

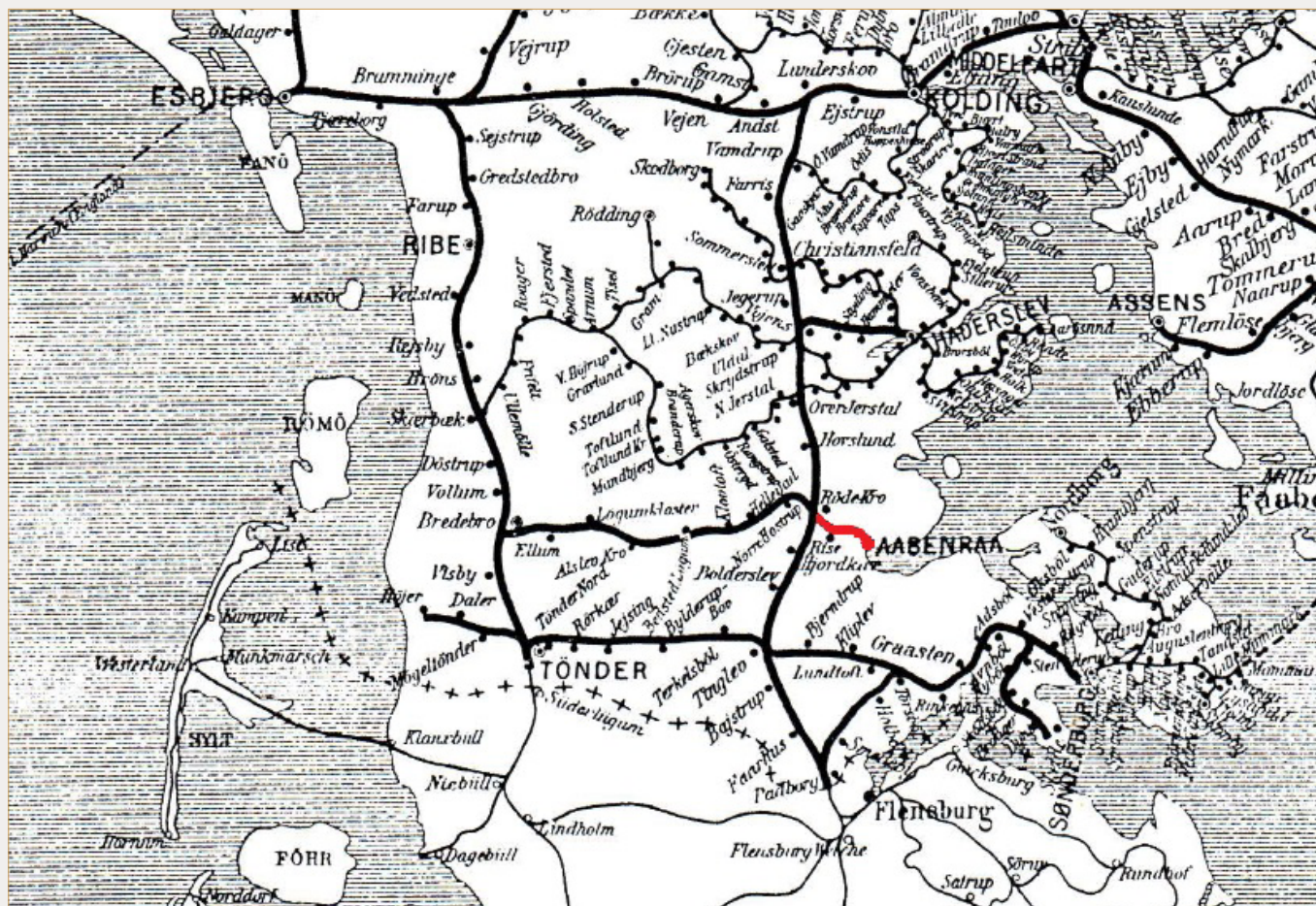
# Aabenraabanen

– fra infrastrukturelt anlæg til fredet fortidsminde

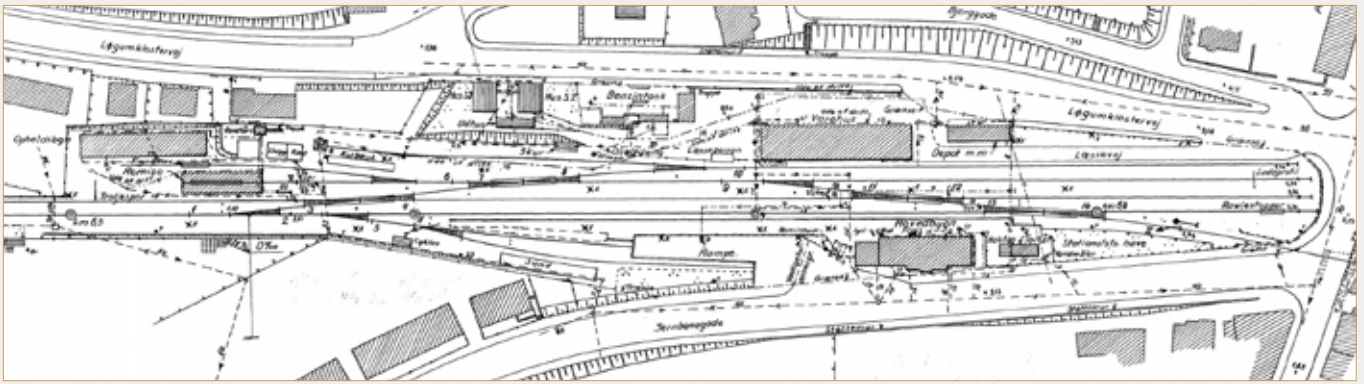
LARS BJARKE CHRISTENSEN

92 **E**fter flere års dialog med ejerne af Aabenraabanen, Aabenraa Kommune og den lokale befolkning kunne Slots- og Kulturstyrelsen i februar 2024 offentliggøre, at den 6,7 kilometer lange, nedlagte jernbanestrækning mellem Rødekre og Aabenraa i Sønderjylland, var blevet udpeget som et fredet fortidsminde.<sup>1)</sup> Fred-

ningen er på mange måder unik. Slots- og Kulturstyrelsen har gennem årene fredet udvalgte stationsbygninger, remiser og broer, samt enkelte banedæmninger med og uden jernbanespor. Det er dog første gang, at en hel jernbanestrækning – et koncentrat af et samlet jernbanesystem – er udpeget som beskyttet fortidsminde.



Udsnit af DSBs jernbanekort fra 1929 med Aabenraabanen mellem Rødekre og Aabenraa markeret med rød farve. Aabenraa Amtsbaner var nedlagt i 1926 og ses derfor ikke på kortet. Kilde: DSB Køreplan 1929.



Sporplan over Aabenraa station i 1959 med det vidt forgrenede sporet. Yderst til venstre ses strækningssporet mod Rødekro. I nederste højre hjørne det gamle havnespor. Endnu i 1959 var såvel stationsbygningen som det nordligere beliggende pakhuis bevaret. Vest for stationsbygningen ses læsserampen, og længst mod vest ses remisebygningen. Kilde: Danmarks Jernbanemuseum.

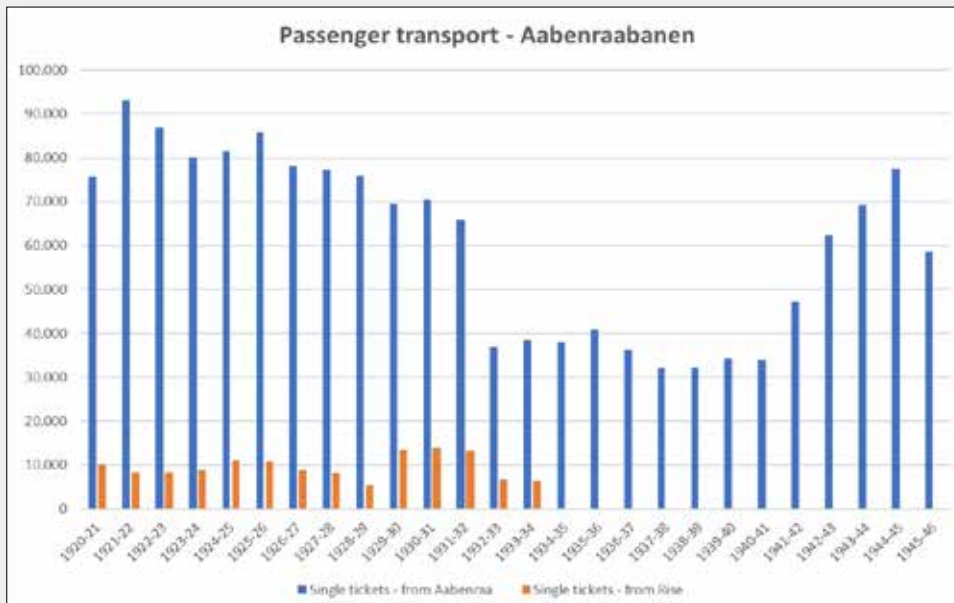
Denne korte introduktion til Aabenraabanen er inddelt i tre dele. Allerførst opridses banens historie med brede penselstrøg fra anlæggelsen i 1860'erne til nedlæggelsen ved årtusindskiftet, herunder ses der på lokalsamfundets og de rejsendes oplevelser med banen. Dernæst ses der på banens bevarede fysiske elementer, i et forsøg på at vise den transformation som jernbanestrækningen har gennemgået gennem årene, og for at vise betydningen i bevaringen af banen i kraft af dens mange bevarede elementer. Afslutningsvis skitseres vejen fra infrastrukturelt anlæg til et fredet fortidsminde.

