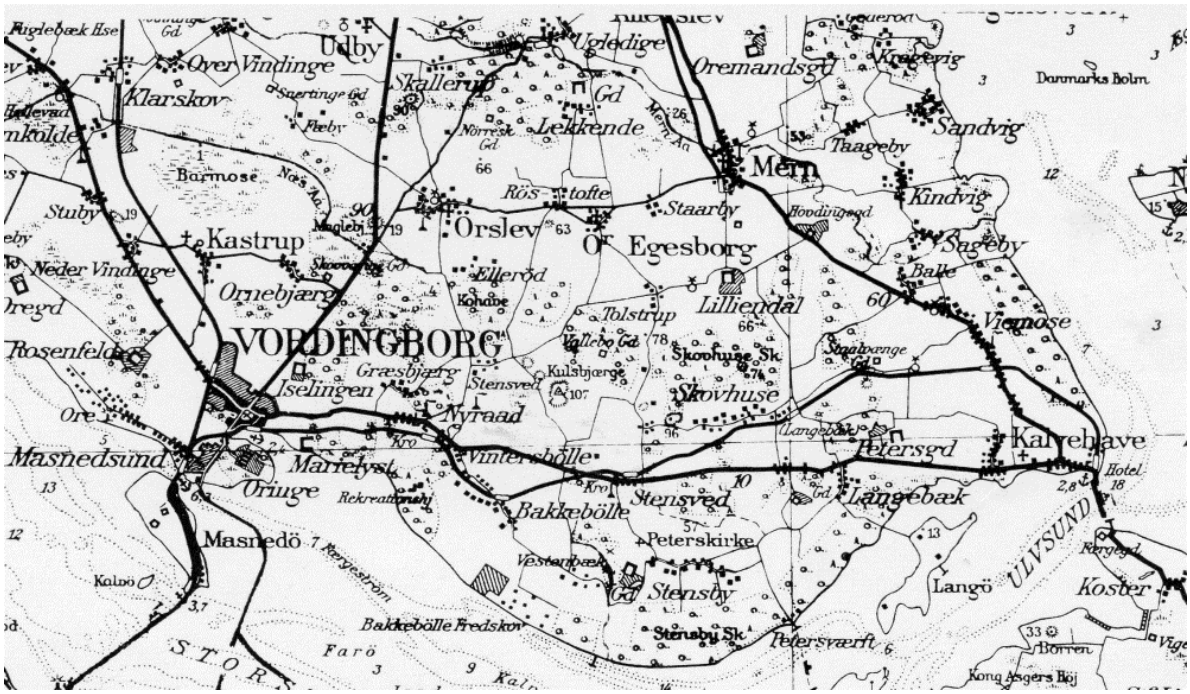
For 60 år siden

Den 31. marts 2019 er det 60 år siden KALVEHAVEBANEN blev nedlagt.

Banen åbnede for trafik 1.oktober 1897 og havde udgangspunkt i MASNEDSUND, hvor der var tilslutning til DSB.

Banen skulle udover at betjene Sydsjælland også tilgodese trafikken mod Stege og Møn, og der blev derfor etableret et damskibsselskab, som kunne befordre passagerer videre fra Kalvehave til Stege. I Kalvehave var der desuden færgeoverfart til Koster, så togene kørte helt ud til færgen.

