

BANEØRSTER PÅ NORDFYN¹⁾

Af Steen Ousager

Det var en ret ubetydelig notits. Den stod endda neden under meddelelsen om, at DFDS og dampskibet BRAGE nu kun ville anløbe byen én gang ugentligt på turen fra København. Der var heller ingen overskrift. Men det var nu ret urovækkende, hvad *Bogense Avis* den 30. november 1881 kunne fortælle om gårsdagens hændelser i byen:

*"Den Arbeidsnedlæggelse, som igaar fandt Sted af de her-værende Jordarbeidere ved den nordfynske Jernbane er allerede endt ... Der kunde imidlertid i Aftes nær være indtraadt en Forhindring for Fortsættelsen af Opfyldningsarbejderne, idet Dæmningen, som omgiver den Strandlod, der afgraves for at skaffe Fyld, var blevet gennemgraven, som man mener af en eller flere af de strikende Arbeidere, og Vandet strømmede rask ind. Heldigvis blev Udaaden opdaget i Tide, og det lykkedes ved Anvendelse af en Del Mandskab at stoppe Hullet i Dæmningen, men Vandet indenfor var dog steget over en Alen. For at forebygge Overgreb af den omhandlede Art havde Entreprenøren om Aftenen sat en Mand til at holde Opsigt med Dæmningen; men Manden havde fjernet sig, og mens han var borte, blev Udaaden udøvet. Efterat denne var opdaget, blev der udstillet Vagt med skarpladte Geværer."*²⁾

ORDEN OG UORDEN VED JERNBANEANLÆG

Det var arbejdet på den kommende nordfynske jernbane fra Odense til Bogense, der med denne ulovlige sabotagehandling var blevet bragt i fare, muligvis fordi lønnen var blevet nedsat fra 2 kr. til 1,80. Det var et pænt stykke fra i hvert fald sommerlønnen, der så ud til at ligge på 2,20 -2,25 kr. ved andre baneanlæg på denne tid og de op til 2,50 kr. for arbejdsmænd i provinsen i det hele taget.³⁾ Baneselskabet skulle da også selv tilbyde 2,40 kr. pr. dag på et senere tidspunkt, da der pludselig blev brug for at fremskynde ballasteringsarbejdet ved Bogense.⁴⁾ Men ifølge avisen så det ud til at være uregerlige folk, der var parate til at gå til yderligheder, hvis noget gik dem imod.

Allerede fra begyndelsen af jernbaneæraen blev der da også udstedt ordensreglementer til sikring af den offentlige

orden, når der skulle bygges nye baner. Det blev på Nordfyn til *Reglement for Overholdelse af Orden og Sikkerhed under Bygningen af Jernbanen fra Odense til Bogense*. Ifølge dette skulle arbejderne udstyres med et arbejdskort med signalement, og udstedelsen af arbejdskort skulle registreres i til formålet indrettede protokoller. Politiet skulle i øvrigt holde opsyn med anlægget samt bistå ved lønudbetaling og sikre de faste indbetalinger til sygekasserne, der skulle oprettes ved anlæggets start. Hvis en arbejder optrådte imod reglerne, kunne politimesteren pålægge arbejdsgiveren at indeholde en del af lønnen til indbetaling i sygekassen. Det kunne være ret store beløb, 4-10 kr., men der kunne også blive tale om bortvisning.

Der var to bestemmelser, hvis overtrædelse kunne afstedkomme sanktioner: Den ene lød: *"Det er Arbejderens Pligt at vise Lydighed og Anstændig Opførsel imod deres Arbejdsgiver og Foresatte saavel som Omgjængelighed imod deres Medarbejdere, samt i det Hele at iagttage Orden og Rolighed."* I den anden blev det fastsat, at der højst måtte være to arbejdere til stede, hvis en klage skulle fremføres. Det så således ud til, at myndighederne var nervøse for, hvad disse arbejdere kunne



Arbejdskortene fik farve efter den jurisdiktion, de var udstedt i. I Skovby Herred (vistnok) var de røde (Rigsarkivet, Odense).

finde på i forhold til arbejdsgiveren og i forhold til det omgivende samfund, men også for, hvordan arbejderne ville opføre sig i forhold til hinanden.⁵⁾ Især de udenlandske arbejdere var tilsyneladende frygtede. Således var der både før og efter eksempler på, at der ikke måtte anvendes udenlandsk arbejdskraft ved anlæg af de mange nye baner.⁶⁾

Var der så et problem? Betegnelsen børste – eller bisse, som det nogen steder hedder⁷⁾ – kunne antyde det. I DSB-jubilæumsskriftet fra 1997 hedder det således, at specielt de udenlandske arbejdere "... hørte ikke alle til Guds bedste børn"⁸⁾ Men mange linjer indeholder værket ikke om emnet, og i den øvrige litteratur er der heller ikke så meget at hente. Selv om jernbanelitteraturen er endda meget omfattende, finder man typisk ikke meget andet end spredte notitser og typisk om episoder, hvor arbejdere havde været involveret i slagsmål.⁹⁾ Ser man billeder – og de gengives ret ofte – har de opstillede arbejdere da også ofte flasker i hænderne.¹⁰⁾ På DSBs hjemmeside hedder det lapidarisk og lige ud: Det var "... nogle barske drenge, der rejser rundt med arbejdsopgaven, bor i skure, arbejder hele dagen og drikker og bander hele aftenen."¹¹⁾

Der er ganske vist udgivet et værk om jernbanebørster af Charles Haugbøll, hvor vægten omvendt ligger på anekdotiske og romantiserende beretninger¹²⁾ Det samme indtryk videregives af Jernbanearbejdernes Fagforening, senere SID. De skrev i et jubilæumsskrift, at "Børstnavnet er en hædersbetegnelse, og nutidens jernbanearbejdere har modtaget en stor arv fra dem." Men det billede, der i almindelighed står tilbage, er i bedste fald noget diffust og cementerer snarere opfattelsen af disse arbejdere, som det kom til udtryk i ordensreglementerne: De var børster eller bisser i ordets egentlige forstand – uden det forsonende element, som f.eks. Haugbøll og SID prøver at tilføre dem.

Der er dog enkelte undtagelser herfra. Mogens Duus har i sit værk om Himmerlandsbanerne overvejet spørgsmålet og når frem til, at banebørsternes tilstedeværelse i Himmerland tilsyneladende ikke var et problem. Han indikerer dermed, at disse arbejdere nok ikke var så slemme, som man skulle forvente, ligesom han mere end antyder, at opfattelsen af disse

banebørster i bredere forstand kunne trænge til en kritisk vurdering.¹³⁾ Denne artikel skal ses som et bidrag hertil. Ganske vist burde en undersøgelse heraf ideelt omfatte forskellige dele af landet og forskellige perioder. Men opgaven vil være yderst krævende, og derfor er spørgsmålet i denne sammenhæng forsøgt afprøvet på et andet og afgrænset område, nemlig Nordfyn i 1881-82. Det var i denne periode, at banen mellem Odense og Bogense gennem den såkaldte Sletten blev anlagt.

HVOR VED VI DET FRA?

Centralt for undersøgelsen ville de protokoller over jernbanearbejdere, som de lokale politimyndigheder skulle føre, være, men de er ikke bevaret. Heldigvis findes ekstraktmateriale fra sygekasseregnskabet, og de kan i nogen grad sige noget om arbejdernes antal. Der er også andre spor efter de nordfynske jernbanearbejdere: I flere af de nordfynske retskredse er der således ført særlige politiprotokoller for tilsynet med jernbaneanlægget.

Også i de "almindelige" retsprotokoller for politi-, justits- og ekstraretterne med evt. tilhørende registre, sagslister og dokumenter er der vidnesbyrd om arbejdernes ganske mange sammenstød med myndigheder og lokalsamfundet. Tilsynet med retskredsene og de såkaldte retsbetjente blev foretaget af amtmanden for Odense Amt, der også skulle konfirmere afsagte domme og godkende bøder. Det kan følges i amtsjournalen. Videre eksisterer en række indberetninger i jernbaneselskabets arkiv og i tilsynsmyndighedernes arkiver. Også Bogense Avis er stort set gennemgået fra perioden med stikprøvenedslag i de bredere dækkende fynske aviser.

På baggrund heraf undersøges, hvor mange arbejdere der var tale om, hvilket i litteraturen også er ganske uklart. Dernæst ses på, i hvilket omfang de kom i konflikt med myndigheder og lokalsamfund. Spørgsmålet er desuden her, om det, som det blev antydnet ovenfor, i særlig grad var "fremmede", der tegnede sig for kriminaliteten, og om den i det hele stikker tydeligt af fra situationen i retskredsene i øvrigt. Derfor

Banearbejdere ved Harndrup i forbindelse med anlæg af Nordvestfynske Jernbane ca. 1910. Der er tale om et tidstypisk opstillingsbillede. Der findes ikke billeder af banearbejdere fra anlægget af Bogensebanen. Men bortset fra tipvogsmaterialet var der nok ikke så meget, der var ændret 30 år senere (Lokalhistorisk Arkiv for Ejby Kommune).

sammenholdes banearbejdernes kriminalitet med det omgivende samfunds. Næsten samtidig med Bogensebanen var strækningen Ringe-Faaborg ved at blive anlagt med samme hovedentreprenør. Derfor inddrages forholdene også her, hvor det er hensigtsmæssigt.

LOKALBANEANLÆG PÅ FYN

Anlægget af Bogensebanen var på mange måder et resultat af beslutningen om at bygge en bane til Svendborg. I spidsen stod den fynske stiftamtmand og amtmand i Odense Amt,

kammerherre Eugenius Sophus Ernst Heltzen. Han havde været yderst kritisk over for planerne om en Svendborgbane. Som fortæller for offentligt planlagte trafik anlæg og som formand for de to nordfynske amtsråd ville han have baner, der tilgodeså bredere fynske interesser. Det var i denne sammenhæng, at ønsket om baner til Faaborg, Assens, Kerteminde og Bogense for alvor fik næring i 1872-73.¹⁴⁾

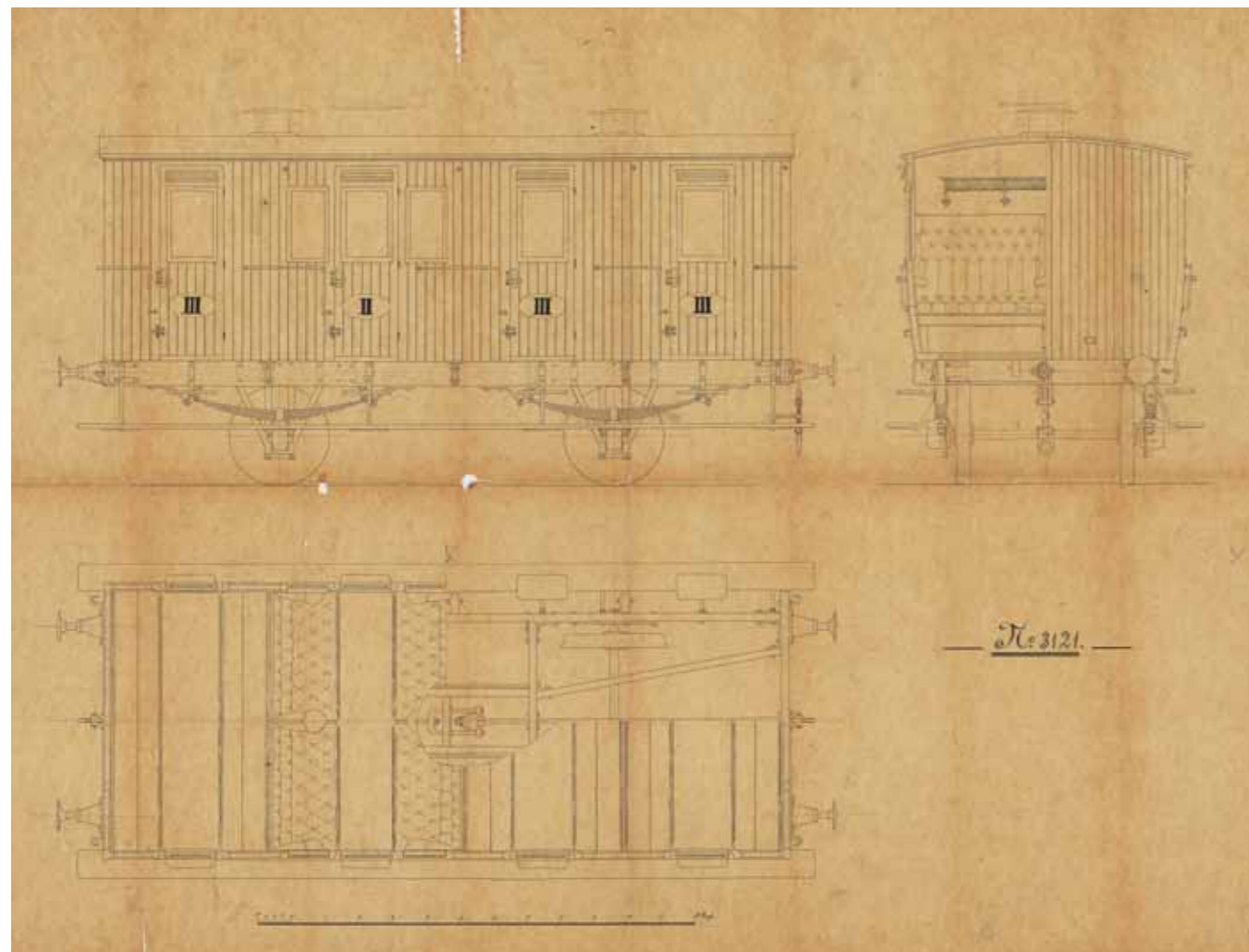
I begyndelsen var det svært at engagere lokalbefolkningen i ideen om en Bogensebane. Men omkring jul 1880 så det ud til, at Heltzens planer var ved at krones med held. Herefter gik det stærkt. Allerede i april 1881 forelå eneretsbevillingen,



Bogensebanen var bygget med Vemb-Lemvig banen som forbillede. Det skulle være billigst muligt, og det afspejlede sig også i de første tilbud, banen indhentede til vognanskaffelser. Den viste kombinerede 2. og 3. classes personvogn a la Lemvig-banen var dog trods alt for lille (Rigsarkivet, København).

og dagen efter konstituerede det Nordfynske Jernbaneselskab sig. Omkring månedsskiftet maj-juni 1881 gennemførtes den indledende besigtigelse og ekspropriation, og den 6. juni var der udbud af anlægsarbejderne på strækningen fra Bogense til Søhus nord for Odense.

