

Gennemgang af Haderslevbanens historie fra fra klk.dk

Historie

Den 12 km lange jernbanestrækning mellem Vojens og Haderslev har levet en omtumlet tilværelse. Politisk har der altid (næsten) været blæst om den. Fra banens start i 1866 under tysk og prøjsisk ledelse til DSB-tiden efter genforeningen, for endelig at være underlagt Banebanemark. Forhåbentlig vil banen i nær fremtid kunne leve videre som kommunal bane med veteranogsdrift.

Efterfølgende Historiske oversigt er inddelt i 4 epoker der har været essentielle for banen.

1866 - 1920

1862:

D. 1. maj blev der sluttet overenskomst mellem den danske regering og entreprenør-konsortiet "**Peto, Brassey og Betts**" om bygning af jernbaner i Hertugdømmet Slesvig. Dette konsortium betingede sig, at linieføringen for hovedbanen blev placeret vest for købstæderne for at begrænse anlægsudgifterne. Købstæderne i Haderslev, Aabenraa og Tønder blev i stedet knyttet til hovedbanen ved sidebaner til henholdsvis Vojens (Haderslev), Rødekro (Aabenraa) og Tinglev (Tønder).

1864:

Efter krigen og fredsafslutningen i Wien, overgik hertugdømmet Slesvig til Preussisk administration.

Samme år åbnedes jernbanestrækningen fra Flensborg over Padborg, Tinglev og Rødekro til Vojens.

1866:

D. 2. maj åbnedes banen fra Vojens til Haderslev af "**Nordschleswigsche Eisenbahn Aktien Gesellschaft**"(NEAG), der var et datterselskab af "**Altona-Kiel Eisenbahn Aktiengesellschaft**" (AKEG).

I Haderslev fik banen endestation ved siden af bryggeriet Fuglsang i den vestlige del af byen, nærmest at betragte som "udenfor" byen. Stationens placering og den manglende forbindelse til byens havn, gjorde at banen kun fik en meget begrænset betydning for Haderslevs fortsatte udvikling.

1883:

D. 1. januar overtager "**Königliche Preussische Eisenbahn Verwaltung**" (KPEW) AKEG og dets datterselskaber.

Mellemstationerne i Styding og Hammelev blev betegnet som stationer af 4. klasse. (laveste klasse)

1899:

D. 3. marts åbnedes smalsporsbanen "Alt Hadersleben" (statsbanegården) – Hadersleben Kreisbahnhof (Amtsbanegården) – Christiansfeld, som den første af en lang række lokale kredsbaner (amtsbaner) som i årene efter århundredeskiftet skulle komme til at forbinde Haderslev med sit opland i alle retninger.

På strækningen mellem statsbanegården og havnen, via amtsbanegården var jernbane-sporet firestrengt, og det var dermed muligt at føre de normalsporede godsvogne helt ned til havneområdet. Trafikken blev besørget af lokomotiver fra kredsbanerne "Kleinbahn des Kreises Hadersleben (KH)

D. 4. august åbnedes den konkurrerende smalsporede jernbanestrækning Hadersleben Kreisbahnhof-Woyens, som forbindelse mellem amtsbanen i Haderslev og amtsbanen Vojens-Rødding. Denne banelinies forløb gik dog syd om Haderslev Dam.

1905:

D. 1. juli åbnedes smalsporsstrækningen fra Haderslev til Skodborg. Fra denne dag udgik Christiansfeldbanens tog fra amtsbanegården, og trafikken mellem de to banegårde i Haderslev blev nu besørget af Skodborgbanens tog. (stadigvæk ingen statsbanetog til amtsbanegården).

1920 - 1944

1920:

Genforeningen

D. 17. juli blev jernbanerne i Sønderjylland overtaget af DSB, som en følge af Genforeningen. Herunder overgik jernbanen mellem Vojens og Haderslev til dansk jernbane-drift ved de danske statsbaner (DSB).

Statsbanegården i Haderslev fortsatte hos DSB under betegnelsen "Haderslev" og kredsbanegården fortsatte som "Haderslev Amtsbanegård".

Det danske Postvæsen indsatte postbureauvogne i 5 dobbeltture mellem Vojens og Haderslev fra 1. juli. Men allerede fra d. 10. nov. samme år blev dette dog indskrænket til 2 dobbeltture.

Efter Genforeningen blev Styding hos DSB benævnt som "trinbræt uden sidespor".

Amtsbanerne "KH" overgik også til dansk administration gældende fra d. 20. maj og benævntes herefter "Haderslev Amts Jernbaner" (HAJ)

1921:

En "sparekommission" anbefalede d. 17. okt. at postbureautogene på Haderslevbanen blev erstattet af "post uden ledsagelse", gældende fra kort efter julen 1921.

1922:

Hammelev opnår status af jernbanestation, med fuld ekspedition af passagerer og gods.

Postvæsenet inddrog efter ovennævnte anbefaling de knap 2 år gamle bureautog på strækningen fra 12. april samme år.

