

SOM FUGL PHØNIX AF ASKEN

– bygninger og stationsmiljøer på
den fynske bane i årene omkring 1865

Af Frederik Birkholt Kolding



Aarup, station af 4. klasse. Stationen er fotograferet omkring 1870-1875 mod vest. Over for hovedbygningen ses stationens varehus og kvægfold med kampestensrampe. Siden stationens anlæggelse i 1864-1865 er hovedbygningen blevet udvidet med et nyt indgangsparti, som titter frem bag hjørnet til venstre, og en tilbygning i én etage i bygningens fjerne ende. Aarup var en af de stationer, som blev anlagt på bar mark (Danmarks Jernbanemuseum).



NYE BYGNINGER I BYER OG LANDSKAB

Jernbanebygninger var synlige og håndgribelige tegn på, at den nye teknologi var kommet til Fyn i midten af 1860'erne – ganske vist var sporet synligt i landskabet, men det ragede alligevel ikke op på samme måde. Interessen for jernbanebygningerne var stor, og der var mange holdninger til de nye huse. For eksempel skrev *Dagbladet* i august 1865 – ikke længe før banens åbning – at "Samtlige Bygninger paa Banegaarden i Nyborg ere nu ifølge 'Nyborg Av.' deres Fuldendelse nær ... Alle henhørende Bygninger ere opførte i en simpel, men smuk Stil og udmærke sig ved Soliditet og hensigtsmæssig Indretning".¹⁾ Efter åbningen var der dog passagerer, der ikke var helt enige i den betragtning.

Bygningerne skulle betjene jernbanen og de rejsende, men de blev også pejlemærker, fik betydning for byudviklingen og påkaldte sig lokales undren over den udvikling, som jernbanen førte med sig: "Mon det ikke er gaaet mangan Een, som det er gaaet mig: Man standser uvilkaarligt deroppe paa Bakken, naar man vandrer fra Skydebjerg paa Landevien ad Erholm til og med Eet bliver den lille Koloni vaer dernede i den smukke Dal, der ... ligesom en Fugl Phønix har hævet sig af Asken i det korte Tidsrum af et Aar";²⁾ skrev en person i *Fyens Stiftstidende* efter at have set den lille klynge huse omkring stationen, som siden blev til Aarup på Vestfyn, i vinterdragt i januar 1867.

Jernbanens bygninger er en uadskillelig del af dens historie, og både i en praktisk og en symbolsk forstand er det stationsbygningerne, som danner overgang mellem jernbanen og den omgivende verden. Denne artikel ser nærmere på de bygninger, der blev opført i forbindelse med den fynske banes åbning og i de umiddelbart følgende år. Artiklen vil indledningsvis give en kort oversigt over noget af det jernbanebyggeri, som havde fundet sted før den fynske banes åbning. Derefter lægges hovedvægten på en analyse af udvalgte typer af bygninger. Det drejer sig om hovedbygninger, varehuse, boliger og værkstedsanlægget på Nyborg Station. Med udgangspunkt i kontrakten mellem entreprenøren og den danske stat undersøges, hvordan bygningerne var konstrueret. I artiklen ses på valget af materialer og byggeteknik, men det undersøges især,

På Industrivej i Middelfart finder man den oprindelige hovedbygningen fra banens åbning. Bygningen blev med tiden udvidet og fremstår større end i 1865. I dag er bygningen i privat eje, og set ude fra vejen er det primært hoveddørens halvtag med de karakteristiske støbejernsknægte, som signalerer, at der her er tale om en tidligere jernbanebygning (Fl. Wedell fot. 2015).

Der er ikke bevaret mange af den fynske hovedbanes oprindelige bygning. På sporets sydside, omtrent midt mellem Ejby og Gelsted, finder man dette banevogterhus, som trods små ombygninger og en enkelt tilbygning i billedets højre side, stadig giver et godt indtryk af hvordan denne boligtype så ud (Fl. Wedell fot. 2015).



hvordan man forsøgte at tilpasse de enkelte bygningstyper til deres praktiske funktion, og husenes arkitektoniske udformning inddrages også. Hovedbygningerne får mest opmærksomhed, fordi de typisk var de største og mest synlige, men det har også været vigtigt, at de andre bygningstyper ikke skulle træde i baggrunden, fordi de ofte glemmes eller overses til fordel for de synligste bygninger: selve hovedbygningen. Artiklen ser også på mediernes omtale og borgernes oplevelse af bygninger og stationers udseende og standard i tiden efter banens åbning.