Der var frist til den 27. juni, og kun en dag tog det for den nordfynske baneledelse at sige ja til et tilbud fra Søren Winkel fra København og J. Hansen fra Odense. De to fik også efter den afsluttende besigtigelse og ekspropriation hen i september opgaven med de sidste kilometer fra Søhus og



ind til statsbanestationen i Odense. Det var planen, at de nordfynske anlægsarbejder nord for Søhus skulle indledes allerede den 1. juli, og det skete også, selv om ikke alt var i orden. Der var tydeligvis forhold, der åbenbart for entreprenørerne var en detalje, men som ikke var det for myndighederne: kontrollen med de mange arbejdere.

Den første praktiske opgave i henhold til ordensreglementet var nemlig at forsyne arbejderne med de nævnte arbejdskort. Selve kortene kunne imidlertid først leveres senere i juli og altså efter arbejdets påbegyndelse. Også protokollerne, der skulle bruges til at registrere arbejderne, lod vente på sig. Den 4. juli fandt politimesteren, herredsfoged Aug. Jørgensen, i Lunde-Skam Herred det derfor nødvendigt at meddele kollegaen i Bogense, at i samme øjeblik han modtog protokollerne fra trykkeriet, ville de blive ekspederet videre. Måske var det heller ikke hurtigt nok, for han tilføjede: "Dog tør jeg ikke regne de indbundne Exemplarer i hænde før paa Torsdag. Men 1 Exemplar skal da blive afsendt med Posten til Bogense samme Aften."¹⁵⁾ Det var på høje tid, for flere og flere blev ansat. I sidste del af juli måned var 11 mand i gang i Bogense by og 83 mand i Skovby Herred tæt på.¹⁶⁾ Ved indgangen til august måned var der udstedt 262 arbejdskort i de tre nordfynske retskredse. Arbejdet var også gået i gang i Odense Herred, men herfra findes ikke tal.¹⁷⁾

Den 19. september indledtes arbejdet på strækningen fra Søhus og ind til Odense. Her begyndte man i første omgang med kun syv mand.¹⁸⁾ Men også her blev tallet snart større. Selv om nogle af dem nok også hurtigt holdt op igen, var det alligevel mange unge mænd, der invaderede egnen med behov for indkvartering, forplejning og nogen underholdning – og med en dagløn, der var noget højere end for landbrugets daglejere.¹⁹⁾

I dagligdagen var det de særligt udnævnte politiassistenter, der skulle stå for tilsynet, og de var hurtigt udnævnt. I Lunde-Skam Herred fx var der to: en ridende til de fjernere liggende arbejdssteder ved Lunde og Uggerslev og en gående til de nærmere nær Otterup.²⁰⁾ Politiaffistenten i Otterup fik også en særlig rolle i sygekassen, som han ligeledes skulle føre

tilsyn med. I det hele taget var sygekassen vigtig, og der blev da også med det samme udnævnt læger i Bogense, Otterup og Odense. De skulle tilse og behandle de syge,²¹⁾ og det blev der god brug for. Anlægget krævede ganske vist ikke menneskeliv, som tilfældet var på Sydbyn, hvor en arbejder mistede livet i forbindelse med et jordskred, og en anden døde umiddelbart efter at have fået sit ben amputeret.²²⁾ Men der var på Nordfyn udgifter til sygehusbehandling både i Odense og Bogense, hvortil kom understøttelse ved skade- og sygdomsbetinget fravær.²³⁾

Ni måneder senere var jordarbejder og sporlægning så langt fremskredne, at de første arbejdstog kunne begynde at køre på den knap 38 km lange bane.²⁴⁾ Den 30. juni 1882 fandt indvielsen sted. Banen var bygget stort set med håndkraft. Ud over hestetrukne trækvogne, trillebøren og skovlen havde der ikke været mange andre hjælpemidler til rådighed. Det var med andre ord noget af en kraftpræstation, der her var blevet ydet på ret kort tid.

Men hvor mange var de så til at bygge banen, og hvor kom de fra?

SÅ MANGE VAR DE

På grundlag af sygekasseindbetalingerne kan det nogenlunde opgøres, hvor mange der i gennemsnit var i arbejde ved anlægget fra 1. juli 1881 til 30. juni 1882. Arbejderne skulle opkræves 25 øre for hver påbegyndt uge, de var ansat, og den samlede indbetaling blev månedligt indberettet til amtmanden, der som såkaldt kommissarius var tilsynsførende. Månederne maj-juni 1882 var dog gjort betalingsfri. Herefter kan det som i tabel 1 beregnes, at arbejdsstyrken i gennemsnit bestod af 195 arbejdere pr. måned. Tallet var højest i månederne frem til januar 1882 med flest i september 1881, da der var 328. Herefter var beskæftigelsen faldende og lå hen mod foråret på lidt under 100 pr. måned frem til anlægsslut.²⁵⁾

Det understøttes af de langt fyldigere indberetninger fra Sydbyn. På baggrund af Ringe-Faaborg banens regnskabs-ekstrakter og bilag kan det beregnes, at der i gennemsnit i

hver lønperiode på 14 dage var knap 160 arbejdere til stede ad gangen her. Selvfølgelig var der store årstidsbestemte udsving. Ved starten i oktober 1880 var der omkring 230 mand hyret ind til de indledende jordarbejder.²⁶⁾ Højest blev tallet i juni 1881 med 338 indbetalinger til sygekassen i én lønningperiode. Lavest var tallene i de to vintre med omkring 100 samtidigt beskæftigede.

Det skal med, at anlægsperioden på Sydfyn var noget længere og de landskabsmæssige udfordringer større end på det flade Nordfyn. Til gengæld var Ringe-Faaborg banen noget kortere. Var banen desuden anlagt efter de meget mere krævende statsbanenormer, var det stort set det samme areal,

der var eksproprieret til de to baner.²⁷⁾ Situationen på Sydfyn understøtter derfor alt i alt det billede, som aftegnede sig på Nordfyn.²⁸⁾

Der findes som nævnt ikke samlede opgørelser over udstedelsen af arbejdskort på Nordfyn. Men rapporter over udstedte kort i Lunde-Skam Herred viser, at der blev udstedt minimum 642 kort her. Derudover er det dokumenteret, at der i juli blev udstedt over 100 i Skovby Herred og 11 i Bogense og yderligere 100 i august i Skovby.²⁹⁾

Tabellen fortæller, hvorfra og for hvilke perioder der findes tal. De viser, at der dokumenterbart i perioden har været tilknyttet mindst 955 arbejdere, dels på dagløn, dels på akkord.

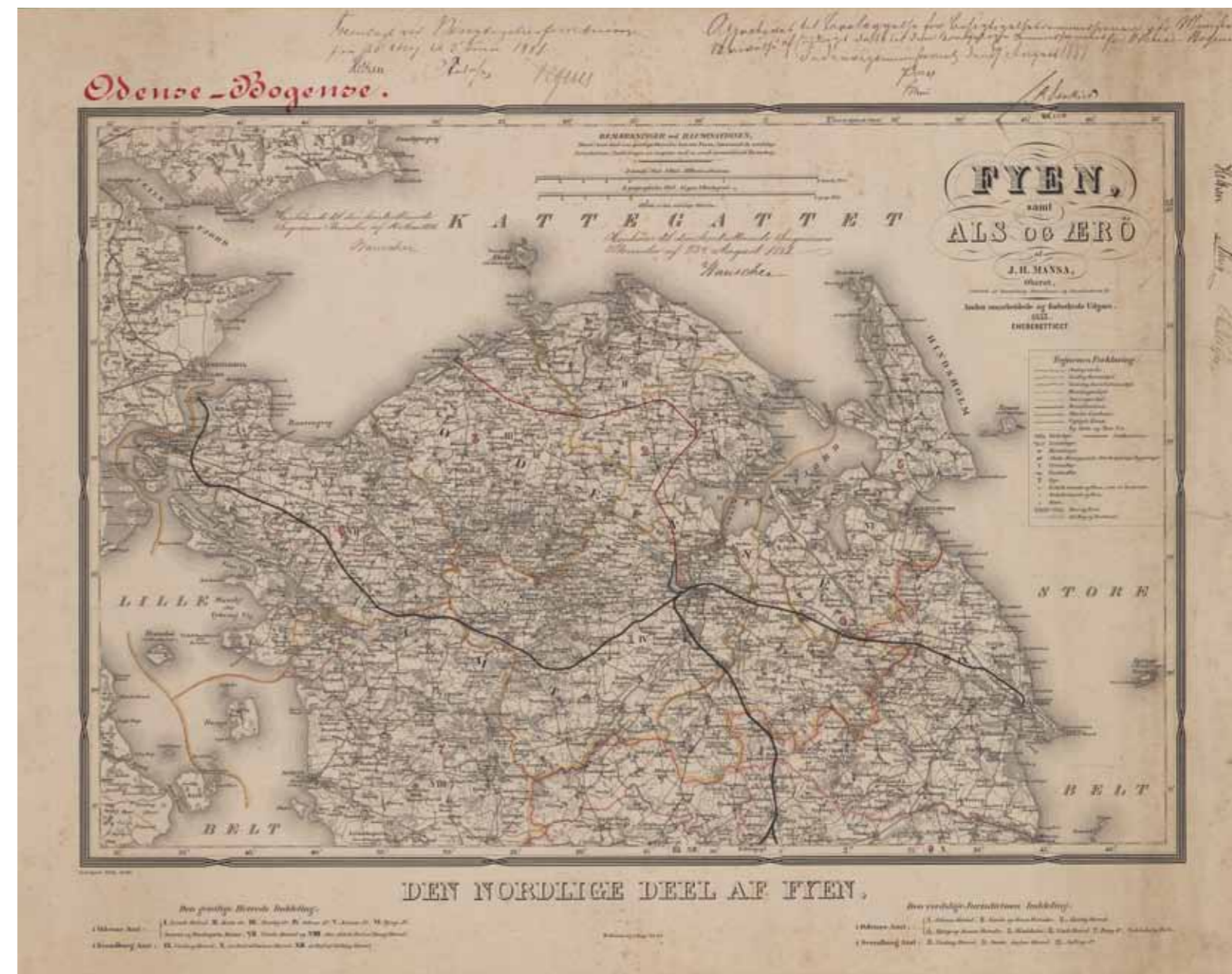
UDSTEDTE ARBEJDSKORT						Indbetalinger pr. måned og beregnet antal indbetalere	
Retskreds/Måned	Lunde-Skam H		Odense H	Skovby H	Bogense B	Kr.	Antal arbejdere
	Den ridende	Den gående					
Juli	114	27	0	106	11	105,50	98
August	103	27	0	100	?	241,75	226
September	55	27	?	?	?	351,25	328
Oktober	36	12	?	?	?	339,25	317
November	35	14	?	?	?	330	308
December	14	11	96*	?	?	258	241
Januar	?	16	?	?	?	148	138
Februar	?	16	?	?	?	105,75	99
Marts	25	20	?	?	?	93,75	88
April	?	72	?	?	?	105,50	98
Maj	?	18	?	?	?	Betalingsfri	?
Juni	?	?	?	?	?	Betalingsfri	?
I alt	382	260	96	206	11	Gennemsnit:	194

Tabel 1: Udstedte arbejdskort og indbetalinger til sygekassen

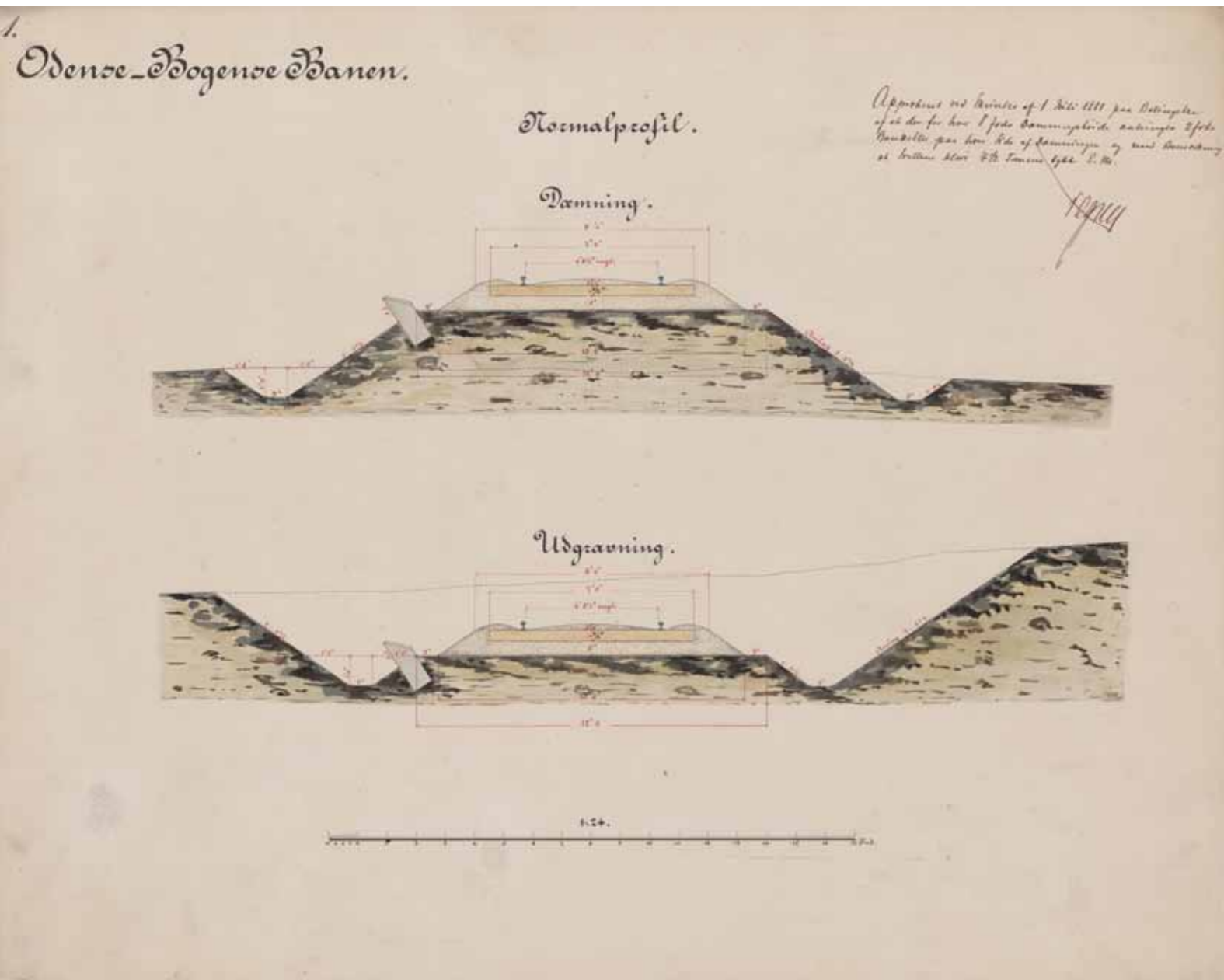
Forkortelser m.m.: H = Herred; B= Byfoged; ?= manglende indberetninger; *oplyst af entreprenør i indberetning om arbejdernes gang pr. 31/12 1881 og gælder perioden 19/9-31/12 1881

Note: Der var to politiassistenter i Lunde-Skam Herred: en ridende, en gående. Antal arbejdere i gennemsnit er beregnet på grundlag af indbetaling af 25 øre pr. påbegyndt arbejdsuge pr. arbejder. En måned er i gennemsnit sat til 4 uger og 2 arbejdsdage.

