendebragt 8 1/2 måned senere. Det viste sig, at anlægsomkostningerne lå en del under de 2,6 mill. kr., de var anslået til. Arbejdet havde ikke voldt større vanskeligheder udover, at der måtte støbes et 700 m langt cementglacis ved viadukten i nedkørslen til Mommark Færge station. Banens højeste punkt, 43 m o.h. medførte et fald på godt 10 promille på strækningen fra Sarup og ned til stationen.

I Sønderborg skulle der også overvindes en lignende stejl strækning - mellem broen og Jernbanegade. Iøvrigt synes linien tracéret i omtrent de samme jævne bølgedale som sin forgænger. En trist ulykke ved bystationen i maj, hvor to arbejdere mistede livet, da en udgravning styrtede sammen over dem, kastede sin mørke skygge over det ellers veludførte arbejde.

Torsdag den 15. juni 1933 kl. 10 præcis startede indvielsestoget på Sønderborg H med ca. hundrede indbudte fra regering, rigsdag, by og amt samt sogneråd, erhvervsliv og presse. Statsbanernes nye generaldirektør var vært ledsaget af sine embedsmænd. Banens konstruktør, overingeniør Engqvist, optrådte som livlig og humorfyldt cicerone for selskabet.

Mens toget kørte ud over Als, blev en af deltagerne fra hovedstaden så betaget af egnens skønhed og idyl, at han begejstret udbrød: "her er jo et helt lille paradis". Hvortil overingeniøren lunt bemærkede: "svellerne er også lagt i grus, som er læsset ved Paradisgården" (mellem Vollerup og Kirkehørup). Det blev vist en skuffelse for tilskuerne i Sønderborg, at selskabet ikke havde det islæt af "guldfasaner", der ellers præger officielle højtideligheder, men til gengæld var det en oplevelse af rang, da den nye dieselelektriske motorvogn, tilkoblet en let toakslet personvogn drøned gennem Jernbanegade med tudende sirene for at varsko gadefærdslen. Det var jo ikke en almindelig sporvogn, der kom.

DSBs splitflag vajede for første gang fra stationernes flagstænger. Generaldirektøren

hoppede elegant ned på perronen og hilste jovialt på sine nye undersåtter, der frimodigt og ligefremt trykkede den store mand i hånden uden servil underdanighed. Gamle Andersen i Kirke Hørup bød ham et selvbevidst velkommen efter alsisk skik.

Nis Madsen i Neder Tandslet gjorde stram honnør - han havde været garder-kyrassér i kejserens Berlin. Da han afmeldte toget til nabostationen, skete det efter samme "ritual" som ved amtsbanerne: "å sinn komme e tåg - Trinne" (og så kommer toget, Trine). Meldingen blev modtaget af fru Paulsen i Lille Mommarmark, - en stout, venlig bondekone, der var sin hørebesværede mand til stor støtte ved ekspeditionen.

Velkommen til Als, hr. generaldirektør, sagde hun - glad over, at de kunne forblive i stillingen og hun havde vist gerne budt på et lille traktement, men selskabet var jo stort. Nå, i den kommende tid gik togpersonalet ikke glip af en forfriskning, eller telefonbesked, som det hed, i Lille Mommarmark. En tradition fra den tid, da der gik sidebane herfra til Lysabild og Skovby.

I toget var banens linieføring illustreret på en lang drapering under vognloftet, og overingeniør Engqvist fortalte om banens tilblivelse, om den lette skinnetype, 24 kg/m, det tilladte akseltryk på 12 tons og togenes højeste hastighed med 45 km/t. Om rilleskinnerne i gaderne i Sønderborg, hvor cyklister skulle se sig godt for, og den ret snævre passage for gadefærdslen under togets forbikørsel. Toggangen skulle foregå i pendulkørsel, og på hverdage blev der ingen problemer med krydsninger. Fra skrænterne efter Sarup og nedover mod færgestationen nød man den pompøse udsigt over Lillebælt, - et skønt panorama, der næsten gav indtryk af, at toget kørte direkte ud i det azurblå hav.

Motorfærgen Mommarmark lå i færgeløbet, pyntet med alle signalflagene og hilste togets ankomst med skibssirenen, parat til at overføre første plantog til Fåborg - uden gennemgående personvogne! Efter et kortere ophold returnerede indvielsestoget til Sønderborg, hvor DSB gav frokost på Sønderborghus.

Her omtalte trafikbestyrer Gustav Hansen fra Århus det indtryk, han havde fået af stationernes personale, der alle var overtaget fra amtsbanerne. Han havde bl.a. lagt mærke til togafmeldingen i Neder Tandslet: Så kommer

toget, Trine! og fastslog, at den måtte være stikord til den fremtidige kontakt mellem Als og DSB.