## AABENRAABANENS HISTORIE

I jernbanens formative år i midten af 1800-tallet, opstod der diskussioner om etableringen af et jernbanenet i hertugdømmerne Slesvig-Holsten samt i Jylland. Ikke mindst gav spørgsmålet om hvor de nye jernbaner skulle placeres anledning til debat, og også bekymring om hvorvidt en direkte jernbaneforbindelse mellem Jylland og Preussen ville øge den tyske indflydelse i hertugdømmerne og i Danmark. En livlig diskussion, som det vil føre for vidt, at komme ind på i denne artikel.<sup>2)</sup> I 1862 fik det britiske jernbaneentreprenørkonsortium Peto, Brassey & Betts imidlertid koncession på anlæggelse af en jernbane fra Flensborg til Vamdrup – grænsen mellem hertugdømmerne og kongeriget. Firmaets ledende mænd var allerede på dette tidspunkt velanskrevne inden for anlæg af jernbaner, og havde allerede stået for anlæggelsen af jernbaner i Storbritannien, Frankrig, Rusland, Norge, Canada og Australien.<sup>3)</sup> Peto, Brassey & Betts kom også til at stå bag anlæggelsen af mange af de første jernbaner i hertugdømmerne, i Jylland og på Fyn. Arbejdet med anlæggelsen af den sønderjyske længdebane gik hurtigt i gang, og allerede i 1864 – midt under krigen mellem Danmark og Preussen/Østrig og kun få dage inden fjendens succesrige storm på den danske stilling ved Dybbøl – blev banen mellem Flensborg og Rødekro åbnet for driften. I 1866 fulgte den resterende del af strækningen til den nye dansk-tyske landegrænse ved Vamdrup. Den nord-sydgående længdebane var allerede fra starten tænkt som en primær hovedbane i det slesvig-holstenske jernbanenet med sidebaner til blandt andet Tønder og Haderslev.<sup>4)</sup>

Også i købstaden Aabenraa havde man et stort ønske om at blive koblet på jernbanenettet, der allerede i 1850'erne var i fuld gang med at sprede sine fangarme udover Europa. Selvom Aabenraa var en betydelig søfartsby, så var man bange for at miste terræn og indflydelse, hvis ikke der også blev etableret en jernbaneforbindelse til byen – med den øgede samfærdsel og eksport som man ventede at banen ville bringe. Således havde man fra byens side sendt deputationer til kongen i 1856, 1857 og 1861 med ønsket om en jernbane.<sup>5)</sup> Som følge af det meget kuperede terræn ved Aabenraa og Haderslev, blev den direkte nord-sydgående jernbaneforbindelse (Flensborg-Vamdrup) lagt noget inde i landet via Rødekro og Vojens, og i stedet besluttedes det i 1862 at anlægge to sidebaner fra henholdsvis Rødekro til Aabenraa og fra Vojens til Haderslev, så de betydelige købstæder og søfartsbyer også blev koblet på jernbanenettet. Oprindeligt havde jernbanekonsortiet ikke noget ønske om anlæg af en bane til Aabenraa, men dette blev dog indarbejdet i den endelige koncession. I midten af 1860'erne rendte det britiske jernbanekonsortium imidlertid ind i vanskeligheder, og efter Danmarks afståelse af hertugdømmerne, solgte selskabet sine aktiviteter i de slesvigske baners driftsselskaber til bankierkonsortiet Erlanger & Söhne i Frankfurt a. M. i 1865, der drev banerne videre i selskabet Schleswigsche Eisenbahn Gesellschaft.<sup>6)</sup> Når banerne var anlagt af den engelske jernbaneentreprenør, overgik driften af og ejerskabet til banen til Schleswigsche Eisenbahn Gesellschaft.<sup>7)</sup> Aabenraabanen blev således bestilt af danskerne, koncessioneret og delvist planlagt af englænderne, mens tyskerne stod for anlæggelsen og driften af banen.

Navnlig de store højdeforskelle mellem Rødekro og Aabenraa vakte vanskeligheder ved projekteringen af banen, og der overvejedes flere mulige placeringer af banestrækningen. I foråret 1867 havde man efter fornyede terrænunder søgelser dog lagt sig fast på et linjeforløb fra Rødekro, ned gennem Rise-dalen til det lavtliggende område ved Aabenraas nordlige byport. Et forløb, der godt nok betød omfattende jordarbejder, men som sikrede en mindre højdeforskel og mindre skarpe kurver, end tidligere forslag. Strækningforløbet betød dog, at banen ville passere over Mølleåen adskillige steder på vejen ned gennem Rise-dalen, ligesom vandløbet måtte omlægges adskillige steder langs strækningen.<sup>8)</sup>



Antal solgte enkeltbilletter fra henholdsvis Aabenraa og Rise i perioden 1920-46. For Rises vedkommende standsede optællingen i driftsåret 1933-34, hvorfor data for de følgende år ikke kendes. Kilde: DSBs årsberetninger 1920/21-1945/46.



Antal udførte togkilometer på Aabenraaben fordelt på de enkelte driftsåre. Antallet af togkilometre viser hvor mange kilometer der er kørt med tog på banen og viser således togproduktionen på Aabenraaben. Det ses således, at der var størst aktivitet på Aabenraaben i 1920-30erne og igen i 1950erne, men at trafikken faldt i takt med motoriseringen af vejnettet i efterkrigsårene. Kilde: DSBs årsberetninger 1920/21-1970/71.

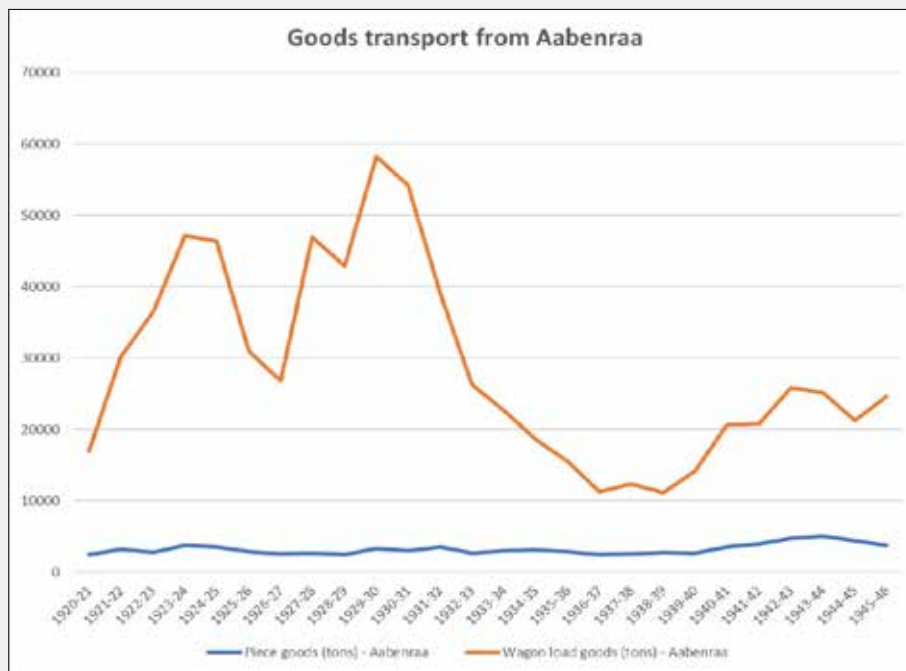
Mens projekteringen af banen havde taget noget tid, så skete selve anlæggelsen af banen på relativ kort tid. Således kunne Aabenraabanen indvies den 11. september 1868 og blev i de første år drevet af det private tyske jernbaneselskab frem til 1883, hvor banen blev overtaget af Königl. Preussische Staats-Eisenbahn Verwaltung – de preussiske statsbaner.<sup>9)</sup> Allerede få dage efter banens indvielse rejste den preussiske kong Wilhelm 1 med banen, da han under en charmeoffensiv i hertugdømmerne skulle rejse med toget fra Aabenraa til Tønder. En rejse man fra kongehuset side – helt berettiget – frygtede at de dansksindede ville anvende til demonstrationer mod preussernes konge, idet en deputation af dansksindede borgere fra Aabenraa få dage tidligere var rejst med toget sydpå for at få foretræde for kongen. Et forsøg der var mislykkedes.<sup>10)</sup>

I modsætning til mange andre danske jernbanestrækninger er der endnu ikke udarbejdet en grundigere gennemgang af Aabenraabanens historie, en såkaldt banemonografi, omend kildematerialet er til stede.<sup>11)</sup> Aabenraabanens historie er mangefacetteret, men om banens tyske tid skal i denne sammenhæng som et eksempel blot fremhæves træk af persontrafikkens historie og de rejsendes oplevelser.