Såkaldt Mansa-kort 1853 med Odense-Bogense banen indtegnet som senest forelagt 7. september 1881. Især indføringen til Odense voldte problemer, og derfor er på kortet angivet både det oprindelige forslag fra foråret 1881 og de to nye alternativer, der kom i spil hen over sommeren 1881. På kortet er med arabertal angivet, hvilke retskredse i Odense Amt banen skulle passere, idet dog byretskredse i Bogense og Odense ikke er nummereret (Rigsarkivet, København).



Normalprofil til Odense-Bogense Banen, godkendt af den tekniske Kontrol i form af Overingeniøren ved Statsbaneanlæggene (Rigsarkivet, København).



Det kan også ses, at antal arbejdere i Skovby Herred for de to måneder, hvor tal findes, var på niveau med Lunde-Skam. Samtidig er der mange perioder, hvorfra der ikke er bevaret tal. Der er derfor ingen tvivl om, at det samlede antal beskæftigede over hele anlægsperioden var højere.

Hvor højt, kan man få et indtryk af ved at sammenligne med Sydfyn. Ganske vist findes der heller ikke her et nøjagtigt tal. Men med basis i sygekassebilag og regnskabsekstrakter kan det skønnes, at det samlede antal beskæftigede her var omkring 1.700, måske endda en smule højere. Det højeste arbejdsnummer, man kan finde i bilagene i forbindelse med lægebesøg, indlæggelse på sygehus, begravelse, hjemsendelse m.m., var nemlig nr. 1681 i februar 1882. Nr. 1676 nævnes i april 1882, altså lige før de sidste arbejdere hjemsendtes.³⁰⁾ Så højt var tallet nok ikke på Nordfyn. Landskabet var som nævnt ikke så udfordrende her, og desuden var opførelse af stationer og vogterhuse/formandshuse ikke en del af anlægsentreprisen, som det var på Sydfyn. Et godt gæt kan derfor være, at antallet af arbejdere på Nordfyn androg måske op mod 1.500.

Nogle af de nordfynske arbejdere var med i den største del af anlægsperioden. Arbejder nr. 2, H. C. Jensen, og nr. 37 og 104 fik således sygeunderstøttelse i februar 1882. Med så lave numre må de have været med siden arbejdsstart i juli 1881.³¹⁾ Men det var ikke standard for alle. Sammenholder man nemlig tallet for det totale antal beskæftigede med den gennemsnitlige beskæftigelse, må man konkludere, at ansættelsesperioden for en del arbejdere har været ret kort.

Af retssagerne fremgår det, at en periode på 3-4 uger ikke var ualmindelig. Det synes at bekræftes af arbejdsformanden på strækningen fra Næsby til Odense. Ifølge ham var den daglige arbejdsstyrke på højst 20-30 mand og normalt kun på omkring 20, selv om han havde haft 96 ansat fra september til december.³²⁾ Opgørelserne for de to baner viser dermed to ting: Det var forholdsvis en ret begrænset nettoarbejdsstyrke, der ved håndkraft byggede de to baner. Men det var et stort antal arbejdere, der var i cirkulation med ganske korte ansættelsesperioder for mange af dem. Hvor kom de så fra?

FREMMEDE OG LOKALE?

I 1800-tallets sidste del indvandrede et meget stort antal svenskere til Danmark. Det var primært til København, men byer og egne med gode trafikforbindelser fik også svensk besøg.³³⁾ Gennemgår man det nordfynske retsmateriale, fremgår det da også klart, at der blandt jernbanearbejderne var en del svenskere. Det er ikke umiddelbart muligt i det sporadiske, nordfynske sygekassemateriale at finde spor heraf, men i de sydfynske regnskabsbilag og ekstrakter finder man til gengæld tydelige vidnesbyrd. Selv om det ikke er noget bevis, giver det et fingerpeg, når det kan opgøres, at 97 sygdoms- eller skadesramte arbejdere med tydeligt danskklingende navne er nævnt i regnskabsekstrakterne. Her overfor stod 10 med tydeligt svenskklingende navne som Jönsson, Carlsson, Løfquist, Bengtsson og Westerson.³⁴⁾ Svenske arbejdere udgjorde således antagelig en betydelig del af arbejdsstyrken.

Var arbejdskraften lokal? Ifølge Lars Viinholt havde det på Sydfyn været nødvendigt at annoncere efter lokale.³⁵⁾ Men selv om det ikke kan opgøres, tyder meget på, at der kun var få lokalt ansatte – i hvert fald på Nordfyn. Formentlig var det primært arbejdsmænd, der som svenskerne rejste rundt i landet og fik arbejde ved store anlægsprojekter. På Nordfyn var der da heller ikke spor af annoncering i aviserne – med en enkelt undtagelse, nærmest efter anlægsslut. Det skete i Bogense Avis i slutningen af maj 1882 med den manende opfordring: "Meld dig i Graven".³⁶⁾ "Graven" var grusgraven i Smidstruplund lidt sydøst for Bogense. Det så ud til, at entreprenørerne pludselig og uventet manglede arbejdskraft til den sidste opfyldning og ballastering af stationspladsen i Bogense.

Med mange korte ansættelser og i det hele taget mange arbejdere, der aldersmæssigt som hovedregel var omkring 25-30 år gamle og kom udefra, bl.a. fra Sverige,³⁷⁾ måtte man forvente en vis uro og overtrædelser af ordensreglementet. Det varede da heller ikke længe efter anlægsstart, før de involverede politimyndigheder kom på arbejde. Natten mellem fredag den 5. og lørdag den 6. august 1881 var der problemer med jernbanearbejdere i Bogense og på Ejlby Mark lidt sydøst for Bogense.



Til de mere arbejdskrævende anlægsopgaver hørte anlæg af 10 broer over egnens åer og vandløb. Billedet viser en mindre bro nord for Lunde. Broen blev sabotagesprængt den 2. maj 1945. (Rigsarkivet, København, Peter Wodskou Christensen fot.).

TRILLEBØRSAFFÆREN

På Ejlby Mark skyldtes politiindsatsen, at tre trillebørene til en værdi af 16 kr. var blevet slået til pindebrænde. Forhistorien var, at en række fortrinsvis svenske jernbanearbejdere om aftenen den 5. august havde siddet og snakket i deres logi. Efterhånden var også gårdens tjenestepige og tre karle fra Ejlby by og arbejdere fra nærliggende logier kommet til. Det havde herefter udviklet sig til en fest, hvor bl.a. sangevernerne var blevet udfoldet. Men det havde også været et almindeligt diskussionspunkt, at jernbanearbejdet var strengt. Flere af de involverede havde udtalt, at de nu ville tage til Lolland for der at få noget høstarbejde, som de anså for klart lettere. Konkret var der blevet talt om de nye trillebørene, som entreprenøren havde anskaffet. Kritikken gik på, "... at de passer for Fæ og ikke for Mennesker",³⁸⁾ kort sagt: De var meget store og efter arbejdernes mening alt for tunge at køre med. Samme nat var hærværket så forøvet, og det var selvfølgelig blevet anmeldt.

Adskillige svenske arbejdere, der i sagens anledning blev afhørt, pegede på, at de havde hørt den nu fhv. jernbanearbejder Hans Mortensen udtale, at han ville slå de nye "Hjulbørene" i stykker. Hans Mortensen, født 1851 i Grindløse på Nordfyn, blev derfor afhørt og anholdt. Tilsyneladende havde han nemlig alene været borte fra logiet i en periode om natten mellem den 5. og 6. august. Hans Mortensen havde ret typisk en fortid som arbejder ved nogle landevejsanlæg ved Vejle og havde den forudgående vinter arbejdet på hjemegnen.

Han havde ikke ganske rene hænder, og det var da også lykkedes politiet at få opsnuset, at han havde snydt en værtshusholder. Da han i slutningen af juli var kommet til Bogense, havde han henvendt sig på Skraldekroen ude på Bogense Mark. Her havde han fået forplejning til én dag: 3 potter, dvs. ca. 3 liter øl på en dunk, en pæglflaske, dvs. ca. ¼ liter, med snaps og en kurv med smørrebrød. Hans Mortensen havde aldrig betalt. Ifølge ham selv, fordi han senere på dagen havde været en del beruset og derfor glemte at afregne.

Mortensen selv benægtede at have begået udåden, men hævdede også, at han på grund af beruselse ikke kunne

huske alle detaljer i nattefesten på Ejlby Mark. I første omgang blev han som nævnt anholdt, men derefter senere løsladt. Det kunne ikke bevises, at Mortensen vitterligt var gerningsmanden. Trillebørsaffæren blev således ikke opklaret.³⁹⁾

Kort tid efter var der atter bud efter nogle af de få hjælpemidler, som arbejderne havde til deres rådighed. På Jullerup Mark havde fire danske, og heraf flere nu forhenværende arbejdere, "i meget beskænket Tilstand" forstyrret arbejdet. De havde forsøgt at bemægtige sig nogle store trækvogne for at skubbe dem ud over baneskråningen, og de havde overøst arbejdsformanden med grovheder. Bl.a. havde de beskyldt ham for at være en "Kulsvier", "en Røver" og entreprenørens "Dreng". Det endte med en bøde på 4 kr. til den ene og alvorlige advarsler til alle om bortvisning fra arbejdet, hvis det skete igen.⁴⁰⁾

UD MED DE FREMMEDE

Senere hen i oktober havde der udspillet sig en anden affære, der også relaterede sig til arbejdsgiver-arbejder-forholdet. Fire svenske jernbanearbejdere havde i en uge i midten af oktober 1881 "sviret og sværmet".⁴¹⁾ En torsdag efter at have indtaget tre flasker brændevin havde de så lagt sig på lur på Slettens Landevej, angiveligt for at overfalde arbejdsformanden, Niels Olsson. Han var denne torsdag på vej hjem til sit logi i Anderup Huse, hvor i øvrigt adskillige andre jernbanearbejdere også boede.

På vejen havde arbejdsformanden fået øje på sine berusede landsmænd og havde vist forsøgt at løbe fra dem. Men det lykkedes ikke. Han blev overfaldet og slået med en stok, der var forsynet med en blyklump, og med en sådan kraft, at stokken knækkede. Han havde også mistet sin kasket og sin madtaske, og han anmeldte det nu til myndighederne i Lunde-Skam Herred. Herredsfogedens undersøgelse viste, at de svenske arbejdere var kendte for at være dovne, selv om de faktisk havde været ansat ganske længe. Men det stod også klart, at de skyldte i deres logier, og at de "var aldeles blot-

tede for Subsistensmidler, forfalden til Svir, uden regelmæssigt Arbejde og sigtede for Overfald af en Formand ved Baneanlægget."⁴²⁾

I henhold til loven om tilsyn med rejsende og "Fremmede" af 1875 blev der gjort kort proces: De blev indsat i arresten i Odense, indtil de kunne sættes på rutedamperen SKT. KNUD til København med ordre til politiet dér om at udvise dem "af Riget" på baneselskabets regning.⁴³⁾ De var ikke de eneste. I Odense Herred blev der både i november 1881 og i april 1882 udvist svenskere, der var blevet anklaget for betleri. Af de to var den ene med sikkerhed (tidligere) jernbanearbejder.⁴⁴⁾ Så vidt det har kunnet ses, skete det også for en norskfødt jernbanearbejder. Han var efter et par måneders jernbanearbejde på Nordfyn taget til Fredericia, ligeledes uden subsistensmidler.⁴⁵⁾

Det var dog ikke alle arbejdere, der havde et anstrengt forhold til deres formænd eller omvendt. I august var det en arbejder og en formand, der havde turet rundt sammen lidt nord for Odense. De var begge svenske, havde tydeligvis været berusede, og konkret havde de smadret en rude hos logiværten. De indrømmede og tilbød hver at betale en bøde på 7 kr. og erstatning til logiværten, Mads Jørgensens enke, på 50 øre.⁴⁶⁾

Hvad overfaldet på arbejdsformanden egentlig bundede i, foreligger ikke belyst. Men som sagerne i Ejlby og Jullerup viste det, var arbejdsmiljøet hårdt, og det ser ud til, at konflikterne lurede lige under overfladen. Som det senere skal vises, forekom der således også sager, hvor arbejderne uretmæssigt blev forholdt deres løn. Generelt så det ud til, at forholdet mellem arbejdere og entreprenører og formænd var noget anstrengt, og som nævnt udløste det da også i november en arbejdsnedlæggelse i Bogense. Strejker eller arbejdsnedlæggelser var langtfra ualmindelige, selv om det først var i årene efter 1883, at de for alvor tog til i styrke.⁴⁷⁾ Der forekom desuden en enkelt sag, hvor en jernbanearbejder i Bogense havde anlagt en injuriersag mod en af entreprenørerne i december 1881. Injuriersager var ganske udbredte, men i denne blev der vistnok indgået forlig.⁴⁸⁾

FLERE BERUSEDE

Også forholdet mellem jernbanearbejdere indbyrdes kunne spidse til – som forudset i ordensreglementet. Således havde nogle svenske og danske jernbanearbejdere den 3. oktober 1881 været i klammeri på den kommende stationsplads i Bogense. Det havde så udviklet sig sidst på eftermiddagen. Den svenske jernbanearbejder, Sven Petterson, var "...saavidt Comp. [dvs. den afhørte, Niels Iversen, forf.] kunde skjønne den Gang ikke i nogen beruset Tilstand, men knappede dog sine Benklæder ned og udgjød sit Vand op ad Ryggen paa Kudsken Johan, hvorpaa Comp. sagde til ham: "Det er ikke værd Petterson at gjøre Vrøvl paa Arbejd pladsen det gaar nok ikke an." Johan vendte sig derpaa om, og Petterson slog da først til Johan, hvorpaa han slog til Petterson og denne igjen til Johan og saaledes flere Gange"⁴⁹⁾

Det var herefter udartet, og nu havde Niels Iversen, f. 1852, så forsøgt at skille de to mænd ad. Iversen og Petterson var kommet op at slås, og Iversen, der også havde drukket af den snaps, det hele drejede sig om, tilføjede herefter med en knust halv "Bajersflaske" Petterson "et gabende Saar paa højre Kindben". Det var åbenbart ret alvorligt, og Petterson havde derfor opsøgt politiet i Bogense, der havde sendt ham til læge. Herefter blev Iversen, der ikke havde noget fast opholdssted, sat i arrest. Sagen endte den 8. november i Justitsretten i Bogense med en dom på fem dages vand og brød til Iversen, der havde en fortid ved jernbaneanlæg ved Herning og Faaborg.⁵⁰⁾