1928:

Statsbanegården skiftede navn til "Haderslev Statsbanestation"

1933:

D. 31. januar ophører driften på smalsporsstrækningen Haderslev Amtsbanegård - Skodborg, og der kørte herefter ingen persontog mellem de to banegårde i Haderslev.

1934:

DSB begyndte at videreføre alle sine persontog fra statsbanegården og frem til amtsbanegården, som lå mere centralt i byen. Denne skulle herefter også fungere som station for DSB. Samtidigt flyttedes maskindepotet til en tidligere amtsbanebygning på amtsbanegården.

Statsbanestationen skiftede igen navn. Nu til "Haderslev Vestbanegård", men samtidigt indskrænkede man betjeningen af stationen.

1935:

Haderslev statsbanestation blev ombygges. Den oprindelige remise blev nedrevet og perronsporets østende blev forlænget i en kurve mod nord og forbundet med forbindelsessporet til amtsbanegården, så det blev muligt at køre direkte derfra til Vojens. Samtidig blev der anlagt et krydsningsspor med en meget smal mellemperron.

1939:

Haderslev Amtsbaners sidste strækning blev nedlagt, og DSB var herefter alene om at betjene amtsbanegården med persontog.

1942

Postvæsenet indførte "togpost" på Haderslevbanen i et "særligt rum i togenes rejse-godsvogne".

1943:

Efter nedlæggelsen af de sidste amtsbaner, var betegnelsen "Haderslev amtsbane-gård" ikke længere et tidssvarende navn, og denne skiftede navn til "Haderslev Bystation".

Samtidigt skifter statsbanegården navn igen, nu til "Haderslev H

1945 - 1973

1945:

D. 7. januar bliver persontoget til Haderslev som blev fremført af damplokomotivet O 335 angrebet af allierede fly lige udenfor byen. Herved blev togets fyrbøder dræbt, og andre af togets personale skadet.

1950:

For bl.a. at undgå to jernbaneoverskæringer i Haderslev, bl.a. den stærkt trafikerede overskæring i Nørregade der på det tidspunkt var hovedvej 10, flyttede DSB sin jernbanestation fra amtsbanegården og hen til den tidl. tyske Friedrichsschule i Nørregade, bygget i 1831, der havde stået tom siden 1945. Oprindeligt havde man forestillet sig en "bystation" på østsiden af Nørregade, men man valgte i den sidste ende nævnte løsning, vest for Nørregade.

Her etableredes jernbanestation, som overtog navnet "**Haderslev Bystation**".

Amtsbanegården fortsatte herefter udelukkende som rutebilstation.

1951:

Der opførtes en ny remise på Haderslev Vest, til erstatning for maskindepotet på Amtsbanegården, der blev nedlagt. Denne remise eksisterer stadigvæk, nu uden sporforbindelse ved Elmevej i vestbanegårdens vestlige ende.

Kørslen med damplokomotiver litra O i persontog ophørte og persontogene bliver fra køreplansskiftet i foråret 1951 fremført af motorvogne.

1953:

Hammelev Station blev nedrykket til Trinbræt, uden sidespor.

1954:

Læssesporet ved Hammelev genoprettet efter lokale protester.

1957:

De sidste O-maskiner anvendt til kørsel med godstog til Haderslev forsvinder.

1961:

D. 1. november indviedes Haderslevs nye rutebilstation ved Nørregade som erstatning for den tidligere rutebilstation ved den gamle amtsbanegård på Jomfrustien.

1962:

Den gamle og nu forladte amtsbanegård blev revet ned.

1963:

Læssesporet ved Hammelev nedlægges endeligt.

1966:

Den gamle stationsbygning i Vojens blev revet ned, alt imens den nye stationsbygning var under opførelse umiddelbart nord herfor.

1967:

Statsbanegården skifter navn igen, og vender tilbage til benævnelsen "**Haderslev Vestbanegård**", men mister samtidigt billetsalget.

Den nye station i Vojens tages i brug. Denne er opført i statsbanernes typiske byggestil for 1960'erne, som det også ses andre steder i landet som f.eks. Rødekro, Nykøbing FI. og Kalundborg.

Vojens station bliver desuden fjernstyringscentral for strækningen mod Padborg og Vamdrup.

1968-1971

Haderslevbanen var dog ikke omfattet af denne fjernstyring. Men i de følgende år fornyedes banens spor med nye langskinnespor, i en tro på at jernbanen og trafikken til Haderslev stadigvæk havde en fremtid for både person- og godstog.

Beslutningen om at indstille persontrafikken på en lang række jyske og sjællandske strækninger som f.eks. Åbenråbanen og Tønder-Tinglevbanen, vedtaget i 1968 og udmøntet ved køreplansskiftet i maj 1971, omfattede IKKE persontogene mellem Vojens og Haderslev.

1972:

Kolding Lokomotivklub (KLK) kørte for første gang med eget veterantog fremført af damplokomotivet DSB F 694 mellem Haderslev og Vojens. Siden hen har KLK kørt med sit veterantog mellem Haderslev og Vojens adskillige gange, både med F 694 og senere også med diesellokomotiverne VNJ 11 og HHJ DI 11.