I banens første år kørte der dagligt tre togpar – tre tog i hver retning – som kombinerede gods- og persontog. Ved århundredskiftet var antallet steget til seks tog i hver retning, men under 1. verdenskrigs knaphedstid faldt antallet til fire tog dagligt i hver retning. Et gennemgående træk i nogle af de bevarede arkivalier fra begyndelsen af 1900-tallet er klager fra Aabenraa over de få tog og dårlige forbindelser til omverdenen. I foråret 1911 klagede magistraten i Aabenraa således over de lange skiftetider i Rødekro til de sydgående tog, hvor de rejsende måtte vente mellem 30-40 minutter ved togskitte. Magistraten beklagede sig desuden over de dårlige ventesalsfaciliteter i Rødekro og pegede på de nationalpolitiske interesser der lå i at skaffe bedre skiftetider til det sydgående tog.<sup>12)</sup> Atter i 1915 gav Aabenraas magistrat sin mening til kende om den elendige prioritering af Aabenraabanen i et malende brev til jernbanedirektoratet i Altona om rejselevets besværligheder og manglende persontog til Rødekro: "Forbindelsen mod syd er så absolut den vigtigste. Som tilstandene er lige nu må mange

mennesker rejse om aftenen og overnatte uden for hjemmet. Omkostningerne og tidstabet mærkes stærkt af de rejsende, især af feriegæsterne. Kun få har råd til den luksus at tage en vogn til Rødekro. Rejsebesværlighederne medfører, at nogle ture endog må aflyses. Som situationen er lige nu, må de fleste mennesker gå til fods fra Aabenraa til Rødekro. I så tilfælde må de afsted kl. 3½ om morgenen og ankommer normalt til Rødekro svedige og støvede eller fuldstændig gennemblødte, for så at starte deres rejse i støvet eller vådt tøj. Undertegnede har ofte måtte tage en vogn og har i den forbindelse haft lejlighed til at iagttage dette personligt. Alene på en enkelt dag ankom 26 rejsende til Rødekro fuldstændig gennemblødte. De fleste af dem var feriegæster, som kun havde et sæt tøj med på rejsen. [...] En forbedring af forbindelsen mod syd vil derfor blive hilst velkommen. Blandt borgerne forstår man heller ikke hvorfor forbindelsen mod nord, som der er behov for, skal afskaffes. Nødvendigheden af at spare kul og smøremidler er selvfølgelig indlysende, men vores korte rute til Rødekro på 6,7 km bør ikke komme i betragtning. Flensborg har således forbindelse mod syd syv gange dagligt, Aabenraa tre gange. Haderslev har forbindelse til alle tog til Flensborg. Selvom vores by er mindre, beder vi om at der tages hensyn til vores forretningsforbindelser og, at Aabenraa ikke behandles hårdere end højst nødvendigt. [...] En forbedring af såvel den nordgående som sydgående jernbaneforbindelse fra Aabenraa, vil derfor blive modtaget med stor taknemmelighed her i byen. Såfremt der ikke sker en forbedring af trafikforbindelserne, vil de dansksindede desuden få mulighed for at forårsage yderligere ophævelser og beklagelser. Jeg skal derfor venligst anmode om en positiv behandling af vores ønsker, og en forbedring af forbindelserne såvel nord- som sydpå."<sup>13)</sup>

Men hvordan var en rejse på Aabenraabanen i den tyske tid? Ikke mange rejsende har skrevet om deres oplevelser af den ca. 15 minutter lange togtur mellem Rødekro og Aabenraa, men en sjælden undtagelse er skolelærer J.H. Jensen, der levende har berettet om sine indtryk, da han den 7. juni 1920 iført sit fineste tøj, jaket og stribede bukser, steg ombord i et stopfyldt tysk tog ved den dansk-tyske landegrænse med en 4. classes-billet i hånden, for at rejse til sit nye kald som skolelærer i en lille landsby et stykke uden for Aabenraa. Men inden han nåede så langt, måtte han



Godstransporter på Aabenraabanen afsendt fra Aabenraa station fordelt på henholdsvis stykgods og vognladningsgods i driftsårene 1920/21-1945/46. Kilde: DSBs årsberetninger 1920/21-1970/71.

skifte tog i Røde Kro: "I Røde Kro steg kun få passagerer ud, og i løbet af et par minutter var stationsterrænet som blæst. Jeg stod ene tilbage med min håndbagage. Efter nogen søgen lykkedes det at finde en jernbanemand. Han oplyste, at toget til Åbenrå var den lille stamme, der holdt langt ude ved et sidespor, og der ville det blive holdende de næste to timer. Derudover bekræftede han, at Åbenrå indtil videre rent jernbanemæssigt fungerede som verdens ende. Altså måtte man sidde de næste to timer af her på stedet. Stationsbygningen var øde og tom, det så ikke ud til, at der var sket nævneværdigt med den, siden den engelske jernbaneingeniør, mr. Peto, afleverede den for 57 år siden, og stationsbyen, som jeg tog i øjesyn i et ophold mellem et par byer, virkede heller ikke fængslende. Alene den grusbelagte bygade med dens mylder af vandfyldte huller dæmpede lysten til at gå på opdagelse. Et kort krydstogt fik mig hurtigt til at søge tilbage til udgangspunktet. Men hvorfor sidde tiden af på ventesalens umagelige træbænke? Åbenråtoget holdt jo derude, og de udstandne strabadser på fjerde burde kompenseres med en anden klasses billet til den sidste strækning. Det lykkedes faktisk at få en mand kaldt til billetlugen, og med rejsehjemmel til en kupe med polstrede sæder begav jeg mig ud til den tålmodigt ventende togstamme. Tilfældet ville, at jeg udvalgte mig netop den kupe, hvor en konduktør lå og fik sig en middagslur. Som stukket af en bi for han op, jeg opfangede lige et forskrækket blik, inden han forsvandt ud af den modsatte dør, idet han dukkede hovedet, som ventede han et nakkedrag eller i det mindste en byge af skældsord. Hvad var det? At en dansk jernbanemand kunne blive overrasket i en lignende situation, var tænkeligt, men han ville ganske bestemt have fundet en mere værdig sortie. Det var nok anden gang, jeg mødte preusserånden. Også ventetider får en ende. Det gav et ryk i toget, og et øjeblik efter gled det ud fra stationen. Aldrig glemmer jeg, hvordan landskabet skiftede karakter i løbet af minutter. Vi kørte ned gennem en dejlig dal, indram-

met af skovklædte bakker og med småenge og frodige marker i bunden. Hvor var det smukt, og hvor varede det kort. Snart holdt toget ved Åbenrå station, der til forveksling lignede den, toget lige havde forladt. Mr. Peto havde åbenbart forgrebet tanken om typehuse. Nu blev det spændende. Var nogen taget ud for at hente mig? Det spørgsmål blev hurtigt besvaret. I løbet af et par minutter var perronen tom. Kun en drager iagttag på afstand den desorienterede unge mand med kufferterne. Måske var der bid. Det var der, for hvad andet var der at gøre end at søge ind på et hotel for at få en tiltrængt bid brød og samtidig overveje situationen."<sup>14)</sup>

Efter Tysklands nederlag i 1. verdenskrig afholdtes som en konsekvens af Versailles-traktaten i Slesvig i 1920 en folkeafstemning om det fremtidige nationale tilhørsforhold. I Nordslesvig stemte langt størstedelen for en fremtidig tilknytning til Danmark, der ikke bare stod til en markant geografisk udvidelse. Danmark stod også til at overtage et fuldstændig nedslidt sønderjysk jernbanenet: "Efter 4 Aars ødelæggende Krig, hvorunder Vedligeholdelsen af Banerne i de Egne, hvor der ikke foretoges Trosspætransporter, havde været indskrænket til det mindst mulige, og efter yderligere et Aar, hvor Tyskland var klar over, at de sandsynligvis skulde af med de paa-gældende Banestrækninger og der derfor overhovedet intet gjordes ved dem, var Banerne i den nu danske Del af Sønderjylland i en yderst slet Forfatning", skrev DSBs generaldirektør Peter Knutzen med nogle års afstand til begivenhederne. "En af Statsbanernes Ingeniører, der kort før Overtagelsen var nede for at besigtige Anlæggene, fortæller saaledes, at Svellerne paa Strækningen Røde Kro – Aabenraa da var saa raadne, at han efter et Par Gange at have trådt en Svelle i Stykker ved at gaa i Sporet, ikke turde fortsætte hermed for ikke at skabe yderligere Ødelæggelse. I den Køreplan, som Statsbanerne udgav pr. 1. Juli 1920 for de sønderjyske Strækninger maatte Maksimalhastigheden for flere af Strækningerne, deriblandt den ovennævnte fra Røde Kro til Aabenraa da ogsaa paa

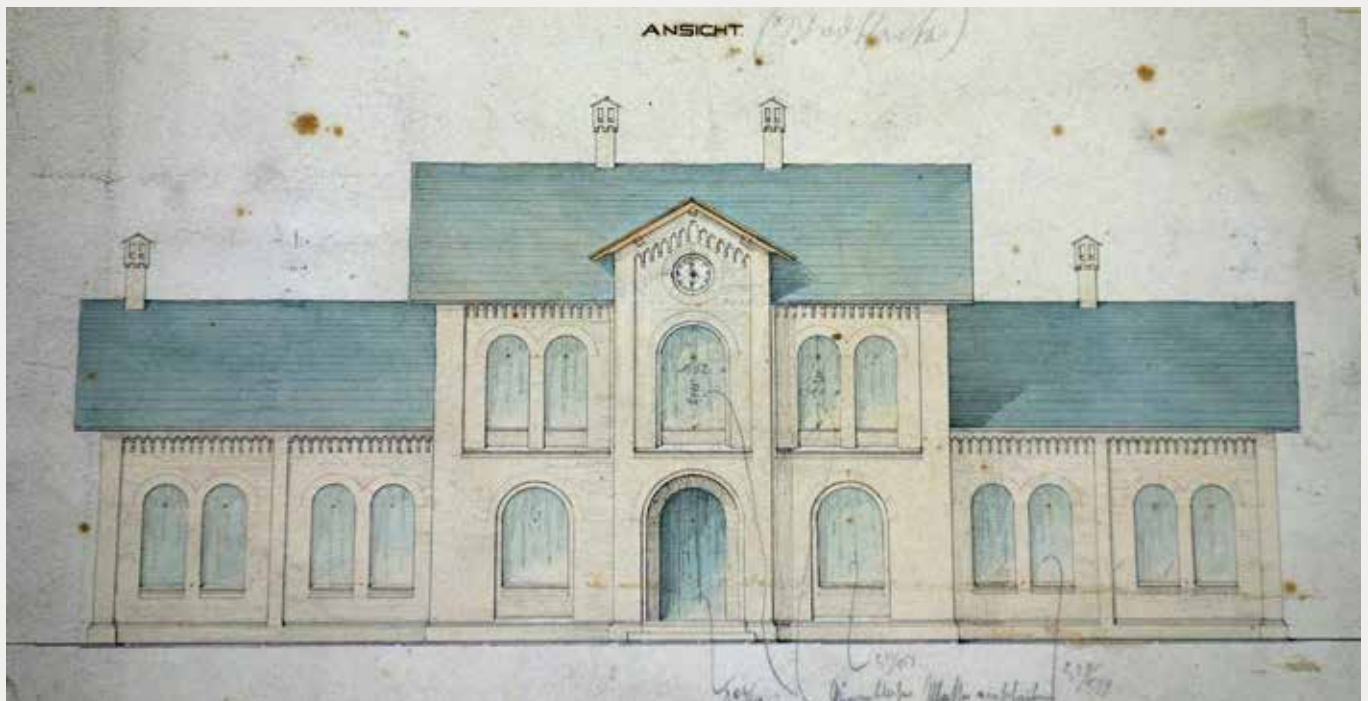
Grund af svagt Spor sættes helt ned til 25 km pr. Time".<sup>15)</sup> At der vitterligt var tale om et fuldstændigt nedslidt baneanlæg, vidner en intern DSB-bestilling fra 22. juni 1920, hvor materieforvalteren i Århus blev bedt om hurtigst muligt at sende 4000 træsveller, 16.000 svelleskruer, 3000 laskebolte, 10.000 spiger og 4000 underlagsplader til Rødekro station, idet Aabenraabanen var så dårlig vedligeholdet, at den ikke kunne anses for driftssikker.<sup>16)</sup> Skønmæssigt kunne kun 20 % af svellerne genanvendes, mens resten måtte udskiftes i tiden efter Genforeningen.<sup>17)</sup>