I Bogense havde flere jernbanearbejdere samme aften, som trillebørsaffæren udspillede sig på Ejlby Mark, været i Jørgen Rasmussens værtshus. Ved 23-tiden forlod de værtshuset og begav sig støjende og råbende mod Torvet. To vægtere havde grebet ind, og tre af dem var så blevet anholdt for "Uordener" og "Gadeuorden" og "hensat under Bevogtning". De tre var Jeppe Hansen Lorentzen, f. 1853, Martin Enevoldsen, f. 1857 ved Randers, og Søren Bendixen, f. 1852 i Odense. De to første arbejdede ved jernbaneanlægget i Skovby Herred. Den tredje, Søren Bendixen, var havnearbejder i Bogense. Alle havde de indvilliget i at betale en bøde på 1 kr. hver, hvorefter de var blevet løsladt, og sagen dermed ude af verden.⁵¹⁾



For de to af dem var det imidlertid ikke sidste gang, de var i kontakt med det nordfynske retsvæsen, både i den ene og den anden jurisdiktion. Jeppe Hansen Lorentzen, som ellers ifølge en senere logivært, havde *"...opført sig ordentlig"* var pludselig forsvundet fra Lunde-Skam Herred i slutningen af november. Han var, som det hed, *"... undvegen med uberigtiget Gjæld for Kost og Logi"* på 5 kr.⁵²⁾ Formentlig var han, selv om han havde 7 kr. til gode ved jernbanen, taget tilbage til Nørhald ved Randers. Hertil blev sagen overgivet senere i december.⁵³⁾

Martin Enevoldsen fra torveuordnen den 5. om aftenen satte også retssystemet på prøve. To gange om aftenen den 14. august var han af byens politibetjente blevet ført til sit logi. Men lidt efter midnat, kl. 0.30 var han så stærkt beruset blevet sat i arresten for *"Støien og Raabenfor at forebygge videre Forstyrrelse af Nattefreden for de Omboende."*⁵⁴⁾ Men også denne sag kunne klares i Bogenses politiret med en bøde, der dog nu var fordoblet til 2 kr.⁵⁵⁾

MED JERNBANEARBEJDERE TIL MARKED

Den 27. september 1881 var der kræmmermarked i Bogense, og her gik det helt galt for Enevoldsen. Han, der nu var blevet havnearbejder i Bogense, var igen blevet beruset. Desuden var han kommet i slagsmål med to slagtersvende fra Hølse Skov lige sydvest for byen, og derfor ville den lokale politibetjent sammen med byens arrestforvarer sætte Enevoldsen fast. Men Enevoldsen ville ikke anholdes og havde slået vildt omkring sig, mens flere og flere samledes om oprindningen.

Blandt disse var adskillige af hans lige så beskænkede, tidligere kolleger fra jernbaneanlægget, og de forsøgte nu på vejen fra torvet til arresthuset ifølge politiet at befri ham. De forklarede ganske vist alle i politiretten, at de var berusede, og at det var Enevoldsen, der havde forsøgt at gribe ud efter dem og med alle kræfter forsøgt at fastholde sit greb. Men facit var, at politibetjenten og arrestforvareren måtte påkalde sig hjælp fra offentligheden. Først med hjælp fra en murer fra Gyldensteen og en glarmester fra byen lykkedes det til sidst at få Enevoldsen sat i kachotten.

Henne ved arresthuset fortsatte optøjerne. Især jernbanearbejder August Nilsson, f. 1858, førte an og protesterede mod Enevoldsens arrestation, men også andre var begyndt at blande sig. Med et efterhånden stort opløb så det ud til, at begivenhederne var ved at komme ud af kontrol, og klogelig undlod de to politibetjente at foretage yderligere anholdelser. De måtte under de efterfølgende forhør vedgå, at i hvert fald én arbejder, den ligeledes svenske Nils Aagason, f. 1844, havde ret i, at han ikke aktivt havde forsøgt at befri Enevoldsen, men at denne med al kraft havde forsøgt at klynge sig til ham.

En anden tidligere jernbanearbejder, der nu også arbejdede på havnen, Rasmus Christian Christensen, f. 1854, var en af dem, der ifølge ham selv var blevet grebet af Enevoldsen og derfor slæbt med et langt stykke fra torvet mod arresthuset. Han, der ifølge eget udsagn havde været *"en del beskænket, uagtet ingenlunde utilregnelig..."*,⁵⁶⁾ medgav dog, at han ikke havde forsøgt særlig alvorligt at slippe fri af grebet. Det fremgår da også af andre kilder, at Enevoldsen og Christensen havde boet i samme logi kort forinden, så de kendte hinanden godt. Rasmus Christensen selv var heller ikke ukendt: Han havde været med ved optøjerne på Jullerup Mark den 16. august.

Men myndighederne i Bogense, der i løbet af et par dage havde nået at få indhentet straffeattest fra herredsretten i Løgstør, havde også andet på ham. Forhøret om hans rolle i befrielsesaktionen tog derfor pludselig en anden drejning. Christensen blev nu foreholdt, at han havde glemt at betale sin vært i Torvegade, kvæghandler Rasmus Jørgensen, for kost og logi. Det var også kommet for dagen, at han af en jernbanearbejderkollega under en udflugt til Æbelø nogle dage forinden havde lånt en pibe. Men den ville han ikke tilbagelevere, fordi kollegaen efter hans opfattelse "skyldte" ham et merskumshoved til en anden pibe.

Ifølge forklaring fra to af byens betjente havde Rasmus Christensen været meget aktiv i forsøget på at forhindre anholdelsen af Enevoldsen, selv om han dog ikke direkte havde lagt hånd på politibetjentene. Derfor blev Christensen stillet



for en såkaldt ekstraret med en beskikket forsvarer, prokurator Møller fra Bogense. Der var altså tale om en sag, som myndighederne tog meget alvorligt, og Rasmus Christensen blev da også idømt en bøde på hele 40 kr. eller en forvandlingsstraf på seks dages vand og brød. Den nu ganske ædru Enevoldsen, som det hele jo handlede om, slap billigere: Han foreslog, som der står, selv en bøde til politikassen på 4 kr. Det tilbud tog dommeren imod!⁵⁷⁾

PÅ KRIGSTIEN I FORSTADEN

Den sidste større (volds-)sag i byen med jernbanearbejdere involveret fandt sted en lønudbetalingsdag i midten af november 1881. En havnearbejder i Bogense, Lars Christian Rasmussen, havde på sin vej fra havnen ifølge ham selv hilst på jernbanearbejderne ved den kommende stationsplads. Men de havde åbenbart opfattet det lidt anderledes, og det var kommet til håndgemæng. Ifølge havnearbejderen havde en jernbanearbejder slået til ham, hvorefter han var stukket af og var løbet ud til Forstaden, som kvarteret i den sydligste del af byen hedder.

Fra jernbanearbejdernes side så det anderledes ud. Ifølge Carl Johan Hansen, f. 1859 i Horsens, tidligere vejarbejder i Jylland, var det ham, der havde fået prygl af Rasmussen, og nu havde han aftalt med sine kolleger, at det skulle gengældes lørdag aften. En af disse medsammensvorne var Johan Hansen, f. 1854 i Fredericia, lige ankommet til Bogense for at arbejde på jernbanen. Sammen med tre andre danske jernbanearbejdere var de kommet under vejrs med, at Lars C. Rasmussen nok opholdt sig i Forstaden, og de delte sig nu op i to hold for at angribe Forstaden fra forskellige vinkler.

I Forstaden gemte Lars Rasmussen sig hos saddelmager Frits Kruse tæt ved det vogterhus, der var under opførelse ved Adelgade-overskæringen. Da jernbanearbejderne havde fundet ud af det, brød de ind i saddelmagerens entré, men blev kastet på porten. Her var *"stort Opløb af Folk uden for Kruse"*, og da saddelmagerens broder, August Kruse, der var smed og boede lige ved siden af, dukkede op, angreb Carl Johan Hansen

Arbejdskort fra Odense-Bogense banen. De to arbejdskort hidrørte fra to svenske arbejdere, der efter at have sviret og overfaldet en arbejdsformand blev udvist "af Riget" (Rigsarkivet, Odense).

ham med en flaske. Smeden røg i gulvet, hvor han med en støvlehæl blev tildelt nogle spark på munden. Men jernbanekollegaen Johan Hansen klarede sig ikke så godt og blev bundet med et reb, som Carl Johan Hansen dog befriede ham for.

Herefter var der ikke andet at gøre end at stikke af, og det gjorde de i løb, skarpt forfulgt af en *"Skov"* af folk. Blandt disse var saddelmagerens genbo, skomager Lindhard, som jernbanearbejderne havde kastet en mursten fra banevogterhuset efter. Heldigvis havde den kun ramt ham på skulderen. De to jernbanearbejdere nåede ikke længere end til Skt. Anna Gade. Her blev de arresteret af de politibetjente, der var blevet alarmeret af skomagerens søn. En af politibetjentene tog derefter ud til Forstaden, hvor han traf *"... Smed August Kruuse sengeliggende med tydelige Spor af et Slag i Panden og et paa Munden."* Ifølge lægen, der tilså ham efter et par dage, var der godt nok lidt hævelse og en blå plet og nogle hudafskrabninger, men *"Ingen andre Tegn til ydre Vold, og de nævnte Men antages at ville forsvinde uden at efterlade blivende Følger."*⁵⁸⁾

Forstadsaffæren, hvor kun danske arbejdere var involveret, havde således udviklet sig til et ganske voldsomt optrin, der kunne tyde på visse spændinger mellem byen på den ene side og jernbanearbejderne på den anden. Johan Hansen vendte da også tilbage til Fredericia, og i øvrigt blev sagen afsluttet med en bøde til Carl Johan Hansen og til to andre, der havde været med tæskeholdet. De måtte hver betale 5 kr., men Johan Hansen, der åbenbart måtte have spillet en særlig rolle i optøjerne, måtte bøde 15 kr.⁵⁹⁾

LIDT "BEDRAGERI", TVVERI M.M.

Ud over de nævnte var der kun få yderligere sager med jernbanearbejdere involverede i Bogense. Christian Christiansen, f. 1857 i Viborg, der efter en fortid som opsynsmand ved Viborg Sindssygeanstalt arbejdede som kusk ved baneanlægget, havde i slutningen af november 1881 tabt to *"halve Bajere"* i kortspil en lørdag aften på Rasmussens gæstgiveri. Da personalet et øjeblik havde været ude, havde han som eneste tilbageblivende gæst ifølge gæstgiveriets gårdskarl stjålet 2

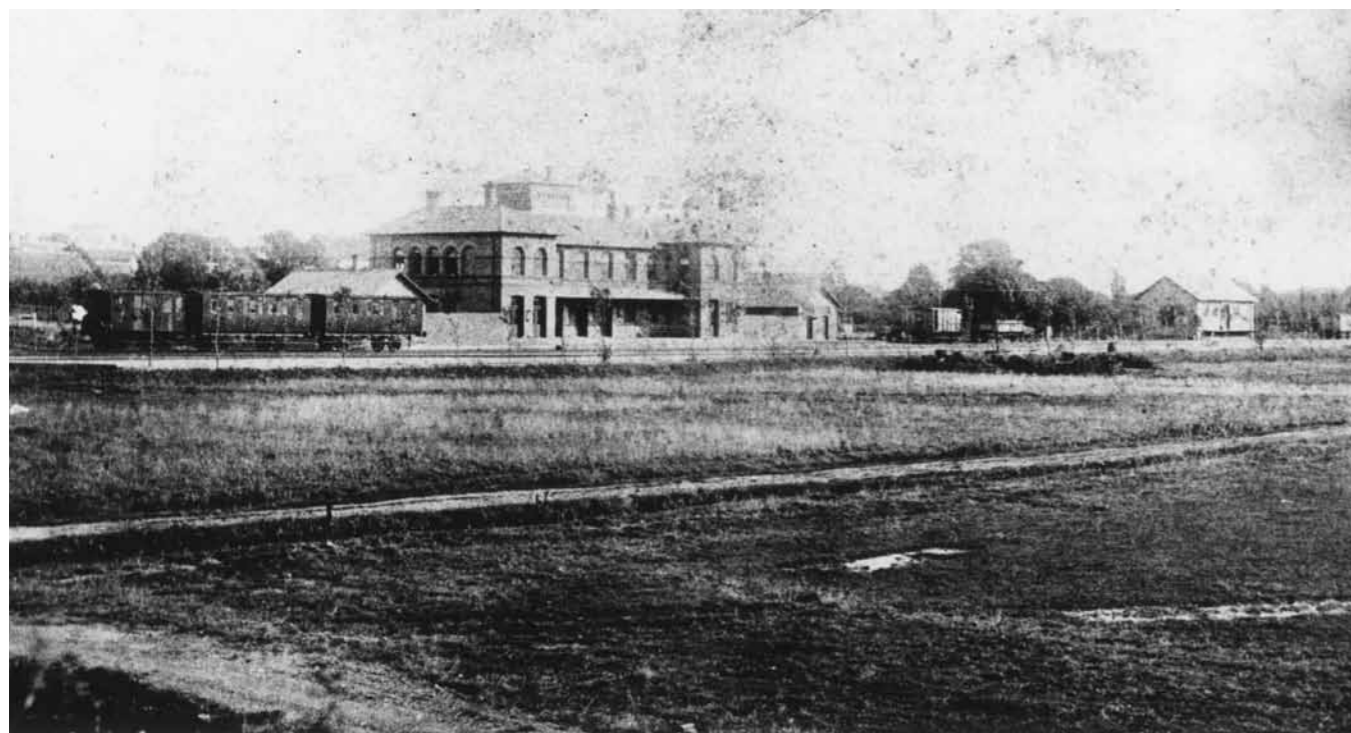
Flere af de bataljer, der udspandt sig under Bogensebanens anlæg, fandt sted i Bogense. Bogense Station 1882, kort efter anlæggelsen (Danmarks Jernbanemuseum).

kr. fra en pengeskuffe. Christiansen, der påstod kort forinden at have tabt 140 kr. ud af sin frakke og nægtede, skyldte også for sit logi hos sognefogeden i Jullerup.⁶⁰⁾

I Skovby Herred havde retsvæsenet efter de to sager i Ejlby og Jullerup ikke fundet yderligere anledning til at afhøre eller rejse sager mod jernbanearbejdere i 1881-1882. I Lunde-Skam Herred skete der lidt mere. Ud over formandsoverfaldet i oktober med efterfølgende udvisning var der to sager fra november: En jernbanearbejder, f. i Sengeløse, med logi i Skamby havde den 20. november om aftenen spillet kort med logiværtinden og dennes børn. Senere samme aften var der så opstået brand i et "kohus", og da det blev opdaget, havde han gjort alt for at få kreaturerne ud af stalden. Men da myndighederne mødte op, havde han, der ifølge ham selv

var "noget drukken", hidset sig så meget op, at han var blevet ført bort og hensat i arresten i Odense. Det kostede en bøde på 4 kr., hvortil kom, at han havde mistet alt sit tøj ved branden. Desuden havde en dårlig hånd gjort, at han nu var uden arbejde og dermed subsistensløs. Fremtidsudsigterne var ikke lyse.