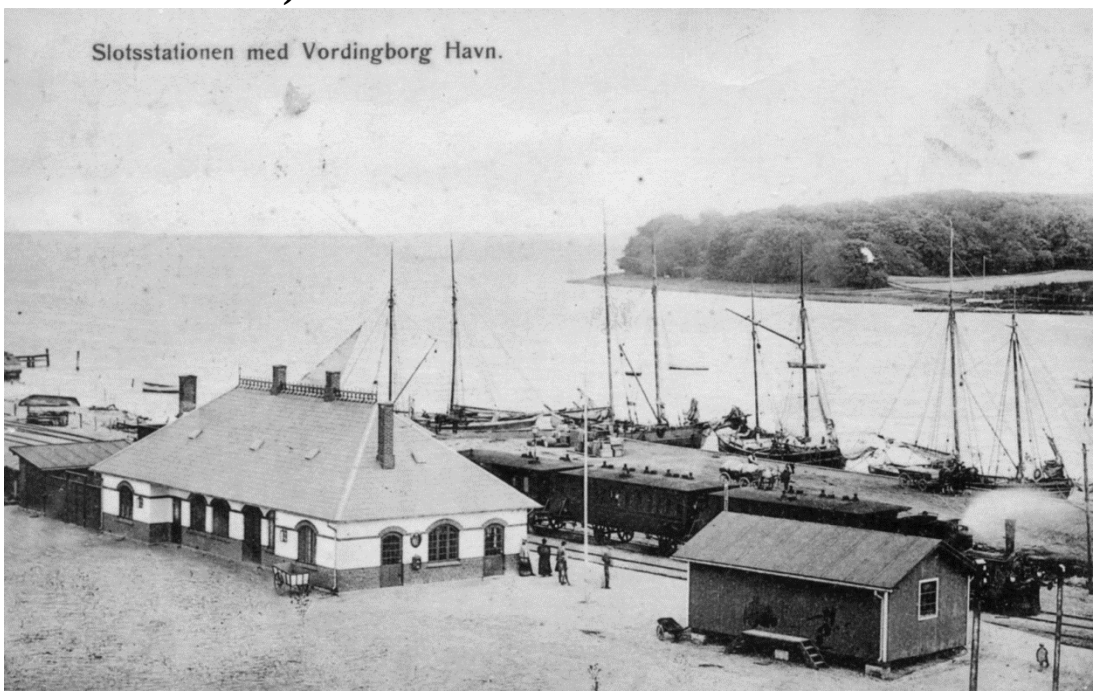
Banens forløb ses af dette kort, idet det blev tilstræbt at banens forløb tilgodeså så mange som muligt.
For eksempel blev Nyråd Station placeret således at Klædefabrikken ved Blegen kunne betjenes.



Overdækket overgang til Kalvehavebanen ses bagest i billedet.

Set fra Volmersgade.

Fra Masnedsund kørte banen videre til Vordingborg Nordhavn, hvor SLOTSSTATIONEN lå. ***(Vordingborg havde dermed 3 stationer).***



Videre gik det mod Nyråd, hvor der blev anlagt en holdeplads FLORKE ved Drejerskovvej

og lidt efter lå NYRÅD station med sidespor.

Næste holdeplads var BAKKEBØLLE,

og fra 1953 en holdeplads ved VESTENBÆK (lige ved "flyverkasernen i Stensved".

Så kom STENSVED station med sidespor

og lidt længere mod øst lå trinbrættet STIVÆNGE (fra 1953)

og lidt senere holdepladsen SKOVHUSE,

inden man nåede til LANGEBÆK Station med sidespor.

Videre gik det mod STAALVÆNGE trinbræt og lidt senere VIEMOSE Station med sidespor.

Herfra gik banen i en bue ned mod KALVEHAVE Station, hvor der blev bygget hovedkontor og remiser.

.

Der blev etableret spor ned til havnen og færgelejet, hvorfra der var forbindelse til Koster og dampskibsfor bindelse til Stege.
Det var en ganske kort bane, i alt 21,1 km lang

Trafikken blev fra 1897 afviklet med 3 damplokomotiver, hvoraf det ene (fra 1898) blev anvendt ved en afskedstur i marts 1959.

I 1933 anskaffedes et diesellokomotiv, hvorefter det meste af trafikken blev afviklet med dette.

Diesellokomotivet brændte i 1951 mellem Florke og Slotsstationen, men blev repareret og moderniseret og blev ved banens ophør solgt til Odderbanen. Lokomotivet findes i dag på Jernbanemuseet i Odense.

Under 2.verdenskrig blev en rutebil i 1944 ombygget til jernbanedrift og som følge af mangel på benzin, blev bussen forsynet med gasgenerator således at personbefordringen i nogen grad kunne opretholdes.