Trods vanskeligheder af forskellig art, så havde Aabenraabanen naturligvis betydning for infrastrukturen og samfundet generelt i området omkring Aabenraa. Ikke mindst i kraft af sin funktion som fødelinje til de smalsporede kleinbahner anlagt henholdsvis 1899 og 1901 til Gråsten og Løgumkloster. Æ Kringelbahn, som sønderjyderne med underfundig humor kaldte Apenrader Kreis-Kleinbahn, snoede og bugtede sig gennem det sønderjyske landskab, så mange mindre byer og flækker fik jernbaneforbindelse både til Aabenraa og til resten af Tyskland.<sup>18)</sup> Ligeledes anlagdes et efterhånden ret omfattende spornet til virksomhederne på havnen i Aabenraa, som – sammen med en markant udbygning af havnen i 1920'erne – fik stor betydning for at jernbaneforbindelsen til Aabenraa blev bevaret helt frem til årtusindskiftet.<sup>19)</sup> At Aabenraabanen blomstrede op i årene efter Genforeningen ses også af at antallet af daglige tog steg til 16 tog i hver retning i 1930.<sup>20)</sup>

I Danmark dalede jernbanernes betydning i årene efter 2. verdenskrig som følge af motoriseringen på landevejene. I 1962 besluttede DSB således at erstatte størstedelen af persontogene på Aabenraabanen med rutebiler. Kun søndag aften kørte der persontog på banen. Årsagen til, at der ikke var tale om en total nedlæggelse af persontrafikken på banen skyldtes, at DSB på denne måde undgik at søge om koncession på rutebilforbindelsen, da rutebilerne (med en noget søgt forklaring) blot var et supplement til persontrafikken på banen. I 1960'erne gennemførte Baneplanudvalget under Landsplansudvalget en gennemgang af rentabiliteten på en række jernbanestrækninger, og nåede i den forbindelse frem til at persontrafikken på Aabenraabanen burde nedlægges og helt erstattes af busser. Den endnu betydelige godstrafik på banen skulle dog opretholdes.<sup>21)</sup>

Den 7. oktober 1970 fremsatte ministeren for offentlige arbejder derfor en lov om indskrænkning af og eventuel senere nedlæggelse af visse statsbanestrækninger. Lovforslaget gav ministeren bemyndigelse til at indskrænke driften på strækningen Rødekro-Aabenraa til kun at omfatte befordring af vognladningsgods, og eventuelt også senere at nedlægge banen. I bemærkningerne til lovforslaget blev det fremhævet, at en del statsbanestrækninger gennem flere år havde haft en stærkt vigende trafik ikke mindst på grund af landevejstrafikken, som bedre kunne tilbyde dør-til-dør transport for såvel gods som passagerer.<sup>22)</sup> Såvel Aabenraa Kommune, Rødekro Kommune som Sønderjyllands amtsråd havde ingen indvendinger mod at persontrafikken blev nedlagt, men der var modstand mod at ministeren fik bemyndigelse til også at nedlægge banestrækningen.<sup>23)</sup> Nogen større debat vakte lovforslaget ikke i Folketinget, hvor det konservative medlem Mads Eg Damgaard pegede på, at transporten af vognladningsgods fra Aabenraa havn af f.eks. grus, sten og sand ikke var rentabel. "I det hele taget gælder det med hensyn til jernbanedrift som med hensyn til al anden drift, at så snart driften sker på skatteydernes bekostning, det offentliges regning, i for høj grad, så er det billigere ikke blot for hele samfundet, men som regel også lokalt at komme af med banen og få de rigtige økonomiske og effektfulde driftsmidler sat ind. Derved får man også en bedre udnyttelse af vejnettet", pointerede Mads Eg Damgaard, der samtidig foreslog at de nedlagte jernbaner kunne omdannes til stier til glæde for gående og cyklister.<sup>24)</sup> Persontrafikken på banen nedlagdes ved overgangen til sommerkøreplanen i maj 1971.<sup>25)</sup>

Godstrafikken på Aabenraabanen blev dog opretholdt i en længere årrække, og først i 2003 kørte det sidste godstog på banen.<sup>26)</sup> Standsningen skyldtes ikke mindst, at det kriseramte godsselskab DSB Gods omkring årtusindskiftet foretog betydelige nedskæringer, lukkede godsforbindelser og droppede betjeningen af størstedelen af landets byer.<sup>27)</sup> Den 12. december 2004 blev Aabenraabanen formelt spærret for trafik.<sup>28)</sup> Et af de sidste kommercielle tog var et prøvetog fra DSB i september 2004 i et forsøg på at finde en prøvestrækning til de dengang nye IC4-tog. Et forsøg der ikke faldt ud til Aabenraabanens fordel.<sup>29)</sup> I 2007 blev banen formelt nedlagt.<sup>30)</sup> I 2014 foretog Banedanmark et mageskifte med Aabenraa Kommune således at ejerskabet over banen blev over-



Opstalt af stationsbygningen i Aabenraa fra 1903. Kilde: Rigsarkivet, DSBs bygningstegninger, Aabenraa station.

draget til kommunen mod at Banedanmark til gengæld fik et areal til udbygningen af jernbanernes godsterminal i Padborg.<sup>31)</sup> Siden begyndelsen af årtusindskiftet har der således udelukkende kørt skinnecykler på Aabenraabanen i turistsæsonen. Man kan således i dag stadig tage på rejse ad Aabenraabanens skinner fra Aabenraa til Rødekro.

### AABENRAABANENS FYSISKE ELEMENTER

Siden 1860'erne har Aabenraabanen i sagens natur gennemgået en række forandringer og forbedringer i forbindelse med jernbandedriften. Eksempelvis er sporet i form af sveller og skinner løbende blevet udskiftet og vedligeholdt. Aabenraabanen er således påvirket af og fremstår som et samlet jernbanesystem præget af 146 års historie fra åbningen i 1868 til salget af banen i 2014. Men grundstrukturen i form af banedæmningen og broerne er stadig den samme som i 1860'erne, idet Aabenraabanen i hele sin levetid som aktiv jernbane fungerede som en sekundær sidebane til hovedbanenettet, hvorfor den i tidens løb ikke gennemgik de samme omfattende forandringer, ombygninger og udvidelser som andre af de første jyske jernbaner fra 1860'erne (f.eks. Fredericia-Århus, Århus-Randers og Langå-Viborg). Det betyder, at man på Aabenraabanen finder en mindre, samlet jernbanestrækning som står intakt næsten som da jernbaneentreprenørerne forlod banebyggeriet i 1860'erne. Banen er således repræsentativ for nogle af de ældste jernbaneanlæg som anlagdes i Danmark i midten af 1800-tallet.

Den fredede del af Aabenraabanen er ca. 6,2 km lang, idet den inderste del af sporet ved Rødekro station ikke er medtaget i fredningen, da det fortsat anvendes af Banedanmark. Arealet er dog omfattet af den såkaldte fortidsmindebeskyttelseslinje omkring den

fredede jernbane, således at sporene kan anvendes og vedligeholdes, men ikke fjernes. Den oprindelige Rødekro station – som var magen til den endnu eksisterende stationsbygning i Aabenraa – blev også nedrevet i 1968 samtidig med at en ny bygning blev opført. Selve Aabenraabanen fremstår som et samlet – og enkelt – jernbanesystem med de to endestationer i henholdsvis Rødekro og Aabenraa. Undervejs passerer det tidligere Rise Billetsalgssted, som var det eneste sted, hvor togene standsede på strækningen for at udveksle passagerer i årene 1879-1971.<sup>32)</sup>

Centralt i baneanlægget er naturligvis banedæmningen (i jernbanetermer banens underbygning), der til hver side er flankeret af afvandingsgrøfter. Enkelte steder er banegrøften sammenfaldende med Møllebækken. Grundet egnens kuperede terræn, forløber banen på visse delstrækninger dels hævet over terræn og dels i dybe nedgravede gennemskæringer gennem bakkedrag. I gennemsnit har banedæmningen en bredde på ca. 9 meter og med varierende højde. Enkelte steder når dæmningen endog op på en højde af 6,5 meter og en bredde på 30 meter. Ved gennemskæringerne er banedæmningen anlagt i bunden af kunstigt gravede 6-7 meter dybe og i bunden 8 meter brede gennemgravninger med skrånende sider. Banens forløb gennem terrænet viser således det omfattende anlægsarbejde som udførtes med håndkraft i 1860'erne for at skabe en jernbaneforbindelse fra den højtliggende Rødekro Station til havnebyen Aabenraa.