Da der dagen efter var brandsyn, mødte en anden jernbanearbejder med logi inde i Skamby ligeledes beruset op. Af uforklarlige grunde, men måske i solidaritet med sin kollega, havde han overfaldet brandmandskabet og forsøgt at komme i slåskamp med den tilstedeværende myndighedsperson. Han, der var født i København 1858, var selvfølgelig blevet arresteret på stedet og ved dom senere bortvist fra arbejdet ved jernbaneanlægget.⁶¹⁾



I alt blev der i perioden behandlet 134 sager ved politiretten i Lunde-Skam Herred. Heraf var der involveret jernbanearbejdere i de 11. En vedrørte den omtalte udvisning af de fire svenske arbejdere. Fire var paternitets- eller alimentations-sager, fire vedrørte bedrageri, og endelig var der de to sager med overtrædelse af politivedtægten i forbindelse med de to brande.⁶²⁾ Ser man nærmere på bedragerisagerne, handlede de om, at to jernbanearbejdere i november var stukket af fra deres logier.⁶³⁾ Den ene, Jeppe Hansen Lorentzen af Kolding, var kendt fra optøjerne den 6. august på Torvet i Bogense og var en god bekendt af Martin Enevoldsen.⁶⁴⁾ Den tredje sag vedrørte forhold begået ved Varde. Den fjerde vedrørte Lars Nielsen fra Kerteminde. Han var, som det nærmere skal beskrives, blevet snydt for sin løn og havde i hemmelighed forladt sit logi, fordi han derfor ikke kunne betale. Han slap for tiltale.⁶⁵⁾

Gennemgår man saglister fra Odense Herredsfoged, finder man også politisager med jernbanearbejdere involverede, nemlig 7 ud af i alt 175. Det er egentlig ganske mange, idet Odense Herred omfattede et bredt bånd rundt om hele byen Odense, mens det område af herredet, hvor der blev bygget jernbane, kun var en meget lille del heraf. To af sagerne drejede sig om alimentation m.m., tre om to udviste svenskere, én for egentlige "Uordener" og én for en sag, der var rejst i et sjællandsk herred.⁶⁶⁾ Derudover var en jernbanearbejder blevet frastjålet sin skovl.⁶⁷⁾ I Odense by var der i denne sammenhæng kun enkelte eksempler på overtrædelse af politivedtægten.⁶⁸⁾

OVERREPRÆSENTATION AF JERNBANEARBEJDERE OG SVENSKERE?

I alt blev der i de fem retskredse og overvejende i de få efterårsmåneder i 1881 rejst i hvert fald 30 sager.⁶⁹⁾ Der kan ikke herske tvivl om, at de mange, måske 1.500 jernbanearbejdere ankomst til og tilstedeværelse på Nordfyn kunne ses og mærkes. Det var unge mænd, formentlig omkring 25-30 år, og ifølge en kriminalfortegnelse, der førtes ved Bogense By og Skovby Herred, var de simpelthen af "daarlig Opdragelse".⁷⁰⁾

Det var helt overvejende en gruppe af omrejsende, der tog derhen, hvor der var arbejde. Formentlig udgjorde svenske indvandrere som på Sydfyn et ikke uvæsentligt islæt. De var tydeligvis overrepræsenteret som vidner og anklagede i de sager, der opstod, og som anført blev seks-syv af dem da også udvist og sat på færgerne til Sverige, fordi de på anholdelsestidspunktet var uden arbejde og derfor også uden midler. Men i øvrigt var det danske arbejdere, der primært bidrog til de lokale politikasser med bøder eller optrådte som hovedanklagede i de relativt få volds- og hærværkssager, der blev anlagt. Det var også en dansk jernbanearbejder, der optrådte i den enlige tyverisag, som det mærkværdigvis nok kun blev til.

Det var en befolknings- og socialgruppe, der skulle udføre endda meget hårdt fysisk arbejde, og som hurtigt for manges vedkommende skiftede job. Af de gennemgåede sager ses, at ganske mange da også angav sig som forhenværende jernbanearbejdere og i Bogense fx efterfølgende havde fundet beskæftigelse på havnen. Men ikke mindst var det en gruppe, for hvem den billige snaps spillede en afgørende, men også nedbrydende rolle. I de allerfleste af sagerne var der rigelige mængder brændevin involveret. Det var en del af udrustningen, men også et vel- og anerkendt problem:

I et politireglement, udstedt af herredsfogeden i Lunde-Skam Herred for arbejdet med at inddæmme Stige Strand i 1880, krævedes det således af en logivært, at han skulle forhindre drukkenskab og slagsmål: "Efter Kl. 10 Aften maa ingen som helst Skænk og Beværtning skee, ei heller Støi taales, der kan forstøre fredelig Arbejders Ro." Men det var ikke let. Logiværten skulle levere to varme, kraftige retter hver dag til 40 øre, for 8 øre et stykke smørrebrød og til samme pris en kop kaffe uden brød. Men en kande daglig øl kostede 14 øre og en snaps 2 øre. En pægl, dvs. lige knap ¼ liter, brændevin kunne fås for 6 øre, kun 2 øre mere end et friskt halmleje.⁷¹⁾

Så almindeligt var det, at både arbejdere og myndigheder rutinemæssigt trak alkoholkortet, når en sag skulle behandles. De afhørte påberåbte sig nærmest uden undtagelse beruselse og håbede tydeligvis på, at det kunne undskylde deres handlinger eller frikende dem. Lige så procedurefast

afhørte myndigheder vidnerne ved at stille spørgsmål ved, om de pågældende nu faktisk også var så berusede, som det blev hævdet. I en ikke jernbanearbejderrelateret sag kunne vidnerne således ikke genkalde sig den påståede beruselse, heller ikke selv om den pågældende havde forsøgt at spille død efter at have udtalt, "at den sidste Bøn og det sidste Suk var det bedste, som førte til Gud i Himmelen."⁷²⁾

Det var nok i og omkring Bogense, at de fleste episoder fandt sted, men i hovedsagen var det kun fem sager, der for alvor påkaldte sig opmærksomhed: ødelæggelsen af trillebørene på Ejlby Mark, forsøget på at befri en anholdt på markedsdagen i Bogense, straffeaktionen i Forstaden, en jernbanearbejders voldelige overfald på en kollega og formandsoverfaldet ved Anderup med efterfølgende udvisning. Kun Forstads-affæren så ikke ud til at være relateret til alkohol, men måske var den det alligevel. I hvert fald fandt den sted en lørdag aften på en lønudbetalingsdag.

Der er desuden påvist nogle bedragerisager, altså sager, hvor logiværter blev snydt for betaling. Også disse sager var formentlig alkoholrelaterede. Selv om det ikke direkte kan dokumenteres, tyder meget på, at når pengene var drukket op, eventuelt kombineret med arbejdsophør, var der simpelthen ikke andet for end at stikke af. Også tyverisagen var alkoholrelateret.

GODE, GAMLE DAGE I BOGENSE?

Gav de mange ankommende arbejdere og den rigelige adgang til brændevin altså anledning til en del ekstraopgaver for politimyndighederne, er spørgsmålet, om det så var et større problem og i sammenhæng hermed, hvorledes denne kriminalitet forholdt sig til egnens så at sige normale kriminalitetsmønster. Opførte jernbanearbejderne sig med andre ord usædvanligt, når man også tager deres antal, deres oprindelse og alderssammensætning i betragtning?

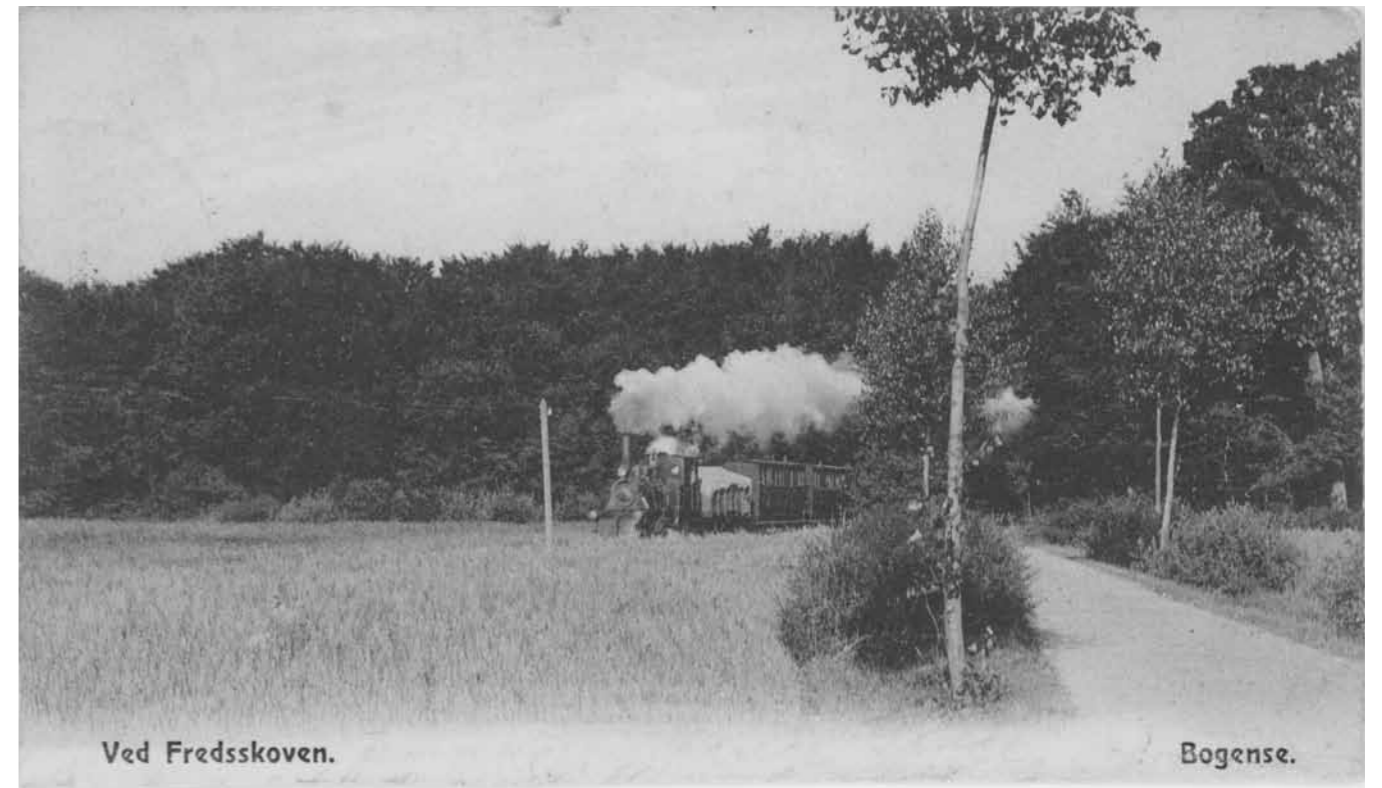
Umiddelbart må svaret være nej. Således var der i Bogense adskillige helt lignende sager, hvor jernbanearbejdere ikke var involveret. Fx havde en arbejdsmand fra havnen i Bogen-

se i oktober i en situation med blæsevej og højvande tilbragt nogen tid hos værtshusholder Jørgensen og kunne som sin bekendte ikke betale, da det kom til stykket. I november var en tømmermand fra Assens – på jagt efter arbejde i Bogense – gået amok og havde slået 10 ruder i stykker hos en værtshusholder i Gungerne lidt vest for Bogense.⁷³⁾ Det kostede seks dage i fængsel og en erstatning til værtshusholderen.⁷⁴⁾

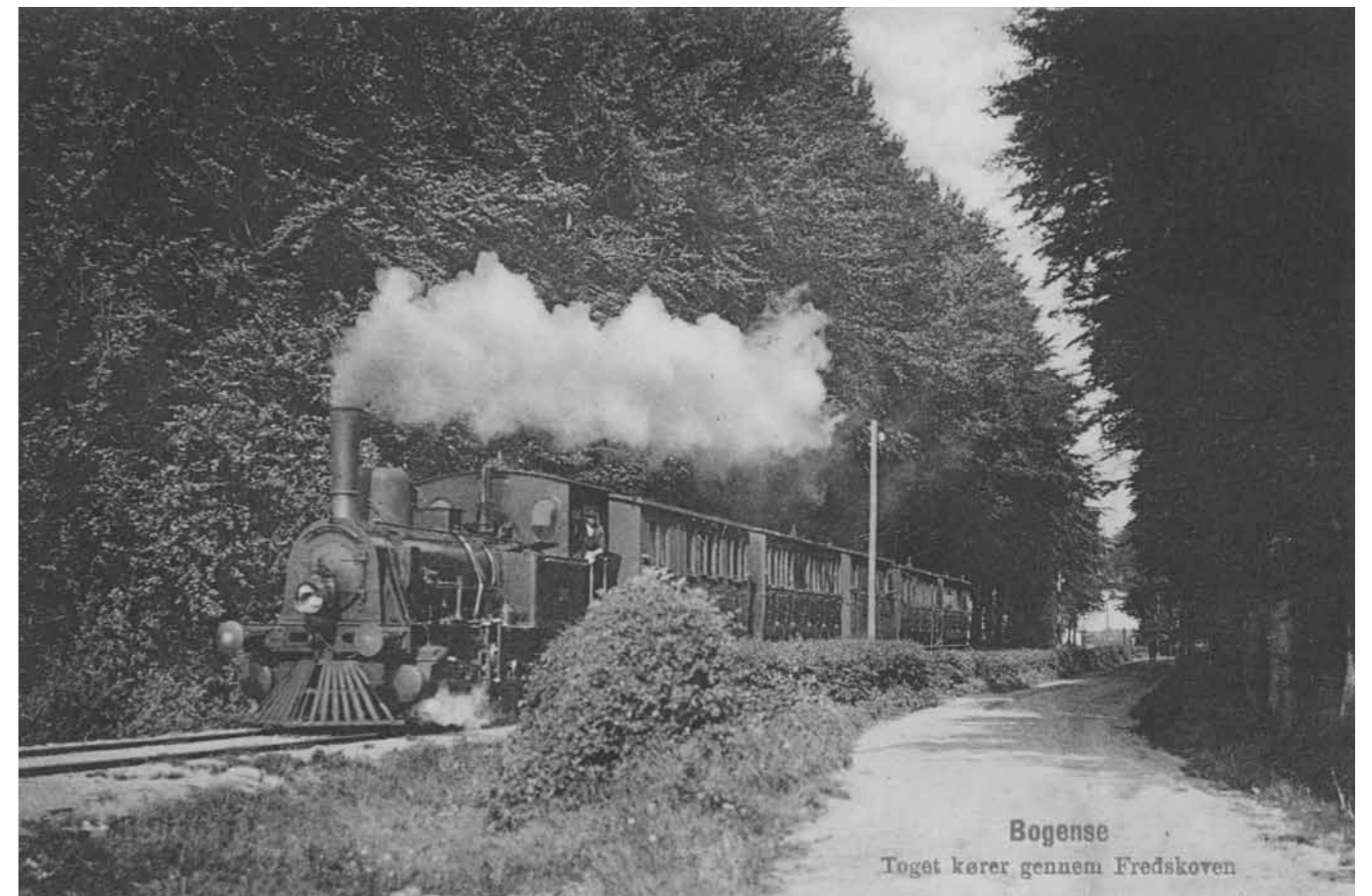
Også i november var kreaturhandler Rasmus Jørgensen, der holdt logi for adskillige af de involverede jernbanearbejdere i Torvegade nr. 122, gerådet i slagsmål på et værtshus.⁷⁵⁾ Han fik tillige en Bogense-borger til at anlægge injuriersager mod sig,⁷⁶⁾ ligesom smed Kruse fra Forstaden fik rigtig mange til det. Kort forinden var en arbejdsmand på væveriet blevet dømt for legemsbeskadigelse, hvad der udløste domfældelse i Justitsretten.⁷⁷⁾