I 1947 anskaffedes en skinnebus og bagagebivogn efter svensk model, der således kunne være med til at markere privatbanens 50-års jubilæum. 1952 anskaffedes yderligere en skinnebus.

Først i 1948 – 11 år efter åbning af Storstrømsbroen fik privatbanen direkte indkørsel til Vordingborg Station. Der forestod et større jordarbejde for at omlægge banen, og resterne af udgravningen findes i dag som Oxholmsvej.

Herefter kørte privatbanen ind på DSB's skinner og nåede Vordingborg Station

Kalvehavebanen havde siden starten af 1930'erne udført fragt- og rutebilkørsel på Møn og havde eneretten til befordring af passagerer mellem Stege og Vordingborg.
På Møn var der stor utilfredhed med rejsetider og prisniveau, og derfor etableredes Møns Omnibusser i 1953, og Kalvehavebanen mistede rutebilkørslen på Møn, herunder ruten Stege-Vordingborg.

Som følge af mindre trafik og underskud på driften, blev banen nedlagt pr. 31. marts 1959, og skinner og materiel blev afhændet enten til videre brug eller som skrot.

Vordingborg Kommune købte banestrækningen ud til Lergravsvej og etablerede Bakkebøllestien. Kort før Lergravsvej står en mindesten for baneingeniør Hvidt, der blev dræbt kort tid før banens indvielse.

Nedenstående beretning er fra en jernbaneentusiast, der deltog i den sidste kørsel med damplokomotiv.
Jens Bruun-Petersen er barnefødt i Vordingborg og har udgivet adskillige bøger om jernbaner, bl.a. "Trafikken til Møn" og "Jernbanen ved Vordingborg og Storstrømmen"

Sidste tog på Kalvehavebanen

Ved en generalforsamling i september 1958 blev det besluttet, at Kalvehavebanen standsede driften den 31. marts 1959. Tilsvarende skæbne var overgået Hammelbanen i 1956, og Vandelbanen og Juelsmindebanen måtte lukke i 1957. En dødbringende pest var ved at snige sig ind på privatbanerne, båret af sognerådenes manglende lyst eller evne til at deltage i dækningen af banernes underskud. I 1959 kom turen så til Kalvehavebanen.

En kreds af jernbaneentusiaster besluttede at markere Kalvehavebanens lukning på en hidtil uhørt måde: Man lejede et damptog og kørte en tur på banen kort tid før lukningen. Inspirationen kom vistnok fra tilsvarende arrangementer i udlandet, og på Kalvehavebanen blev det den 22. marts 1959.

Det var en dag med strålende solskin det meste af dagen. På banens værksted havde der været hektisk aktivitet i dagene før, så damplokomotiv nr. 2 kunne præsentere sig bedst muligt. Lokomotivet var blevet malet, og røgkammeret havde fået et lag beton i bunden for at kunne holde tæt. Vognstammen bestod af fire vogne fra banens åbning i 1897 og en rejsegodsvogn, bygget som personvogn til DSB i 1875, købt af KB i 1933 og dermed Danmarks ældste vogn i daglig drift. Toget ankom til Vordingborg station først på formiddagen, så tilrejsende gæster fra København kunne få forbindelse med et tidligt tog. Jeg husker ikke togtiderne i dag.

På Vordingborg stations perron 1 var der så mange mennesker som ingensinde før. Det var i fyringssæsonen, og banen havde sørget for varme i toget, hvor nogle vogne stadig havde det gamle dampvarmesystem. Men ak, de gamle varmeslanger sprang læk, men heldigvis skinnede solen.