En særlig udfordring ved anlæggelsen af Aabenraabanen var de mange steder Møllebækken passerede under jernbanen eller hvor bækken måtte omlægges. Disse mange broer, der måtte opføres i den forbindelse, findes stadig i banedæmningen. Stenkisterne er af forskellige typer, dels af den såkaldte rammebro-konstruktion og dels buebroer med teglstenshvælv. Stenkisternes grundfunda-

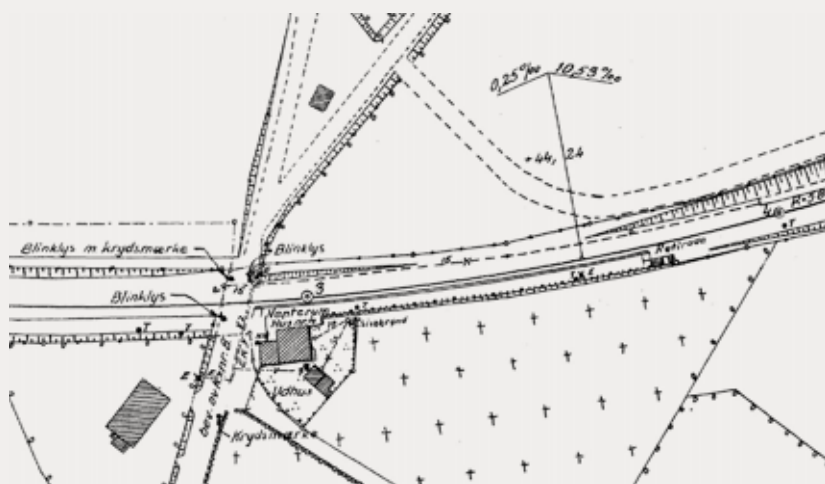
ment er opført af lokale, kløvede kampesten, mens teglstenene i hvælvingerne med stor sandsynlighed stammer fra et eller flere af de sønderjyske teglværker, der lå ved østkysten i 1800-tallet og var grundlaget for den omfattende teglværksindustri som opstod og var så udpræget for egnen i de år. Stenkisternes udformning leder

også tankerne hen på det britiske jernbanebyggeri i midten af 1800-tallet. Særlig karakteristisk ved Aabenraabanan er Sorte Bro, en teglstensbygget vejbro med trædække, der er ført over banen omtrent midtvejs mellem de to endestationer. Oprindeligt anlagt som en adgangsvej til blandt andet en privat ejendom. I 1800-tallet var det



Den bygningsfredede stationsbygning i Aabenraa i 2019. Bygningen ejes i dag af en privat virksomhed. Foto: Lars Bjarke Christensen





Sporplan over Rise Billetsalgssted fra 1959. Øst for vejoverskæringen ses selve billetsalgsstedet med udhus og venterum. Ved billetsalgsstedet syd for sporet ligger perronen. Et retiradehus er opført ved den østligste ende af perronen. Som det fremgår af plantegningen er overskæringen forsynet med blinklyssignaler. Kilde: Danmarks Jernbanemuseum.

100 usædvanligt med broer som adskilte vej- og jernbanetrafikken fra hinanden, idet det var nemmere og billigere at anlægge krydsninger mellem vej og bane i niveau. Sorte Bro er i dag enestående af sin art, idet de få lignende broer (f.eks. mellem Fredericia og Kolding eller ved Skive) fra det tidlige jyske baneanlæg i dag for længst er nedrevet. Sorte Bro, der er en af de ældst bevarede jernbanebroer i Danmark, er således den eneste tilbageværende af sin slags, og står endog i næsten oprindelig stand. Det har ikke været muligt at finde ud af hvem der har tegnet jernbanebroerne, men de er som nævnt af lignende type som man finder ved andre jyske og slesvigske jernbaneanlæg fra 1860'erne. Dog ses det på en konstruktions-tegning af Sorte Bro, at denne er signeret og dateret september 1867 af Fr. Steinschneider i Flensborg og kontraseret af jernbanekommissarius Hoffmann i Flensborg den følgende måned. I december 1867 blev tegningen godkendt i ministeriet for offentlige arbejder i Berlin. Flere instanser har således godkendt brokonstruktionen inden opførelsen kunne gå i gang.<sup>33)</sup>

Karakteristisk for Aabenraabanen er også det bevarede jernbanespor (i jernbanetermer, banens overbygning), der endnu i dag fysisk forbinder Aabenraa med resten af kontinentets jernbaner. Ovenpå banedæmningen ligger jernbanesporet i skærveballast (mindre stenskræver). I ballasten ligger træsvellerne, der for størstedelens vedkommende er udskiftet i 1950'erne, hvilket ses af de indsatte svellesøm i hver enkelt svelle, der viser hvilket årstallet svellen er blevet imprægneret. Jernbaneskinneerne er fastgjort til svellerne med svelleskruer, der har en svag pyramideformet top. Denne top var med til at vise den ledende banemester, at hans banearbejdere havde skruet svellen fast i skinnen, og ikke anvendt den lettere, men usikre metode og banket skruen ned i træsvellen, idet svelleskruen i så fald ville have fået en flad top. Skinnerne er fastgjort til hinanden med stållasker. Skinnerne har en kortere længde (30 meter), der i ældre tid var med til at give togenes karakteristiske gang i sporet hver gang et skinnestød blev passeret. Omtrent midtvejs på strækningen ligger skinner med valsemærket "Krupp 1920", og på banegården i Aabenraa ses lignende valsemærker fra 1940'erne. Banens skinner stammer således fra forskellige tidsperioder, herunder fra den store genopretningsperiode efter Genforeningen i 1920.

Langs banen ses forskellige opsatte markeringsten, hvor ikke mindst kilometerstenene i regelmæssig afstand langs banedæmnin-gens sydside er karakteristiske. Kilometerstenene tjente blandt andet som vejledning til banearbejderne i forbindelse med sporarbejder. Stenene langs Aabenraabanen adskiller sig markant fra den i dag sjældne, men tidligere så karakteristiske DSB-kilometersten, som indtil årtusindskiftet sås langs alle statslige DSB-strækninger i Danmark. Kilometerstenene langs Aabenraabanen er af tilhuggede sten, og stammer fra banens tyske tid. Andre steder langs banen ses andre markeringsten, herunder sten med relation til det preussiske jernbanenet.

Et velbevaret element ved Aabenraabanen er også banens sikkerhedstekniske system. I disse år gennemføres en række moderniseringer af det eksisterende jernbanenet således at ubevogtede overkørsler i videst muligt omfang nedlægges, ligesom de fysiske signaler langs jernbanen afløses af de moderne digitale systemer CBTC og ERTMS, hvorved de fysiske jernbanesignaler i landskabet over en kort årrække forsvinder. Aabenraabanen har et – i kraft af banens simple opbygning, et strækningsspor og to endestationer – relativt beskedent signal- og sikkerhedssystem. Signalerne fra den tyske tid er naturligvis for længst afløst af nyere og danske jernbanesignaler. Ved udkørslen fra Røde kro Station står således det nu fredede udkørselssignal til Aabenraabanen, ligesom indkørselssignalet til Røde kro Station står et stykke ude langs strækningen. I øvrigt sammen med en stander med en såkaldt strækningstelefon fra 1960'erne, så lokomotivføreren i påkommende tilfælde kunne stige ned fra lokomotivet, og ringe til fjernstyringscentralen, hvis signallampen ved indkørselssignalet i længere tid viste rødt lys – og dermed indkørsel forbudt. I en afstand af 400, 800 og 1200 meter foran indkørselssignalet til Røde kro er ligeledes opsat afstandsmærker, der viste lokomotivføreren hvor langt der var til indkørselssignalet, så hastigheden kunne tilpasses.

Langs strækningen passerer Aabenraabanen også flere steder over en række større og mindre veje. Ved nogle af de større veje som Hærvejen og Ringvej i Røde kro eller ved Toften i Aabenraa er der tale om sikrede overkørsler med forskellige lyssignaler både ved vejen som advarsel til de vejfarende og langs banen til lokomotivpersonalet. Dog er ingen af overkørslerne sikret med egen-

tlige jernbanebomme. Andre steder langs strækningen – navnlig i skoven midtvejs på banen – findes flere mindre mark- og skovveje som passerer over banen. Flere steder er de gamle jernbaneled fra 1900-tallets begyndelse bevaret. Andre steder ses lodretstående jernbaneskinner efter fundamentet og hjørnepælen til leddene. Overkørslernes belægning er meget forskelligartede fra flisebelægning til svellebelægning. Foran de ubevogtede overskæringer langs banen ses flere steder de bevarede Giv Agt-skilte og andre markerings-

skilte, der viste at lokomotivføreren skulle trække i lokomotivets tyfon eller fløjte for at advare gående og kørende inden passage af overskæringer. Langs banen står endnu også på lange stræk det delvist bevarede banehegn som skulle holde større dyr og uautoriserede personer ude fra jernbanens arealer. Som en del af sikkerhedsstrukturen langs banen ses f.eks. også ved Vestvejen i Aabenraa den i 1956 opførte vejbro over banen, som en hilsen fra den tid hvor Aabenraabanen kom under pres fra biler, lastbiler og busser.