1974 - 2006

1974:

Fra og med d. 2. januar 1974 indstillede DSB persontrafikken mellem Vojens og Haderslev "midlertidigt" pga. oliekrisen, og erstattede togene med rutebiler. Ved samme anledning nedlagdes Styding og Hammelev som jernbanestandsningssteder.

1978:

Den "midlertidigt" nedlagte persontrafik blev aldrig genoptaget igen og nedlagdes endeligt og formelt ved køreplansskiftet i maj. Herefter betragtedes Haderslevbanen som godsbane hos DSB, og køreplanen flyttedes i den fælles DSB-plan fra jernbane-afsnittet til rutebilafsnittet.

1984:

Øst for Hammelev forlagdes banen over et kort afsnit, pga. anlæggelsen af den sønderjyske motorvej.

1985:

Stationsbygningen ved Haderslev Vestbanegård blev nedrevet, og området øst for bryggeriet Fuglsang blev herefter indrettet til fragtcntral for lastbiler.

1988:

I DSB's fremtidsplan "Plan 2000" fremlagde man planer om en genetablering af persontrafikken på jernbanen mellem Haderslev og Åbenrå via Vojens og Rødekro. Planerne som forudsatte lokale medfinansiering blev dog aldrig realiseret.

1990:

I forbindelse med navngivningen af IC-3 togsættet "Hans Gram" med Vojens som fadderby, blev der kørt med toget mellem Vojens og Haderslev.

1992:

DSB frasolgte en del af arealet ved Haderslev Vestbanegård til bryggeriet Fuglsang, og indskrænkede samtidigt sporarealet. Bl.a. fjernedes sporet til remisen og ved perronen.

Tilbage var et gennemgående jernbanespor, et omløbsspor og to stikspor.

1998:

DSB agtede at indstille de sidste godstransporter til Haderslev, som ikke længere kan leve op til kravet om mindst 10 vogne pr. godstræk. Et forsøg på at anvende en Køf-traktor faldt heller ikke heldigt ud og Haderslevbanens fremtid hen mod årtusindskiftet syntes usikker.

2000:

D. 3 december kørte Lokomotivklubben KLK med sit veterantog, bestilt af Sparbank Vest imellem Vojens og Haderslev, med udsigt til banens snarlige lukning. En forvarsel var måske den allerede overasfalterede overkørsel ved Bredgade, som i dagens anledning måtte reetableres med håndkraft

2001:

Banestyrelsen lukkede strækningen fra 1.januar. Sporet blev dog liggende indtil videre.

Lokomotivklubben KLK fik imod betaling af baneafgift til Banestyrelsen, lov til at benytte jernbanen til veterantogskørsel. Første gang i maj måned, og senere 4 lørdage i august, hvor damplokomotivet DSB F 694 atter er på banen i Haderslev. Dog må der ikke længere køres ned til havnen.

En planlagt kørsel i efterårsferien, måtte aflyses i sidste øjeblik, da Vojens Station var under sporombygning, og man bl.a. anvendte Haderslevbanens udkørsel til hensætning af spormateriel.

Julekørslen bliver dog gennemført planlagt, og i KLK's eget regi, og i samarbejde med turistbureauet i Haderslev.

Lokomotivklubben fortsatte sit engagement på Haderslevbanen også i 2002 med kørsel på lørdage i august måned foruden kørsel i efterårsferien og før jul.

2003:

Et læserbrev i JyskeVestkysten foreslog at omdanne banelegemet til cykelsti fra Haderslev til Hammelev. Forslaget bliver umiddelbart positivt modtaget blandt politikerne i Haderslev.

I kommunens "Trafikplan for den indre by" er der i tænkt "3. fase" opstillet et forslag om at omdanne banelegemet fra havnen via Nørregade til Simmerstedvej til cykelsti. Disse planer synes dog indtil videre at have lange udsigter.

Lokomotivklubbens fortsætter sine kørsler. Nu på søndage i juli-august, foruden i efterårsferien og til jul.

Klubben indleder et arbejde frem mod en fast etablering af veterantog på Haderslev-banen, og har kontakter til kommunerne i Haderslev og Vojens.

2004:

Fortsat KLK engagement på Haderslevbanen. Med kørsel i juli/august og i forbindelse med Hertug hans, efterårsferie og før jul.

Konkret samarbejde med "Slesvigske Vognsamling" som nu er hjemmehørende i den tidl. klædefabrik (Schaumann), bl.a. om etablering af perron ved dette museums parkeringsplads. Haderslev H (Vest) blev derfor igen standsningssted for persontog. Nu blot med adgang fra nordsiden ved Simmerstedvej.

I slutningen af året lukker Banedanmark strækningen for enhver trafik, og kun på dispensation kan Lokomotivklubben KLK gennemføre sit planlagte juletog i december 2004. Herefter er banen atter lukket for enhver trafik.