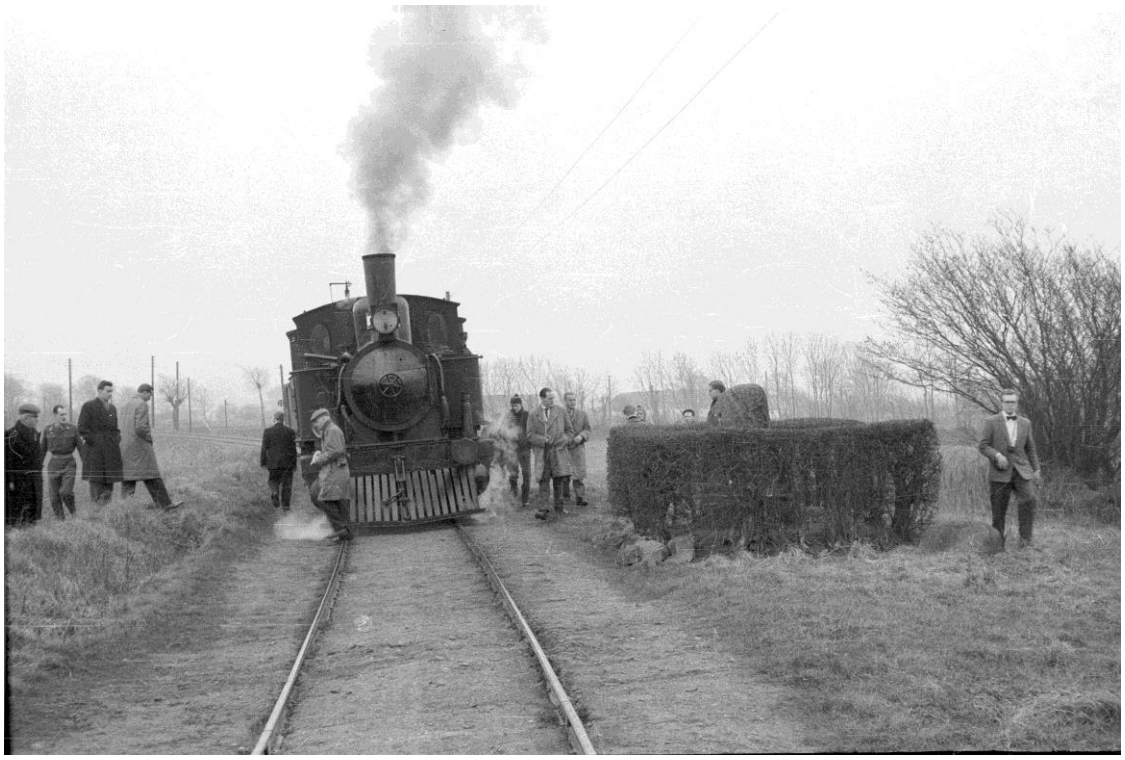
På Slotsstationen var der ligeledes et vældigt menneskemylder. På vej til Nyråd var der "fotostop" både ved alléen ned til Marienlyst og ved Florke trinbræt.

Her blev en mangeårig tradition grundlagt: Fotograferne tog opstilling og fotograferede det fremrykkende tog, der kom med fuld damp. Derefter samlede man fotograferne op og kørte videre. Således fik fotograferne "autentiske" billeder.

Stort mylder var der også i Nyråd, Bakkebølle, Stensved, Langebæk og Viemose.

Der var fotostop ved Viemose Skov. Efter ankomsten til Kalvehave gik de fleste udenbys gæster til middag på "Færgegaarden", mens andre så sig omkring på station og i remiser.

Da gæsterne var blevet færdige med middag og taler på Færgegaarden var maskinen vendt og løbet om og koblet på togets anden ende. Derefter kørte toget ned på havnen for at mindes gamle dage, hvor der var både skib til Stege og færge til Koster.



Derefter gik det fra Kalvehave uden mange stop til mindestenen for ingeniør Hvidt, der omkom kort før banens åbning.

Efter ankomst til Vordingborg drog de udenbys gæster tilbage til København med eftermiddagstoget, maskinen løb om, og skinnebussen blev koblet bag på stammen med en særlig mellemkobling .

Derefter gik der en uges tid, og midt i påskedagene kørte banens sidste planmæssige tog, også fulgt af så mange mennesker, som der nu kunne være i de to skinnebusser, der sammenkoblede kørte de sidste tog. En privatbanes liv var slut, tilbage stod kun likvidationens trælse tid.

Jens Bruun-Petersen