Den enkeltsporede jernbanestrækning går gennem et varieret landskab. Visse steder var det nødvendigt at grave ned i terrænet ved anlæggelsen af banen for at etablere et jævnt fald/stigning på banen. Foto: Lars Bjarke Christensen.

Omtrent midtvejs på banen og midt ude i skoven passerer banen af en lidt større skovvej. Der er etableret flisebelægning i overskæringen. Ved vejen ses desuden en bom af nyere oprindelse opsat på gamle lodretstillede jernbaneskinner. Foto: Lars Bjarke Christensen.

Som nævnt findes i udkanten af Rødekreto banens eneste standningssted, Rise Billetsalgssted (i den tyske tid Ries Haltepunkt). Det kombinerede ledvogterhus og billetsalgssted ligger stadig ved den gamle grusperron, men bygningen er ikke omfattet af fortidsmindefredningen. Dog er bygningen omfattet af den såkaldte fortidsmindebeskyttelseslinje jf. naturbeskyttelseslovens § 18. Rise Billetsalgssted blev anlagt på stedet i sidste halvdel af 1800-tallet ved en eksisterende vejoverskæring. Det var ikke muligt at afsende godsforsendelser fra billetsalgsstedet, men muligt at stige af eller på toget.

En sporplan over Rise fra juni 1912 viser, at holdepladsen på dette tidspunkt bestod af et beboelseshus for billetsælgeren som også betjente jernbaneleddet. Beboelseshuset havde et køkken, soveværelse, kammer, toilet og dagligstue, der via en dør stod i forbindelse med venteværelset og billetsalget. Ved siden af huset lå en stald. Ved beboelseshuset – øst for vejen og syd for banen – ligger en 83 m lang perron for tog mod Aabenraa. Vest for vejen fandtes tidligere en 85 meter lang perron for tog mod Rødekreto. I dag eksisterer kun den østlige perron ved billetsalgsstedet, hvor der alleryderst ses et betonfundament efter et retiradehus der blev opført omkring 1912.<sup>34)</sup> Mellem retiradehuset og billetsalgsstedet ses stadig et stakit delvist fremstillet af lodretstående, kaserede jernbaneskinner og dels af træ. Stakittet var med til at indramme perronen, præciserede adgangsvejen og sikrede, at de rejsende blev på det autoriserede areal indtil toget ankom.

Aabenraabanens største station var i sagens natur banegården i Aabenraa. Banegårdskomplekset har i tidens løb undergået talrige forandringer. Stationsbygningen og den tilhørende perron eksisterer endnu den dag i dag, mens pakhuset, remisen og andre funktionsbygninger er nedrevet. Trods disse forandringer står banegården som et fint og sjældent eksempel på en købstadsstation med et forgrenet spornet, der folder sig ud ved indkørslen til stationen. Oprindeligt var der opført en perronhal over sporene foran stationsbygningen, så de rejsende kunne stå i ly og læ for vind og vejr. Uvist af hvilken grund blev perronhallen dog fjernet på et tidspunkt mellem 1885 og 1903. Et andet eksempel på de mange ombygninger på banegårdsområdet ses ved læsserampen vest for stationsbygningen. Allerede i 1885 var der planer om at etablere et stikspor syd

for læsserampen, men dette projekt blev aldrig realiseret. Omkring århundredeskiftet oplevede Aabenraa imidlertid en øget transport af godsforsendelser, hvilket førte til at man anlagde nye til- og fra-kørselsveje ved pakhuset nord for sporterrænet. I årene 1903-10 ombyggedes også læsserampen vest for stationsbygningen markant. Således anlagdes et nyt spor 6, der endte for enden af læsserampen, så det var muligt at foretage ind- og udladninger fra godsvognenes gavle, ligesom et nyt spor 7 blev anlagt syd for læsserampen, så der fortsat var mulighed for sideværts ind- og udladninger af godsvognene. Såvel spor som læsserampe eksisterer endnu i dag.<sup>35)</sup>

Et stenkast syd for læsserampen finder man også et bevaret betonbygget tilflugtsrum opført under 2. verdenskrig til beskyttelse af jernbanens personale og passagerer. At der vitterligt var behov for et tilflugtsrum ved de sønderjyske stationer ses af at allierede bombefly hele tre gange under besættelsen angreb Tinglev station, der i fugleflugtslinje lå kun 16 kilometer fra Aabenraa.

Et væsentligt element i banegårdsanlægget er de mange sporskifter, som gav mulighed for at rangere rundt med person- og godsvogne på stationen. Endnu ses flere steder de karakteristiske gule "oste", sporskiftetrækbukke og trækstange, der anvendtes til manuelt at stille sporskiftet. Også sporforbindelsen til havnen, eksistensgrundlaget for banen i de sidste mange år, er også delvist bevaret. Oprindeligt udgik havnesporet fra perronsporet nærmest stationsbygningen, men havnebanen blev i sidste del af 1900-tallet omlagt til det fjerneste, nordligste spor. Havnesporet er i dag fjernet, men endnu ses armaturet hvor jernbanepersonalet kunne tænde for de automatiske blinklys ved vejoverskæringerne ned mod havnen. Banegården i Aabenraa gennemgik seneste større ombygning i midten af 1980'erne, hvor nogle af sporene omlagdes og såvel pakhus som remise blev nedrevet.

## VEJEN MOD NATIONAL KULTURARV

"Banestrækningen Aabenraa-Rødekreto er kort, men hører til en af de smukkeste i Danmark, går gennem en vidunderlig natur og viser et interessant tværsnit af et typisk dansk landskab med fjordens endemoræner mod øst og smeltevandsaflejringeres flade landskab mod vest. Desværre trafikeres denne strækning kun med



persontog søndag aften, mens den øvrige trafik gennemføres med bus. Da tanken om veterantog er slået så godt an her i Danmark og der nogle steder er oprettet et par private banelinjer, fremsætter vi her den tanke, der måske kan forekomme urealisabel, men som ved nærmere eftertanke måske slet ikke er så dårlig endda". Med disse ord indledte turistchef Frands Gregersen, Turistforeningen for Aabenraa og Omegn, i 1967 sit brev til DSB. Et brev, hvor ideen om at omdanne den dengang 100-årige Aabenraabanen fra et infrastrukturtelt anlæg til en seværdighed i sig selv, fostredes for første gang. I brevet slog turistchefen til lyd for at Aabenraabanen blev omdannet til en veteranbane med "et smukt, typisk damplokomotiv" med passende vogne. Måske kunne man på sigt også "muntres op med alskens hygsomme ting" som eksempelvis et jernbanemuseum i enten Aabenraa eller Røde Kro.<sup>36)</sup> Man kan hævde, at dette forslag var det første spæde initiativ til bevaringen af Aabenraabanen som en kulturhistorisk attraktion. Et minde om fortiden.

Selvom der i årenes løb både kom til at køre veterantog og skinnecykler i turistsæsonen på den 6,7 kilometer lange sidebane, så har Aabenraabanen levet en noget hensygnende og stille tilværelse i forhold til andre dele af jernbanenettet. Mens mange andre strækninger enten er blevet moderniseret og udvidet eller på den anden side nedlagt og sporene taget op, så har Aabenraabanen lagt som en relikv i det sønderjyske kultur- og naturlandskab. Omend tiden visse steder naturligvis har sat sit præg på banen,

navnlig omkring banegården i Aabenraa som har undergået forskellige ændringer, hvilket ikke har understøttet den kulturhistoriske fortælling på stedet.

Eksempelvis opstod der i 1980'erne planer om at nedrive en række bygninger ved banegården i forbindelse med et lokalt ønske om en vejforlægning over baneterrænet, hvilket førte til at den daværende bygningsfredningsmyndighed i Planstyrelsen tog initiativ til en fredning af stationsbygningen, pakhuset og remisen, med henvisning til bygningernes arkitektur, sammenhæng og kulturhistoriske betydning med rødder i byens tidligste jernbanehistorie. Efter dialog med DSB og lokale myndigheder, besluttede Planstyrelsen at frede pakhus og stationsbygning, men trak senere fredningen af pakhuset tilbage på grund af klager fra kommunen og amtsrådet. I marts 1988 blev således alene stationsbygningen fredet. En bygning tegnet af arkitekten N.P.C. Holsøe til banens åbning, og som Planstyrelsen omtalte på følgende vis i forbindelse med fredningen: "Stationsbygningen, der er opført 1867, er efter en række nedrivninger af stationer i Sønderjylland den ældste og eneste tilbageværende af de større anlæg. Den er et smukt udtryk for den senklassicistiske murstensarkitektur på overgangen til de historiske stilarter. Pakhuset udgør en kulturhistorisk værdifuld del af banegårdsanlægget".<sup>37)</sup> Ved en senere vurdering af stationsbygningens fredningsværdier blev det fremhævet, at "de mange bevarede skinner nord for stationsbygningen og det mod vest synlige tracé, bidrager i høj grad til bygningens miljømæssige værdi".<sup>38)</sup>



Et Giv Agt-skilt i emalje opstillet nærheden af en jernbaneoverskæring. Skiltet signalerede til lokomotivførerne at de skulle afgive et fløjtesignal for at advare de vejfarende om at der kom tog. Foto: Lars Bjarke Christensen.