Det var heller ikke usædvanligt at løbe fra regningerne og altså begå bedrageri. En arbejder, der havde været med ved 1870-ernes brolægningsarbejder i Bogense, var i politiretten i august 1881 næsten samtidig med en skræddersvend.⁷⁸⁾ Det blev ligeledes i august også nødvendigt af efterlyse havnearbejderen Jørgen Pedersen, 31 år. Han havde boet på Torvet i Bogense, hvorfra han den 29. august stak af "under Foregivende af, at han ville søge Arbejde på Gyldensteen [et stort gods øst for Bogense] og medtaget et Par langskafte Støvler tilhørende en Medarbejder...., foruden at han skylder cirka 5 Kr. for Kost og Logis."⁷⁹⁾

Videre var der adskillige sager om subsistensløse. Fx anholdt politiet i Bogense en smedesvend, der i september 1881 i stærk beruselse havde forladt fattiggården i Faaborg uden tilladelse. Han havde 16 domme for betleri og løsgængeri bag sig. Hen over nytåret 1882 var der flere overtrædelser af politivedtægten. Nytårsaften havde bl.a. konditor Hardts søn smadret nogle vinduer og var derfor blev idømt en bøde på 2 kr. I marts 1882 var der begået "Voldsgerninger", dvs. hærværk på og indbrud i nogle skibe, der lå for vinter i havnen. Flere alimentionssager var ligeledes til behandling, og endelig måtte en person fra Odense efterlyses i Bogense for at have stjålet en overfrakke.⁸⁰⁾



Tog gennem Fredsskoven ved Bogense. Det var den eneste skovstrækning, der blev berørt af Bogensebanen (Danmarks Jernbanemuseum).



Plan over stationsarealet i Skamby, endeligt godkendt så sent som i februar 1882 (Rigsarkivet, København).

KRIMINALITET PÅ SLETTEN

Heller ikke ude på landet var der fred og ingen fare. I Skovby Herred var det i juli 1881 nødvendigt at sætte den herostratisk berygtede Niels Peter Hansen af Kerterminde fast. Han havde ikke færre end 36 domme for løsgængeri og betleri bag sig.⁸¹⁾ I september krævede det nogen indsats at komme en større ungdomsbande med både karle og piger til livs. Den havde huseret i Haarslev med deltagelse af 10-12 stykker især lørdag og søndag aftener, hvor den ikke blot havde plyndret frugttræer, men også skabt uro. Sagen blev klaret med en bøde på 2 kr. til hver, nogenlunde på niveau med, hvad der blev anvendt over for jernbanearbejderne.⁸²⁾ Senere gjaldt det den førnævnte tømmermand fra Assens. Han fik lidt hen i 1882 en dom for bedrageri.⁸³⁾

I Lunde-Skam Herred, hvor de svenske jernbanearbejdere havde udfoldet sig ved Anderup, var billedet det samme. Her var der problemer omkring Daustrup Kro nær Beldringe og kroen i Sønderø.⁸⁴⁾ Af de i alt 134 sager, der som nævnt blev behandlet i denne retskreds fra 1. juli 1881 til 30. juni 1882, fraregnet sager med jernbanearbejdere, vedrørte de 18 overtrædelse af politivedtægten, de tre bedrageri samt de 16 løsgængeri og betleri. Der var 11 tyverisager og 19 paternitets-sager samt 18 tyendesager – og et antal andre sager.

Løsgængeri-problemet var i almindelighed stort og folde sig selvfølgelig også ud i Odense Herred, hvor jernbaneanlægget imidlertid fik myndighedspersoner til at se muligheder. En sognerådsformand i Lumby udbetalte således i august 1881 3 kr. til en subsistensløs sønderjyde, der tilsyneladende

havde slået sig ned i området. Pengene skulle bruges til køb af ny skjorte, og med denne var det planen at ledsage ham til Uggerslev, hvor han skulle søge arbejde ved anlægget. Sådan gik det ikke lige, men til gengæld mødte sønderjyden op hos sognefogeden i Hjadstrup efter tydeligvis at have brugt nogle af pengene på brændevin. Her krævede han logi og slog også en rude i stykker, ligesom han trak en kniv og råbte op om, hvor mange han kunne slå ihjel. Derefter vendte han tilbage til Lumby, hvor han beruset sov på marken om natten, inden han blev anholdt.⁸⁵⁾ Jernbanearbejde blev der ikke noget af.

Det foregående prætenderer ikke at lægge op til systematisk undersøgelse af kriminalitet og kriminelle på Nordfyn i 1881-82. Men det umiddelbare indtryk er, at der i almindelighed var meget at se til. Tyveri og generelle "uordener" hørte sammen med injuriersager og sager om løsgængeri og betleri – foruden såkaldte tyendesager – omtrent til månedens (u-)orden i alle retskredse. Det var ikke noget, jernbanearbejdernes ankomst ændrede meget ved. Faktisk er der ikke noget, der tyder på, at arbejderne, hvad enten de var danske eller svenske, i deres adfærd og konflikter med retsinstanserne adskilte sig særlig meget, måske med en enkelt undtagelse: Når de optrådte, var de som regel berusede, og de var i flok, som de fem sager viste det, og det kan have virket skræmmende. Men ukendt var det, som Haarslev-banden havde demonstreret det, ikke.

Det kan dermed konkluderes, at jernbanearbejderne ud over de to voldssager, befrielsesaktionen og Forstadsoverfaldet i Bogense ikke forekom specielt kriminelle og i øvrigt kun bidrog i den lettere genre til "Uordener" og "Bedrageri". Forholdene på Syd- og Nordfyn synes at bekræfte indtrykket. En gennemgang af saglister fra Faaborg Byfoged og Salling Herredsfoged afspejler en tilstand med samme type sager som på Nordfyn.⁸⁶⁾ Jernbanearbejdere udgjorde forholdsmæssigt ikke noget markant stort problem, deres periodisk store antal taget i betragtning, og deres adfærd var ikke meget forskellig fra lokalbefolkningens.

Det var da heller ikke kun "Uordener", som jernbanearbejderne gav anledning til: For adskillige på Nordfyn gav de

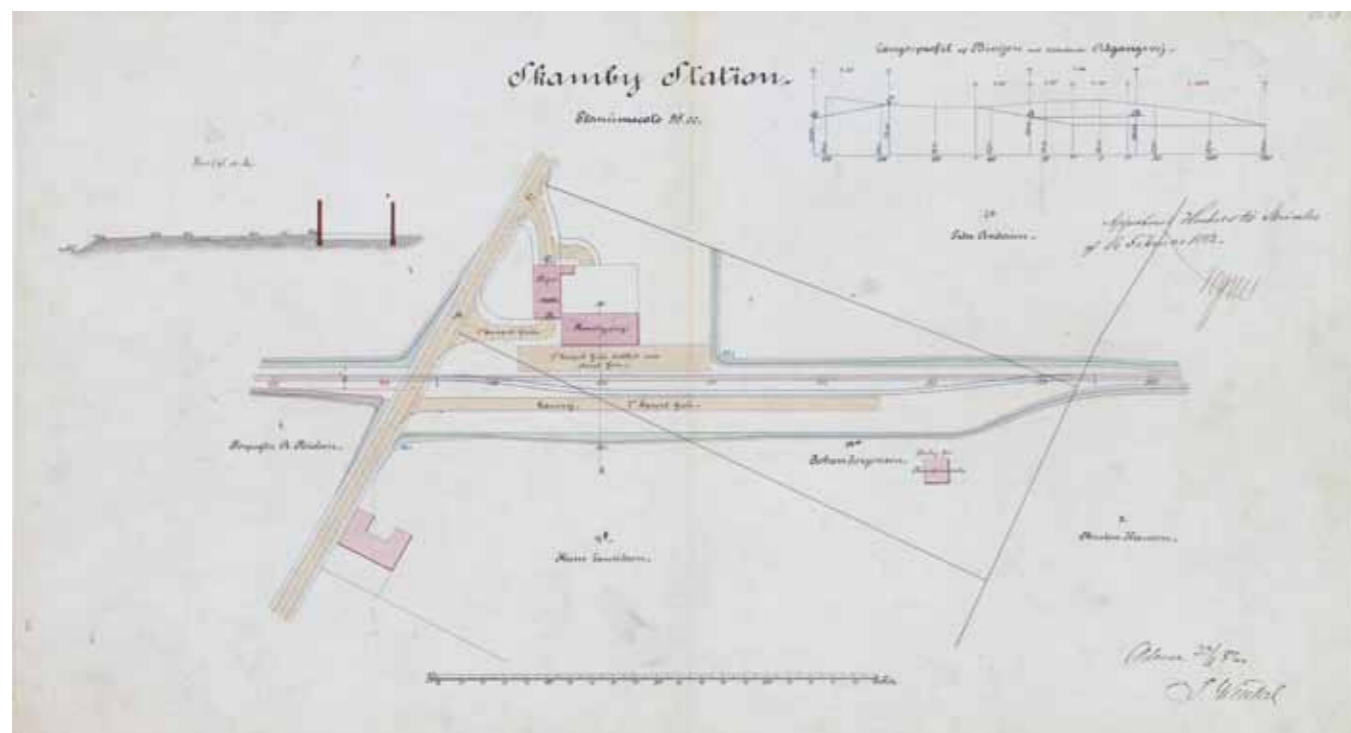
mange arbejdere mulighed for lidt ekstrajob. Flere sager peger som nævnt endda på, at der mellem logivært og arbejdere har været gode relationer. For de allerfleste arbejdere gjaldt desuden, at det var en regulær og stor arbejdsindsats, der blev ydet. Banen blev bygget til tiden.

PROBLEMER MED ENTREPRENØRERNE

Der var imidlertid også sager, hvor jernbaneanlæggets entreprenører kom i politiets søgelys. En af anlæggets underentreprenører, Otto Lauge, modtog således i oktober 1881 en bøde på 30 kr. Den faldt i en politisag, hvor han eller rettere hans arbejdere havde ladet nogle sten vælte ud på to veje ved Skamby. Her var de blevet kløvet og havde henligget i længere tid til fare og ulempe for færdslen.⁸⁷⁾

Men der blev også sat spørgsmålstegn ved, om entreprenørerne selv overholdt ordensreglementet. Som nævnt havde der ikke inden anlægsstart været tid til at forberede den krævede registrering med trykning af arbejdskort og protokoller. Men selv efter at dette var kommet på plads, var der alligevel problemer. I midten af oktober havde hovedentreprenør Winkel anmodet kommissarius Heltzen om at foranledige, at politiassistenterne fredag før lønudbetaling skulle opgøre sygeindbetalingernes størrelse. Det afviste herredsfoged Jørgensen nogle dage senere og pegede samtidig på, at han jo havde indledt en egentlig undersøgelse mod entreprenørerne. Det skyldtes, at ingen af dem som foreskrevet havde orienteret politiet om, hvor og hvornår der skulle foretages lønudbetalinger i almindelighed og til afskedigede arbejdere i særdeleshed.

Faktisk, konstaterede herredsfogeden, blev arbejdere, der var på akkord ved Uggerslev under entreprenør Carl Hansen, snydt for afregning i forbindelse med afsked. I sin redegørelse konstaterede herredsfogeden, at "Arbejderne paa forskjellig Maade forurettes"⁸⁸⁾ derved, at de henvises til at vente op til et par uger med at få afregnet, hvilket jo var det samme som at nægte dem lønudbetaling. Efter et par uger ville de jo være et andet sted eller som nævnt være bortvist fra deres logier, fordi de ikke kunne betale.





Tog ved Rostrupviadukten 1907. Det var her, nogle af de mest omfattende anlægsarbejder på banen fandt sted. Vejoverføringen var den eneste af sin slags på Bogensebanen (Danmarks Jernbanemuseum).

I alt blev der taget fat på seks tilfælde, der knyttede sig til to arbejdere fra lokalområdet, tre fra Salling Herred – måske fra banebyggeriet der – og den tidligere nævnte fra Kerteminde. Ifølge politimesterens opgørelse skulle de have haft dobbelt så meget i løn for de 13-18 dage, de hver især havde arbejdet der med en akkord på 2,50 kr. pr. kubikfavn, svarende til 6,678 kubikmeter. Alt i alt manglede der at blive udbetalt 105,56 kr. oven i de 90 kr., der trods alt var udbetalt. I dette beløb indgik endvidere en andel, som skulle tilfalde arbejdsformanden, men han havde allerede sikret sig på anden vis.

Som et resultat af undersøgelserne blev det fastsat, at entreprenøren den følgende lørdag, den 29. oktober 1881, skulle skaffe pengene til veje, og politimesteren ville så sørge for fordelingen til folkene. Desuden skulle akkorden straks opgøres og opmåles, således at folkene kunne få deres andel udbetalt. Da akkorden blev opgjort, svarede det til yderligere 92,44 kr., som nu blev fordelt til de seks arbejdere til entreprenørens udelte mishag. En enkelt arbejder og formanden forlod da også efter de første forhandlinger den 19. oktober øjeblikkeligt arbejdsstedet. De angav, at de frygtede ubehageligheder fra entreprenøren, der i klare vendinger havde bebrejdet formanden hans udtalelser og beskrivelser. Til gengæld fik arbejderen fra Kerteminde aftalt med dommeren, at en del af hans tilgodehavende skulle udbetales hans logivært, som han havde måttet stikke af fra.