Og Mommarmarkbanen faldt til, som man siger, den fik sin mission som lokal forbindelse med tilslutning til Fyn og Sjælland. Det var slet ikke meningen, at den skulle være led i en transkontinental hurtigrute, som måske nogle havde drømt om. Men færgesejladserne over bæltet og siden rejsen med tog over Sydals i sommerens fagreste flor forbi bindingsværkshuse i abildgårdenes ly trak turister til, og - man oplevede at køre med tog gennem gaderne i Sønderborg.

Krigstiden kom, og køreplanen blev skåret ned. Banen fik damplokomotiver som trækraft i stedet for motorvogne. Civiltrafikken steg, men banen forblev nærmest upåagtet hvad angik tyske krigstransporter.

Da den danske garnison forlod Sønderborg i 1942 foregik afrejsen fra Sønderborg H via Mommarmarkbanen med særtog, den 11. og 12. november. Det sidste særtog afgik ved ellevetiden med 18. bataillon og 2. regiments musikkorps. Hundreder af sønderborgere var mødt op for at sige farvel og hylde soldaterne. Det kneb for den lille G-maskine at slæbe de mange personvogne op ad kirkebakken, hvorfor toget fik skydelokomotiv til Bystationen.

Senere, dengang modstandskampen for alvor kom ind i billedet, blev der engang imellem sendt en "plomberet godsvogn" over til byen med unge sønderborgere, som havde været på illegal udflugt over den skarpt bevogtede bro. Tyskerne opdagede aldrig fidusen.

Det passede ikke den tyske marine, at broen blev spærret, fordi Mommarmarktoget eller et havnetog skulle passere. Mere end en gang blev der skudt med skarpt fra krigsskibene, så granaterne eksploderede over hovedet på brobetjening og passanter, - hvoraf en civilingeniør blev dræbt.

Da banerne havde sliktet sårene efter krigen, kom Mommarmarkbanen også til hægterne. Motorvognene afløste damplokomotiverne, trafikken voksede. Til eksempel solgte mellemstationerne i driftsåret 1947/48 halvt så mange billetter som hovedbanegården i Sønderborg. Men bilbefordring af både personer og gods tog til, banernes økonomi kom i farezonen. I Sønderborg blev jernbanetrafikken og gadefærdslen mere og mere til besvær for hinanden. Særlig i myldretiden, hvor store last-

biler skulle passere toget i Jernbanegade. Ved vintertid, når toget flot havde klaret snedri-
verne ude på linien, begyndte vanskeligheder-
ne inde i Jernbanegade, hvor et islag, hårdt
som cement, ofte dækkede rilleskinnerne.
Hjulene spillede uden at toget kom af stedet, og
skete der en afsporing, kunne det vare timer
med at passere gaden. Toget havde forkørsels-
ret, men det skulle jo standse, såfremt en bil
eller andet køretøj ikke var profilmfri.

Stationsforstanderen på Sønderborg H
måtte engang imellem møde i retten angående
kollision mellem tog og bil. Alsbanen undgik
heller ikke alvorlige ulykker ved vejoverkørs-
ler, men skylden herfor ses ikke at kunne læg-
ges jernbanepersonalet til last.

Banens struktur undergik ikke store æn-
dringer i årenes løb. Togenes trækraft var
begrænset til ca. 45 tons udover motorvognen,
og da Mommarmarkfærgens kapacitet tillod over-

førsel af 4 almindelige godsvogne ad gangen, -
endda med indskrænket højdeprofil, og de me-
get korte læssespor på stationerne højst kunne
rumme 4-5 godsvogne samtidig, medvirkede
dette i sig selv til en stærk begrænsning af
Mommarmarkbanens ydeevne.

Den store industriudvikling i Sønderborg
indledte en ny æra med større transportbehov,
der stillede krav om fleksibel udvidelse af de
trafikale faciliteter.

Banens islæt af gammel bondekultur for-
svandt, og Trines tid var en saga blot. Søndag
den 29. maj 1962 kørte dens tog for sidste
gang.

Hist ude i marken og vænget
der møder vort spejdende blik,
en kurve - en vold i terrænet,
hvor forhen vor bane den gik!

GENERALDIREKTORATET FOR STATSBANERNE
BANEFDELINGEN
1932

FORSLAG TIL
NEDLÆGNING AF BANESTRÆKNINGERNE TØRSBØL-PADBORG OG VESTER-SOTTRUP-SKELDE
SAMT ANLÆG AF EN NORMALSPORET JERNBANE FRA SØNDERBORG TIL MOMMARMARK

BILAG 1
OVERSIGTSKORT
1:160000