Knap 36 år gik der fra fredningen af stationsbygningen til Slots- og Kulturstyrelsen i 2024 valgte at udpege Aabenraabanen som et fredet fortidsminde. Ideen til fredningen var opstået nogle år tidligere, idet styrelsen i forbindelse med en fredningsvurdering af Sorte Bro, var blevet opmærksom på banens unikke kulturhistoriske kvaliteter. Kombinationen af helheden set i sammenhæng med de mange enkeltelementer gør Aabenraabanen til noget helt særligt. I en pressemeddelelse i forbindelse med fredningen bemærkede styrelsen: "Aabenraabanen er en af de bedst bevarede jernbanestrækninger fra den tidlige industrialisering og et sjældent fysisk levn af dansk teknologihistorie. Banen, der er blandt de ældste jernbanestrækninger i Danmark, fremstår næsten intakt med mange velbevarede elementer helt tilbage fra banens anlæggelse i 1860'erne. Slots- og Kulturstyrelsen har derfor valgt at beskytte jernbanen og det omkringliggende terræn som et fortidsminde".

### AABENRAABANENS KULTURHISTORISKE BETYDNING

Slots- og Kulturstyrelsen har tidligere fredet enkelte jernbanehistoriske bygninger og konstruktioner. Således gennemførtes omkring 1990 en fredning af en række jernbanebygninger, primært af stationsbygninger på de statslige strækninger fra før 1945. Ligesom styrelsen i samarbejde med Banedanmark i begyndelsen af det nye årtusinde har gennemført en udvælgelse og fredning af en række jernbanebroer fra perioden 1847-1925 på det eksisterende statslige jernbanenet. Dertil kommer fredning af mindre dele af bane-traceer/-dæmninger med skinner (f.eks. Tønder, Bramming og Grindsted) og uden skinner (f.eks. Mors, Langå og Viborg). Ligeledes er de få bevarede dele af den private jernbane Nakskov-Kragenæs (1915-67) blevet fredet i 2010'erne med baggrund i banens historie som fødelinje til sukkerfabrikkerne på Lolland, og som et eksempel på hvor hurtigt et omfattende infrastrukturelt anlæg på knapt 27 km næsten kan forsvinde fra jordens overflade, når dæmninger og trace ikke længere har en samfundsmæssig betydning. Størstedelen af Kragenæsbanen var således fjernet knapt 50 år efter nedlæggelsen.

Endnu udestår dog en nøjere gennemgang og udvælgelse af de bevarede jernbanehistoriske elementer og konstruktioner rundt

om i kulturlandskabet. Eksempelvis er der ikke foretaget nogen gennemgang og udvælgelse blandt de mindre stenkister langs banerne, fokuseret på en bredere gruppe af jernbanebygninger eller bygninger fra efterkrigsårene. Et oplagt eksempel kunne være Virum station fra 1958 på strækningen Lyngby-Holte, som virkelig er en arkitektonisk og kulturhistorisk perle på det københavnske S-togsnet. Det kunne også være i dag sjældne elementer som læssekranen på stationen i Fakse Ladeplads. Eller dele af bane-dæmningen efter den midsjællandske jernbane. Hvorvidt disse eller andre jernbanehistoriske elementer skal beskyttes for eftertiden, er selvfølgelig et spørgsmål til fremtiden.<sup>39)</sup> Med fredningen af Aabenraabanen er der dog taget et stort skridt med fredningen af et begrænset, men dog samlet jernbanesystem. En hel jernbanestrækning fra endestation til endestation.

I begyndelsen af 2000-tallet blev sporanlæggene fjernet fra en række nedlagte jernbanestrækninger såsom banen mellem Ringe og Korinth på Fyn eller Slagelse-Dalmoose-Næstved med sidebane fra Dalmoose til Skælskør på Sjælland. I stedet etableredes asfalterede cykel- og gangstier. Selvom omdannelserne af de gamle baner tilgodeså rekreative interesser, så skete det på bekostning af værdifulde kulturhistoriske interesser.<sup>40)</sup> En jernbane forstås bedst når sporanlægget i form af skinner og sveller stadig findes intakt. Selvom der findes enkelte andre også kulturhistorisk betydningsfulde nedlagte jernbanestrækninger såsom Assensbanen på Fyn, Randers-Auning på Djursland eller Nørre Nebel-Nymindegab i Vestjylland, så er fredningen af Aabenraabanen et væsentligt skridt på vejen for at sikre en historisk jernbane for eftertiden, så vores efterkommere om 50, 100 og 200 år stadig kan opleve en jernbanestrækning fra 1800-tallet med alle dens mange forskellige elementer.

Hvor Aabenraabanen på flere punkter er en værdig repræsentant for jernbaneteknologien fra midten af 1800-tallet og ikke mindst en velbevaret repræsentant for de første jyske jernbaneanlæg, så er Aabenraabanen på en række andre punkter ikke repræsentativ for den danske jernbanehistorie. Dette hænger navnlig sammen med Aabenraabanens korte længde, hvor der kun fandtes et enkelt mindre billetsalgssted uden sidespor midtvejs mellem banens endestationer. Banen var således også anlagt af hensyn til Aabenraa bys udvikling, mens mange af de andre jernbanestrækninger også skulle

bringe fremgang og velstand til banens opland, og derfor bugtede sig gennem landskabet til gavn og glæde også for befolkningen på landet. En af de meget få velbevarede og i denne sammenhæng nok mere repræsentative jernbanestrækninger er Assensbanen mellem Tommerup og Assens. Assensbanen blev anlagt på Fyn mellem stationsbyen Tommerup på hovedstrækningen Odense-Middel-

fart, og købstaden Assens ved den sydvestfynske kyst. Langs den i dag nedlagte Assensbanen, der åbnede i 1884 og blev nedlagt i slutningen af 1900-tallet, findes udover selve jernbanesporet også en lang række af banens landstationer med bevaret sporet i form af sidespor og vigespor mv. En sikring af denne kulturhistorisk væsentlige jernbane burde overvejes.



Flere steder langs banen passerer banen over vandløb. Broerne er bygget ved banens anlæggelse og har igennem årene gennemgået forskellige mindre istandsættelser og moderniseringer. Foto: Lars Bjarke Christensen.



Flere steder langs banen passerer banen over vandløb. Broerne er bygget ved banens anlæggelse og har igennem årene gennemgået forskellige mindre istandsættelser og moderniseringer. Foto: Lars Bjarke Christensen.

Samlet set er banen mellem Rødekro og Aabenraa dog bemærkelsesværdig idet hele banen med dens dæmninger, broer, skinner, sveller, advarselsskilte, overskæringer, kilometersten mv. er et relikvium i det såvel danske som sønderjyske kulturlandskab. Alene banens alder – banen er blandt de allerældste jernbanestrækninger i Danmark – og dens intakthed, gør Aabenraabanen til noget ganske særligt. En type industrialæg, som ellers tidligere var meget udbredt, men som i dag er forsvundet. Omkring den bygningsfredede stationsbygning i Aabenraa findes således peroner, læsserampe, skinner og opstillingsspor for person- og godsvogne, der fortæller væsentlige elementer af jernbanens funktion i en købstad. Man kan i de bevarede elementer se fysiske spor af såvel gods- som passagertransporten, og dermed aflæse jernbanens forskellige funktioner i ældre tid. Hvor Assensbanen står som et velbevaret og mere typisk eksempel på en lokalbane med de bevarede landstationer, så er sporterrænet i Assens for få år siden desværre blevet ryddet.

Aabenraabanen fortæller også en vægtig historie om industrialiseringen og opbygningen af jernbanenettet i 1800-tallet, der bragte fremgang og velstand til Sønderjylland og Danmark. Ved Aabenraabanen er bevaret forskellige tekniske installationer, sikkerhedssystemer, konstruktioner og detaljer, som er udskiftet eller kraftigt ombygget på de endnu eksisterende jernbaner eller helt fjernet fra nedlagte banestrækninger. Banen og dens helhed rummer således en meget høj bevaringsværdi som ikke findes mange andre steder.

Baneanlægget er derudover et tydeligt eksempel på den teknologioverførsel der fandt sted i midten af 1800-tallet fra jernbanens oprindelsesland Storbritannien, hvor britiske ingeniører rejste til udlandet også udenfor imperiet for at bygge jernbaner. Mange af Aabenraabanens elementer bærer tydeligt præg af denne britiske, teknologiske påvirkning. Bevaringen af Aabenraabanen har således også betydning i et internationalt perspektiv.

Derudover har banen en direkte tilknytning til grænselandets særlige historie. Jernbanen var godt nok bestilt af den danske stat og skitserne til banen påbegyndt af engelske entreprenører, men ved krigen i 1864 blev det påbegyndte baneanlæg overtaget af Preussen. Jernbanen var frem til Genforeningen i 1920 en del af det statslige preussiske jernbanenet. Et banenet der – udover trans-

port af mennesker og varer – også anvendtes til udbredelse af tysk tanke og kultur. Ved afstemningen i 1920 var der som et af de få steder i Sønderjylland tysk flertal i Aabenraa. Elementer fra denne tidsperiode i den sønderjyske historie er bevaret og kan aflæses i Aabenraabanens anlæg. Bl.a. viser renoveringsarbejder hvordan den danske stat i 1920erne måtte foretage genopretningsarbejde på banen efter overtagelsen af et nedslidt sønderjysk jernbanenet ovenpå Tysklands nederlag i 1. verdenskrig, ligesom der stadig er bevaret væsentlige elementer fra den tyske periode i form af bl.a. markeringssten. Aabenraabanen var endvidere fødelinje til de særlige sønderjyske amtsbaner (kleinbahner), der blev anlagt i den tyske periode. Aabenraabanens historie er tæt knyttet sammen til grænselandets historie og den internationale fortælling om jernbanernes udbredelse i løbet af 1800-tallet. Bevaringen af banen har således ikke kun et lokalt perspektiv, men også et internationalt udsyn.