Kildegrundlaget for de tidlige fynske jernbanebygningers historie er præget af, at mange af de oprindelige bygninger er revet ned. Perroner er ændret, belægning forandret, og sporet udvidet til dobbeltspor i 1914. Kun ganske få steder er der mulighed for at gennemføre egentlige undersøgelser af bevarede bygninger, og artiklen støtter sig i stedet til datidigt tegningsmateriale og fotografier. Denne type kilder har nogle begrænsninger, blandt andet at de ikke fortæller os om de overvejelser og beslutninger, som lå bag byggeriet, eller hvilket indtryk det gjorde i samtiden. Det er derfor også nødvendigt at inddrage skriftlige kilder, især arkivalier fra Indenrigsministeriets kontrol med baneanlægget og Det Danske Jernbane-Driftsselskab samt avisernes omtale af stationsbygningerne i forbindelse med åbningen og de første års anvendelse.

Der er skrevet en del om jernbanebygninger i Danmark, uden at det autoritative værk kan siges at foreligge. I den eksisterende litteratur behandles jernbanebygninger overordnet set med to forskellige udgangspunkter. Det ene er en arkitekturhistorisk tilgang, som ofte fokuserer på hovedbygningerne, og hvor der især lægges vægt på bygningernes ydre udformning, arkitektens inspirationskilder og sammenhængen med arkitekturens generelle udviklingshistorie.³⁾ Den anden dominerende tilgang er, når jernbanebygninger mere eller mindre prominent indgår i den bredere jernbanelitteratur, men her har de sjældent været genstand for en egentlig, selvstændig analyse, omend der er undtagelser.⁴⁾ Med denne artikel er det hensigten at vise, at jernbanebygninger og stationsmiljøer i sig selv kan være en spændende og interessant side af jernbanernes historie – helt på linje med de øvrige, ofte mere populære indfaldsvinkler.



TIDLIGE JERNBANEBYGNINGER I DANMARK OG I HERTUGDØMMERNE

Årene 1842-1861 udgør en pionerperiode i dansk jernbanehistorie, da baneanlæggene hvilede på udenlandsk ekspertise – især fra Storbritannien. Det danske monarkis første jernbanestrækning løb mellem de holstenske byer Kiel og Altona og åbnede i 1844. Stationsbygningerne blev opført under ledelse af en tysk arkitekt, men tre danske arkitekter bistod i arbejdet på banegården i Altona. To af dem skulle senere blive ophavsmænd til banegårde i København. Det drejede sig om Johan Frederik Meyer, der tegnede den første, og Johan Daniel Herholdt, som stod bag den anden.

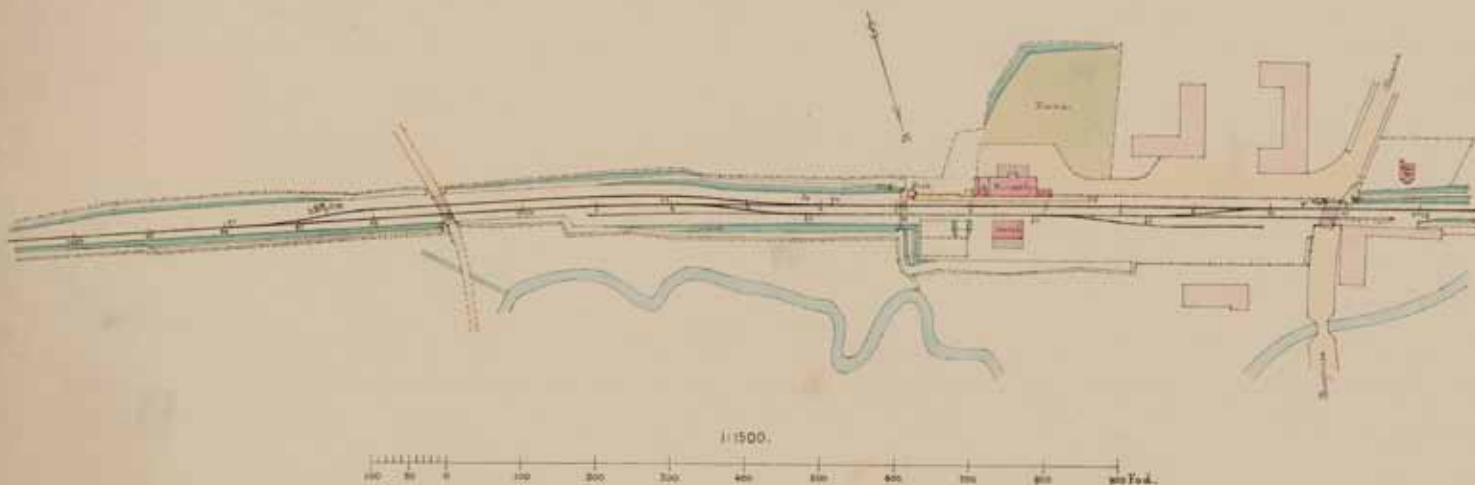
Under arbejdet i Altona fik Meyer ansættelse hos englænderen William Radford, som var ledende ingeniør ved baneanlægget. Da Radford i 1844 blev ansat af det Sjællandske Jernbaneselskab, fulgte Meyer med ham og fungerede som arkitekt for bygningerne på den nye jernbane mellem Roskilde og København, som åbnede i 1847.⁵⁾ Endestationerne var banens mest markante bygninger. Både i København og Roskilde havde hovedbygningerne et indgangsparti ud til gaden, som var indrammet af to firkantede tårne. Denne type indgangsparti var i samtiden udbredt på stationer i Tyskland og kendes også fra enkelte banegårde i Storbritannien.⁶⁾ Mens Københavns første stationsbygning var af træ og blev erstattet af J.D. Herholdts banegård i 1864, fik Roskilde en permanent bygning af teglsten, der i dag står fredet som landets ældste jernbanebygning. I København var begrundelsen for at vælge træ som bygningsmateriale, at den første banegård lå på det militære demarkationsterræn og dermed i princippet skulle kunne brændes ned ved et forsvar af København.