Men hermed var det ikke slut. Hovedentreprenør Winkel var utilfreds med øvrighedens indblanding, og selv om kommissarius havde indskærpet overholdelse af reglerne, nyttede det tilsyneladende heller ikke meget.⁸⁹⁾ Allerede den 3. november gjorde herredsfoged Jørgensen baneselskabet opmærksom på, at der fortsat ikke var styr på forholdene. Han konstaterede simpelthen, at *"Idet jeg fratrager mig alt Ansvar i saa Henseende, da jeg forgjæves har paakaldt Reglementets Bestemmelser, og forbeholder mig den med samme hjemlede Indskridelse i Lighed med den i Underentreprenør Hansens Sag, skal jeg slutteligen tillade mig at tilfoie, at jeg selvfølgelig skal være rede til at bidrage Mit til at hidføre en fornuftig Ordning."*⁹⁰⁾

Han foreslog derefter et møde, så der kunne findes en vej frem. Hvor baneledelsen i første omgang – på et forretningsudvalgsmøde den 29. oktober – havde konstateret, at *"man antog Sagen for ordnet"*, måtte den derfor tage sagen op igen. Der aftales møde med herredsfogeden den 19. november, og her skulle så en endelig aftale om ordning af forholdene være faldet på plads.⁹¹⁾ Men der var fortsat problemer. I februar 1882 udeblev Carl Hansen simpelthen fra udbetalingsdagen. Han viste sig heller ikke de følgende dage, hvad Jørgensen selvfølgelig måtte påtale.⁹²⁾

Hvor det på Sydfyn var politiassistentene, der stod for sygekasseregnskabet, blev samme praksis aldrig indført på Nordfyn. Ifølge § 1 i Vedtægt for Odense-Bogense Jernbane-anlægs Sygekasse var det Winkel og politiassistenten i Otterup, der i fællesskab skulle bestyre sygekassen under tilsyn af stiftamtmanden over Fyn.⁹³⁾ Men det var hovedentreprenøren, Winkel, der udfærdigede ekstrakterne og indsendte til kommissarius, uden bilag og altså uden bistand til tilbageholdelse af sygekassebidrag.

Der var således ikke samme offentlige kontrol med disse midler som på Sydfyn og som forudsat i reglementet, og det var netop dette forhold, herredsfogeden havde kritiseret. Heller ikke kommissarius var nok helt sikker på situationen, og tilsyneladende kom det helt bag på ham, at sygekassen ikke opkrævede bidrag i de sidste måneder. Faktisk fandt han noget mistroisk anledning til at kontrollere, om sygekassebidragene alligevel var blevet trukket, men holdt uden for regnskabet. Winkel blev derfor i maj bedt om at bekræfte, at det var kommet arbejderne til gode, ikke underentreprenørerne. Det gjorde han så.⁹⁴⁾

Sagen viste ikke alene, at entreprenørerne ligesom banearbejderne havde svært ved at overholde ordensreglementet, om end det var på forskellige punkter. Den demonstrerede også, at politiet dels lagde vægt på at få reglerne overholdt, dels at det formentlig var nervøst for, hvad det kunne udløse af reaktioner, hvis de ikke blev overholdt. Sammen med episoderne fra Ejlbj og Jullerup, formandsoverfaldet ved Andrup og den senere strejke i Bogense kombineret med det store

gennemtræk i ansættelserne demonstrerede sagen tillige, at arbejdsmiljøet ikke blot fysisk stillede store krav til arbejderne, men også var præget af aggressivitet fra begge parter side. Uretmæssig tilbageholdelse af løn var åbenbart et af kampmidlerne på entreprenørernes side. Det var på mange måder hårdt at være jernbanearbejder.

DET SAMLEDE INDTRYK

Det var altså ikke bare jernbanearbejderne, men også jernbaneentreprenørerne, som politiet havde sit hyr med. Sagen om de manglende lønudbetalinger viste, at det i det hele taget var et hårdt og barskt miljø, hvor i hvert fald politimyndighederne var nervøse for, hvad der kunne ske, hvis reglerne ikke blev overholdt. Når forplejning, brændevin og overnatning, selv om det blot var et såkaldt frisk halmleje, var betalt, var der ikke meget tilovers. Samtidig var truslen om afskedigelse en følgesvend og måtte tages alvorligt. Arbejdsophør med manglende midler til livets opretholdelse kunne hurtigt være vejen til anholdelse for løsgængeri m.m. – og udvisning, hvis man var udlænding.

Det stod imidlertid også fast, at en mindre gruppe blandt jernbanearbejderne gav anledning til en vis uro og flere volds-episoder, og at nogle af dem var fordrukne og noget ustabile. Ganske typisk var det, at det i mange af sagerne da også drejede sig om arbejdere, der havde forladt jernbaneanlægget. Flere af dem var desuden gengangere i de forskellige sager, hvor man, som det fremgik af ovenstående, også mødte ganske mange svenskere. Flere af sagerne havde dog relation til arbejdsforholdene og involverede ikke andre uden for denne kreds. I langt de fleste sager, måske alle, var alkohol en central del af problemet. Der er altså en vis klangbund for at fremstille jernbanearbejdere på Nordfyn som uromagere og som *"daarligt opdragne"*, og det står fast, at en del af dem var "fremmede".

Set på baggrund af antallet og arten af de sager, der i det hele taget blev rejst af politi- og justitsmyndighederne i de nordfynske retskredse, kan man imidlertid ikke hævde, at

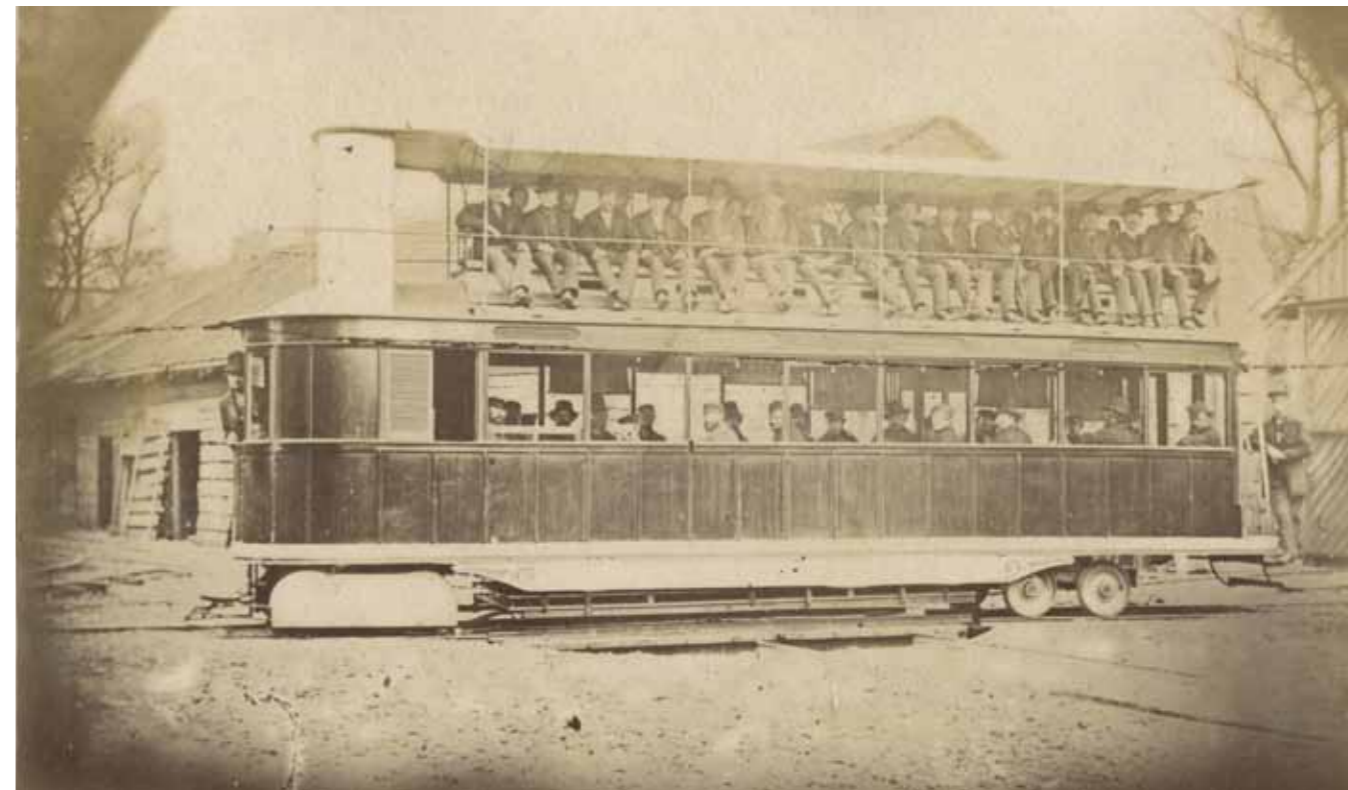
jernbanearbejderne skilte sig særligt ud. Set på baggrund af det store antal arbejdere, der havde været på træk gennem egnen, og i lyset af den alt for rigelige adgang til brændevin var antallet af sager med denne gruppe involveret ikke af usædvanligt stort omfang. Snarere var der tale om et mere generelt og strukturelt problem, som omfattede samfundets nederst placerede grupper, de ufaglærte arbejdere. De nød i almindelighed ingen respekt overhovedet, fattige og ukultiverede som de blev anset for at være.⁹⁵⁾ Jernbanearbejderne var dermed en del af en gruppe, der skulle kæmpe mod dette og de forestillinger, der lå til grund for ordensreglementet, fremmedloven af 1875 og kontrolbestemmelserne om tyende, løsgængeri og betleri i det hele taget.

Måske var det det, der viste sig i historien om arbejdersabotagen og den efterfølgende oversvømmelse i november

Fabrikfoto af banens første lokomotiv, NFJ 1, leveret af lokomotivfabrikken Esslingen. Der blev fra starten anskaffet to af denne type, der hørte til de mindste i Danmark (Danmarks Jernbanemuseum).



For at gøre Bogensebanens anlæg så billigt som muligt, var det under overvejelse at bygge banen som dampsporvej. En overgang i anden halvdel af 1870-erne var initiativtagerne i tæt kontakt med Rowan på Scandia i Randers, der bl.a. tilbød en vogn som vist på billedet (nr. 369) (Rigsarkivet, Viborg, Peter Wodskou Christensen fot.).



1881 i Bogense. For holdt historien vand? Der blev ikke fulgt op på den i avisen, og der er mærkværdigvis heller ikke spor af den i myndighedernes materiale, hvor selv den mindste ulovlighed ellers blev forfulgt. Noget kunne derfor pege på, at historien var en spekulativ "avisand", baseret på en lidt diffus arbejderfrygt. Der findes faktisk ikke dokumentation for, at jernbanearbejderne i Bogense som led i deres arbejdsnedlæggelse også tog sabotagevåbenet i brug. Heller ikke trillebørsaffæren på Ejlby Mark kan tages til indtægt herfor.

Mogens Duus mente at kunne konkludere, at der ikke var problemer med jernbanearbejderne i Himmerland. Hvis det er korrekt, passer det ikke med Nordfyn, hvor der var adskillige sammenstød arbejderne indbyrdes, med lokalbefolkningen og med myndighederne. Men når han hævdede, at historierne om jernbanearbejderne i erindringen ændrede sig over tid og måske skulle revurderes, kan der være noget om det. På Nordfyn i hvert fald ser det ud til, at jernbanearbejdernes adfærd og opførsel i en barsk og fysisk meget krævende hverdag svarede nogenlunde til tilsvarende socialgruppers. Så særlige var de altså heller ikke – selv om de muligvis nok var dårligt opdragede.

UTRYKTE KILDER

Rigsarkivet, København (RAK)

Dansk Demografisk Database

Folketælling 1880

Kommissarius for Odense-Bogense Jernbane

Kommissarius for Ringe-Faaborg Jernbane

Rigsarkivet, Odense (RAO)

Bogense Byfoged

Lunde-Skam Herredsfoged

Nordfynske Jernbane

Odense Amt

Odense Amtsrådsreds

Odense Byfoged

Skovby Herredsfoged

Odense Herredsfoged

TRYKTE KILDER

Bogense Avis

Fyens Stiftstidende

Fyns Tidende

LITTERATUR

Duus, Mogens, *Kampen om Himmerlandsbanerne*, 2013.

Haugbøll, Charles, *Børster. De omrejsende jernbane- og jordarbejdes liv og arbejde belyst gennem breve og samtaler*, 1965.

Jernbanearbejderenes Fagforening (SiD), *Fra børste til jernbanearbejder. En rejse gennem 100 års fagligt arbejde ved DSB og Banestyrelsen*, 1997.

Jernbanehistorie, Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie, Danmarks Jernbanemuseum, 2015.

Nørregaard, Georg, *Arbejdsforhold indenfor dansk Haandværk og Industri 1857-1899*, 1943.

Ousager, Steen, *Fremmede i Køge i 1800-tallet i: Køge Studier*, 1990.

Pedersen, Jørgen, *Arbejdslønnen i Danmark under skiftende Konjunkturer i Perioden ca. 1850-1913*, Skrifter udgivet af Institutet for Historie og Samfundøkonomi, 1930.

Poulsen, John (red.), *Privatbanerne gennem 150 år*, 1997.

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen*, På Sporet 1847-1997, bind 1, 1997.

Viinholt-Nielsen, Lars, *Nyborg-Ringe-Faaborg Banen*, 1981.

Viinholt-Nielsen, Lars, *Nordvestfynske Jernbane Odense-Brenderup-Middelfart 1911-1966*, 2011.

Østergaard, Bent, *Indvandernes danmarkshistorie*, 1983.

NOTER

- Denne artikel er til dels et resultat af mit arbejde med en monografi om Nordfynske Jernbane, planlagt til udgivelse i 2017-18.
- Bogense Avis* 30/11 1881.
- Jørgen Pedersen, 1930, s. 125f, 365.
- Bogense Avis* 27/5 1882.
- Reglement findes adskillige steder f.eks. RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 203, Protokol ang. Overholdelse af ..., 1881. Heri også Vedtægt for Odense-Bogense Jernbaneanlægs Sygekasse 1/7 1881.
- Privatbanerne gennem 150 år*, s. 115.
- Jernbanehistorie* 2015, s. 116.
- P. Thestrup, 1997, s. 56.
- F.eks. B. Wilcke, *Østbanen*, 1979, s. 33-34; Asger Christiansen, *Med tog over Vejlerne Thisted-Fjerritslev Jernbane 1904-1969*, 2011, s. 12; *Privatbanerne gennem 150 år*, 1997, s. 115.
- F.eks. Lars Viinholt-Nielsen, *Nordvestfynske Jernbane*, 2011.
- <https://www.dsb.dk/om-dsb/skole--og-studiemateriale/milepale-i-dsbs-historie/milepale-i-dsbs-historie/1847-1899/>
- Charles Haugbøll, 1965.
- Mogens Duus, 2013, s. 20-21.
- RAO, Odense Amtsrådsreds, lb.nr. 47, Journalsager, nr. 139/1873.
- RAO, Bogense Kommune, lb.nr. 66/1, skrv. 4/7 1881.
- Sst., skrv. 31/7 1881 og 6/8 1881.
- RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 317: Dokumenter vedr. NFJ. Tal er opgjort på grundlag af indberetninger fra de to politiassistenter i Lunde-Skam Herreder til herredsfogeden.
- RAK, Kommissarius for Odense Bogense Jernbane, lb.nr. 515, Journalsager, j.nr. 163; RAO, Nordfynske Jernbanes Arkiv, lb.nr. 117.
- Jørgen Pedersen, 1930, s. 127.

- RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 317: Dokumenter vedr. Nordfynske Jernbane, skrv. 20/8 1881.
- RAK, Kommissarius for Odense-Bogense Jernbane, lb.nr. 515 (reglementer m.m.).
- RAK, Kommissarius for Faaborg-Ringe Jernbane, lb.nr. 508-510, Diverse sager 1880-1883, Sygekasseregnskab, Extracter, Januar 1881, Maj 1881, Juni 1881.
- RAK, Kommissarius for Odense-Bogense Jernbane, lb.nr. 515: Journalsager, j.nr. 202, Opgørelse af sygekassens regnskab.
- Banens længde blev af taktiske grunde officielt opgjort til 4,97 mil (37,4 km), Havnesporet i Bogense blev oprindeligt ikke regnet med.
- RAK, Kommissarius for Odense-Bogense Jernbane, lb.nr. 515, Journalsager, j.nr. 60, 81, 93, 122, 156, 183, 190, 202, 217, 223 og 236.
- RAK, Kommissarius for Faaborg-Ringe Jernbane, lb.nr. 508-510, Indtægtsbilag nr. 1, jf. indtægtsbilag nr. 9.
- Tal oplyst af Lars Viinholt-Nielsen for Sydfyns vedkommende. Det har i denne sammenhæng ingen større betydning, at anlægsentreprenøren skulle stå for skinnelægning på Bogensebanen, mens det på Sydfyn blev udført af Sydfynske Jernbaneselskab. Også til dette arbejde skulle der ansættes arbejdskraft, og dette arbejde var derfor underkastet polititilsynet på samme måde som jordarbejderne.
- RAK, Kommissarius for Ringe-Faaborg Jernbane, lb.nr. 508-510, Diverse sager 1880-1883, Sygekasseregnskab, Extracter henh. Indbetalingsbilag.
- RAO, Lunde-Skam Herred, lb.nr. 317, Dokumenter vedr. NFJ.
- RAK, Kommissarius for Ringe-Faaborg Jernbane, lb.nr. 508-510, Diverse sager 1880-1883, Sygekasseregnskab, Extracter henh. Indbetalingsbilag.
- RAK, Kommissarius for Odense-Bogense Jernbane, lb. nr. 515: Journalsager, j.nr. 202, Opgørelse af sygekassens regnskab for februar måned 1882.
- Sst., j.nr. 163, Rapport 30/12 1881.
- Se f.eks. Bent Østergaard, 1983; Steen Ousager, 1990, s. 18-21.
- RAK, Kommissarius for Faaborg-Ringe Jernbane, lb.nr. 508-510, Diverse sager 1880-1883, Sygekasseregnskab, Extracter henh. Indbetalingsbilag.
- Lars Viinholt-Nielsen, *Nyborg-Ringe-Faaborg Banen*, 1981, s. 18.
- Bogense Avis* 27/5 1882.
- Fremgår af retsmaterialet. Stort set alle afhørte og anklagede har opgivet alder.
- RAO, Skovby Herredsfoged, lb.nr. 46, Politiprotokol 1879-1881, fol. 385.
- Sst., fol. 384ff; RAO, Skovby Herredsfoged, lb.nr. 73, Dokumenter til politiprotokol 1881-1882, Forhør i Anledning af ... de tre Hjulbøve.

- RAO, Bogense Kommune, lb.nr. 66/1, 1881 18/8; RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. Nr. 203: Protokol ang. Overholdelse af Orden og Sikkerhed under Bygningen af Jernbanen fra Odense til Bogense 1881.
- RAO, Lunde-Skam Herred Herredsfoged, 1844-1919, lb.nr. 79, Politiprotokol 1878-1883, fol. 287 f.
- Sst., lb.nr. 317, Dokumenter vedr. Nordfynske Jernbane, 1/11 1881.
- Sst., 2/11 1881.
- RAO, Odense Herredsfoged, lb.nr. 330, Sagliste til politiprotokol 1867-1883, 1881 nr. 170B; 1882, nr. 80B.
- RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 70, Dokumenter til politiprotokol, 1881-90, Skrv. fra Fredericia Byfoged 12/10 1881.
- RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 79, Politiprotokol 1878-1883, fol. 280, jf. Odense Amt, lb.nr. C76-77, Journal, Politi- og justitsager nr. 354.
- Georg Nørregaard, 1943, s. 362 ff.
- RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 17, Sagliste til Justitsprotokol 1864-1885: 23/12 1881. Sagen blev "Ikke foretaget".
- RAO, Bogense Byfoged, nr. 55, Politiprotokol 1878-1883, fol. 199b.
- Sst., lb.nr. 34, Dokumenter til justitsprotokol, 1872-1884: Forhør i anledning ...
- Sst., lb.nr. 55, Politiprotokol, fol. 184 ff.
- RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, 1844-1919, lb.nr. 79, Politiprotokol 1878-1883, fol. 310 b.
- Sst., lb.nr. 101, Sagliste til politiprotokol, nr. 137/1881.
- RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 70, Dokumenter til politiprotokol, 1881-1890, Rapport 15/8 1881.
- Sst., lb.nr. 55, Politiprotokol, fol. 185 b.
- RAO, Bogense Kommune, lb.nr. 66/1: Politirapport 19/8 1881.
- RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 34, Dokumenter til justitsprotokol, 1872-1884, Forhør i Anledning af Optøjer m.m. paa Gaden Markedsdagen den 27. September 1881; RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 55, Politiprotokol 1878-1883, fol. 191 ff.
- Sst., Bogense Byfoged, lb.nr. 70: Dokumenter til politiprotokol, 1881-1890, Rapport 13/11 1881.
- Sst., lb.nr. 55: Politiprotokol 1878-1883, fol. 216 f.
- Sst., lb.nr. 55: Politiprotokol 1878-1883, fol. 216b, sag nr. 51/1881.
- RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 78: Politiprotokol 1878-1882, sst. Lb.nr. 79: Politiprotokol 1878-1883, fol. 300, 304 b.
- Sst., lb.nr. 101, Sagliste til Politiprotokol.
- Sst., lb.nr. 126, Dokumenter til politiprotokol 1881-83: Ekstraret, nr. 13/1881, 1881 22/12, Stævning.

SUMMARY

Navvies in Northern Funen

64. RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 79, Politiprotokol 1878-1883, fol 300; sst., lb.nr. 78, fol 401.
65. Sst., lb.nr. 101s Sagliste til politiprotokol, nr. 88/1881.
66. RAOs Odense Byfoged lb.nr. 686/32, fol 99 og 100; RAOs Odense Herredsfoged, lb.nr. 330s Sagliste til politiprotokol 1867-1883s 1881, nr. 154, 161, 165 og 170; 1882s nr. 3A, 30B, 35b og 80B.
67. RAO, Odense Herredsfoged, lb.nr. 330s Sagliste til politiprotokol 1867-1883, 1881, nr. 154.
68. RAO, Odense Byfoged lb.nr. 686/32, fol 99 og 100.
69. Der findes ikke systematiske saglister for Bogense Byfoged og Skovby Herredsfoged. Her er opgørelsen foretaget på baggrund af en gennemgang af retsbøgerne.
70. RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 75. Kriminalfortegnelse 1838-1896: 1881, 1882.
71. Politireglement for Inddæmningsarbejderne ved Stige Strand i 1880, 1880 8/5 samt Politireglement og Taxt 1880 8/5 i: RAO: Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 317, Dokumenter vedr. Nordfynske Jernbane.
72. RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 14, Justitsprotokol, fol. 684.
73. RAO, Bogense Byfoged, lb. nr. 55, Politiprotokol, 1878-1883, fol. 195, 200, 209, 219.
74. Sst., lb.nr. 14, Justitsprotokol, fol. 684.
75. Sst., lb.nr. 70, Dokumenter til politiprotokol 1881-1890, 7/11 1881.
76. Sst., lb.nr. 17, Sagliste til justitsprotokol 1864-1885, jf. RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 55, Politiprotokol 1878-1883, fol. 215b, sag nr. 50/1881.
77. Sst., lb.nr. 34, Dokumenter vedr. justitsprotokol, 1872-1883, Justits sagen ctr. Rasmus Andersen.
78. Sst., lb. nr. 55, Politiprotokol, 1878-1883, fol. 186 ff., 188 ff.
79. Sst., lb.nr. 34, Dokumenter vedr. justitsprotokol, 1872-1883, Rapport af 3/10 1881.
80. Sst., lb.nr. 55, Politiprotokol, 1878-1883, fol. 186 ff.
81. Sst., fol. 378 ff.
82. RAO: Skovby Herredsfoged, lb.nr. 46: Politiprotokol 1879-1882, fol. 405 ff.
83. Sst., lb.nr. 75: Kriminalfortegnelse 1838-1896: 1882.
84. RAO: Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 79: Politiprotokol 1878-1883, fol. 279 ff.
85. RAO, Lunde-Skam Herred, lb.nr. 78: Politiprotokol 1878-1882, fol 369 ff.
86. RAO: Faaborg Byfoged, lb.nr. 94: Sagliste til politiprotokol 1858-1906: Sagliste 1880, 1881 og 1882: RAO: Salling Herredsfoged, lb.nr. 148: Sagliste for politisager og forhør, 1880, 1881 og 1882.
87. RAO: Lunde-Skam Herred, lb.nr. 164: Domprotokol 1877-1899, fol. 109.
88. RAO, Lunde-Skam Herred 1844-1919, lb.nr. 317: Dokumenter vedr. Nordfynske Jernbane.
89. Sst.
90. RAO: Nordfynske Jernbane, lb. nr. 117.
91. Sst., lb.nr. 2, Forhandlingsprotokoller for bestyrelse og forretningsudvalg, 1881-1896, fol. 37, 40, 41.
92. Kommissarius for Odense Bogense Jernbane, lb. nr. 515, Journalsager, J.nr. 163.
93. RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 203.
94. RAK, Kommissarius for Odense Bogense Jernbane, lb. nr. 515, Journalsager, J.nr. 236, 1882 18/5
95. Georg Nørregaard, 1943, s. 153-155.

Navvies – or navigators – that is what the workers who helped build the Danish railways were called. Certain parts of the literature ascribe a positive, but slightly anecdotal, character to this term. In other parts of the literature, the term has a more negative ring to it. At any rate, the contemporary authorities agreed on a certain nervousness as to what these large groups of travelling unskilled workers might get up to. However, this aspect has not been looked into more thoroughly, although some people have questioned whether these navvies were really as maladjusted and drunken as it might appear, e.g. when regarding the large number of photographs in this connection.

This article will examine the question in detail for a small limited area. The material on which this examination will be based is the construction of the railway in Northern Funen between Odense and Bogense in 1881-1882. The examination will primarily be based on archive material from the sick benefit association for the railway and from police reports and records of judgments etc. However, the source material is sparse in many regards and therefore the almost concurrent construction of the Ringe-Faaborg line has been included as a standard of reference.

To have some sort of background, we started by calculating the number of workers required for the construction work. We found that on average not more than just below 200 navvies worked at any one time. Periodically, however, this number could exceed 300. It is also a fact that labour was rather unstable, generally with relatively brief periods of employment, the latter being due to the facts that the working environment was physically and mentally very hard and that alcohol had a very negative impact. In total, as many as 1,500 workers had been employed in the construction for short or long periods of time. This means that the regions in question experienced a rather large invasion of workers. Most of the navvies were relatively young, around 25-30 years, presumably unmarried, and several of them were "foreigners" as they were Swedish immigrants.

The article proceeds to examine what the many workers meant to the local community in Northern Funen. Based on material from the police and courts in the five districts in which the work was carried out, we ascertain that the invasion did not surprisingly result in several clashes. At least 30 cases involving navvies were brought before the local police courts and courts of justice.

Five major cases were examined. The first case is the so-called wheel-barrow affair which involved a Danish navy being charged with having destroyed three new wheel-barrow because they were far too heavy to work with. Another case involved some Swedish workers beating up their foreman after a major drinking spree where they had run out of money. Therefore, they were expelled from Denmark. In the third case, several Danish and Swedish navvies had got into a fight and one of them had cut another's face with a broken bottle.

In the fourth case, a Danish navy who was drunk had got into a fight at the hucksters' market in Bogense. When the authorities tried to arrest him, his colleagues, both Danish and Swedish, had attempted to prevent the arrest following several incidents that jeopardised "public order". Finally, there was the so-called suburb affair. Here some navvies had simply organised a gang of thugs which went to the southern part of Bogense, the suburb, to look up a docker who they believed had bothered them.

The other cases primarily concerned fraud, which means that navvies had abandoned their lodging without paying. There were also two instances of assaults on officials in connection with some fires in Skamby. Add to these cases, several paternity suits.

Evidently, the arrival of the many navvies provided additional work for the authorities and in at least one case they actually challenged the course of justice. It was also clear that the Swedish workers played a disproportionately big role in the cases. But equally remarkable is the fact that the navvies were not caught stealing, which was a frequent offence. All things considered, the examination seems to show that a small

group consisting of slightly unstable workers was responsible for the disquiet. But compared with the cases in which the other local citizens were involved, neither the number of cases nor their nature was particularly remarkable. Several of them actually concerned internal conflicts between navvies or conflicts between navvies and contractors.

It is a fact that largely all cases involved alcohol. It was a problem, and it was also one of the reasons for the many dismissals, which again led to a lack of means of subsistence. Therefore, several navvies had to abandon their lodging in the dead of night, thus making them frauds.

There is no doubt that the work was carried out under very rough conditions. The police authorities were worried, not so much due to the conditions as to the fact that the navvies in several cases were not paid their just dues, which potentially could spark unrest. Overall, it was in fact a cause for concern that the contractors themselves were often rather reluctant to meet the requirements that appeared from the regulations, which they were otherwise more than happy to enforce against the navvies. "Foreigners" were frequently dismissed from the site and expelled from the country.

Evidently, things culminated in November 1881 where the navvies stopped work in Bogense at the same time as some dams were sabotaged, leading to the overflowing of what was to become the station yard. The incident was vividly described in the newspaper Bogense Avis, which was obviously very suspicious of the navvies on strike and expected the worst, just as other parts of the society also did. There was only one problem: The sabotage cannot be documented to actually have taken place.

The article concludes that the navvies in Northern (and Southern) Funen did not differ particularly as navvies, or navigators, with special character traits. Instead, they were part of the "lower-class Denmark" of that time and subject to the framework established for them in an attempt to control and regulate their behaviour.