En tur langs Aabenraabanen – enten på skinnecykel eller til fods – vil således give indblik i både jernbanernes teknologihistorie, banens bevarede fysiske elementer og såvel dansk som europæisk jernbanehistorie.

### Litteratur og kildemateriale

- Buch, Martin og C.I. Gomard 1933: "Danmarks jernbaner. Historisk og biografisk håndbog". Alex Kappels Forlag 1933.
- Christensen, Lars Bjarke og René Schrøder Christensen 2022a: "Danmarks jernbanemiljøer. Spor af jernbanens fysiske kulturarv". Syddansk Universitetsforlag 2022.
- Christensen, Lars Bjarke 2022b: "Den jyske nordvestbane – da jernbanen og krigen kom til Viborg 1863-64" i: "Fra Viborg-egnen 2022". Historisk Samfund for Viborg-egnen 2022.
- Christensen, Lars Bjarke 2023: "Jernbanernes udvikling i Danmark 1997-2022" i "Jernbanehistorie. Jernbanernes teknologi og kulturhistorie 2021-22". Danmarks Jernbanemuseum, 2023.
- Cox, John G. 2008: "Samuel Morton Peto (1809-1889). The Achievements and Failings of a Great Railway Developer". Railway & Canal Historical Society 2008.
- Hvidtfelt, Johan og Peter Kr. Iversen 1967: "Åbenrå Bys Historie II. 1721-1864". Historisk Samfund for Sønderjylland 1967.
- Jensen, Niels 1975: "Sønderjyske jernbaner". J. Fr. Clausens Forlag 1975.
- Kaufhold, Holger, Eckhard Klein & Detlef Schikorr 2004: "150 Jahre Eisenbahn in Flensburg. Von der Südschleswigschen Eisenbahn zur Deutschen Bahn AG". Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte 2004.
- Thestrup, Poul 1997: "På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet. Bind 1. Dampen binder Danmark sammen". DSB Jernbanemuseet, 1997.



Wilcke, Birger 1982: "Æ Kringelbahn – Aabenraa Amts Jernbaner". Dansk Jernbane-Klub 1982.

#### Tyskland, Landesarchiv Schleswig-Holstein

-Preussische Verwaltung 1867 bis 1946, Regierung zu Schleswig 1868-1946, Bauverwaltung, Eingleisige Staats- (Neben)bahnen, 4.6.3 Eisenbahnen, Nebenbahnen Zweigbahn Rothenkrug-Apenrade (LASH Abt. 309, diverse arkivpakker).

#### Danmark, Rigsarkivet

Arkivalier afgivet fra Tyskland efter Sønderjyllands Genforening, Sønderjyske jernbanesager 1864-1920, pk. 11.

Aabenraa Købstad (1883-1915), Acta der Stadt Apenrade, pk. 1269

Aabenraa Landråd (1868-1920), Verkehrpoli. Infrastruk. T.B. 13.II-T.B. 15.I pk. 353 og Verkehrpoli.Infrastruk. T.B: 15.V-T.B. 16.15: Eisenbahn-Angelgenheiten 1869-1919.

DSB, Baneafdelingen, journalsager 1865-1949, N3 581/1919 pk. 3354-3367 (Genforeningen).

DSB, Baneafdelingen, Sporplaner og bygningstegninger, Rødekro, Rise, Aabenraa.

DSB, Baneafdelingen, Planbøger Sønderjylland (1895-1920).

DSB, Baneafdelingen, 2. og 3. distrikts banetjeneste, journalsager 1872-1973, BB-284/285 og BB-377

#### Danmark, Danmarks Jernbanemuseum

Aabenraa

#### Noter

- 1) Forfatteren til denne artikel er ophavsmand til forslaget om fredning af Aabenraabanen, og som ansat i Slots- og Kulturstyrelsen også involveret i arbejdet med fredningen. Processen som førte til udpegningen som beskyttet fortidsminde, vil ikke blive gennemgået i denne artikel. Det er naturligvis styrelsen som er ansvarlig for fredningens udformning. Alle oplysninger og synspunkter i denne artikel er forfatterens personlige betragtninger, og stammer fra offentligt tilgængelige kilder.
- 2) For yderligere informationer se f.eks. "Dansk Jernbanepolitik i Tredive og Fyrreerne" af R. Berg i: Nationaløkonomisk Tidsskrift, bind 3, række 4 (1896); "Dansk Jernbanepolitik i Tiden fra 1850 til 1865" af R. Berg i: Nationaløkonomisk Tidsskrift, bind 3, række 6 (1898); "Opdagelsen af Jylland" af Steen Bo Frandsen (Aarhus Universitetsforlag 1996). Derudover findes et upubliceret manuskript "Jernbaneanlægene i Europa og Hertugdømmene", som ikke fandt plads i DSB's jubilæumsbog fra 1947. Manuskriptet findes i Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen, journalsager 1865-1949, O7 531/1944, pk. 5513.
- 3) Cox 2008.
- 4) Buch og Gomard 1933: 209ff.
- 5) Hvidtfelt og Iversen 1967:204f.; Danmarks Jernbanemuseum, Aabenraa.
- 6) Thestrup 1997: 127ff.
- 7) Kaufhold et al. 2004:37ff
- 8) Danmarks Jernbanemuseum, Aabenraa, Brev af 26/5 1867.
- 9) Jensen 1975: 17.
- 10) Dannevirke 14/9 1868; Dannevirke 16/9 1868; Dannevirke 18/9 1868.

- 11) Som inspiration for dem der ønsker at dykke længere ned i Aabenraabans historie er der i kildefortegnelsen sidst i denne artikel forskellige henvisninger til arkivmateriale i danske og tyske arkiver.
- 12) Rigsarkivet, Aabenraa Landråd AD 02, 1868-1920 Verkehrpoli. Infrastruk. TB 15V-TB16, pk 355, Brev fra RED Altona fra Aabenraa Magistrat 11/2 1911.
- 13) Rigsarkivet, Aabenraa Købstad, BA 13 (pk. 1269), Acta der Stadt Apenrade betreffend Eisenbahnstation zu Apenrade und die Eisenbahn-Fahrpläne 1885-1917, Brev fra Aabenraas borgmester til RED Altona 11/9 1915.
- 14) Sønderjysk Månedsskrift 3/4-1973.
- 15) Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen, Journalsager 1865-1949, pk.3354, Artikel "Banerne i Sønderjylland siden Genforeningen" af generaldirektør Knutzen (1935)
- 16) Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen, Journalsager 1865-1949, pk.3358, Udsendelse af Materialer 1920-22.
- 17) Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen, Journalsager 1865-1949, pk.3361, Vurdering af de overtagne banestrækninger.
- 18) Wilcke 1982.
- 19) Danmarks Jernbanemuseum, Aabenraa, Aabenraa Handelsstand – Hundrede Aar af Morten Kamphøven (1947).
- 20) Danmarks Jernbanemuseum, Køreplan 1930.
- 21) Baneplansudvalgets Betænkning I, Landsplanudvalget 1968.
- 22) Folketingstidende 1970-71, Tillæg A, spalte 865-880.
- 23) Folketingstidende 1970-71, Tillæg B, spalte 807-808.
- 24) Folketingstidende 1970-71, Forhandlingerne, spalte 3521-3522.
- 25) Jensen 1975:18.
- 26) Trafikstyrelsen, Screening af havneforbindelser og restbaner. Restbaner – teknisk gennemgang (Grontmij/Carl Bro 2009).
- 27) Christensen 2023: 37ff.
- 28) Danmarks Jernbanemuseum, Jernbanekilder.dk, datakort Rødekro-Aabenraa.
- 29) Folketinget, Trafikudvalget 2007-08 (2. samling), TRU Alm del spm. 658.
- 30) Folketinget, Trafikudvalget 2010-11 (1. samling), TRU Alm del spm. 480.
- 31) Banedanmark journalsag 14-05175.
- 32) Danmarks Jernbanemuseum, Jernbanekilder.dk, Datakort Rise.
- 33) Banedanmarks tegningsarkiv, Brotegning Sorte Bro (BDK bronnummer 24981).
- 34) Rigsarkivet, 2001-3 Arkivalier afgivet fra Tyskland efter Sønderjyllands Genforening, Sønderjyske jernbanesager 1864-1920, pk 11, Acta specialia Ries Haltepunkt, Sporplan 1909, revideret 1912.
- 35) Danmarks Jernbanemuseum, Jernbanekilder.dk, Sporplan Aabenraa 1914; Rigsarkivet, 2001-3 Arkivalier afgivet fra Tyskland efter Sønderjyllands Genforening, Sønderjyske jernbanesager 1864-1920, pk 11, Acta specialia Apenrade Bahnhof.
- 36) Danmarks Jernbanemuseum, Aabenraa, Brev fra Turistforeningen for Aabenraa og Omegn til DSB 2. distrikt 8/2 1967.
- 37) Slots- og Kulturstyrelsen, Bygningsfredningsarkivet, Fredningsstyrelsen journalsag 621-8-142/86.
- 38) Slots- og Kulturstyrelsen, FBB – Fredede og bevaringsværdige Bygninger, Aabenraa Banegård.
- 39) Eksempler på den mangfoldige jernbanekulturav fremgår bl.a. af Christensen et al. 2022a.
- 40) Christensen 2023: 88ff.



5-kilometersten langs Aabenraabane. Afstandsstenene viste blandt andet banearbejdere og lokomotivførere hvor de befandt sig langs banen. Foto: Lars Bjarke Christensen.

109



Skindestød på Aabenraabane hvor to jernbaneskiner er fastgjort til hinanden. De korte jernbanespor gav i ældre tid anledning til togenes karakteristiske gang i sporet, hvor den rejsende både mærkede og hørte når togets hjul passede over skindestødet. Foto: Lars Bjarke Christensen