Monarkiets næste jernbane blev anlagt 1853-1854 i det sydlige Slesvig og løb fra Flensborg til Tønning med sidebane til fæstningsbyen Rendsborg. Banen blev anlagt af et konsortium bestående af de engelske jernbaneentreprenører Samuel Morton Peto, Thomas Brassey og Edward L. Betts. Banens arkitekt var Gottlieb Bindesbøl, som i dag nok er mest kendt for Thorvaldsens Museum. Han tegnede stationsbygninger i en variation af forskellige stilarter af blandt andet nederlandsk renæssance.⁷⁾

Bindesbøls bygninger stod i skærende kontrast til de bygninger, som blev opført i forbindelse med den sjællandske jernbanes forlængelse fra Roskilde til Korsør i årene 1853-1856. Anlægsarbejdet blev denne gang udført af en anden af tidens store jernbaneentreprenører, Fox, Henderson & Co., som under arbejdet løb ind i alvorlige økonomiske vanskeligheder. Det betød blandt andet, at der blev sparet på bygningerne, som var meget simple med nøgne murstensfacader uden udsmykning. For de mindre stationsbygningers vedkommende var der ofte kun tale om en simpel, aflang bygning i én etage.⁸⁾ Så vidt vides, var ingen danske arkitekter involveret.

I marts 1861 blev det hidtil største jernbaneanlæg i kongeriget påbegyndt. Turen var nu kommet til Nørrejylland og Fyn, hvor arbejdet blev udført på statens regning af Peto, Brassey og Betts, samtidig med at dette konsortium for egen regning forestod en bane i Nordslesvig fra Vamdrup til Flensborg. På de jysk-fynske baners første strækning fra Randers til Aarhus, som åbnede i 1862, var bygningerne ligesom Roskilde-Korsørbanens opført efter tegninger, som entreprenøren leverede.⁹⁾

På de følgende strækninger ændrede byggestilen sig for købstadsstationernes hovedbygningers vedkommende, fordi



man fra statens side valgte selv at udfærdige bygningstegninger frem for at lade entreprenøren gøre det. Købstadsstationerne blev nu bygget i den såkaldte rundbuestil, der – som navnet antyder – er kendetegnet ved rundbuer (i modsætning til spidsbuer) over døre og vinduer. Det var en stilart, som vandt frem i midten af 1800-tallet, især ved offentlige byggerier, industribygninger og altså også jernbaner. Samtidig med anlæggelsen af de jysk-fynske baner 1861-1869, blev rundbuestilen også anvendt af J.D. Herholdt til Københavns anden banegård i 1864 og på nogle af stationerne på den sjællandske Nord- og Klampenborgbane i årene 1862-1864.

STATIONERNE PÅ DEN FYSKE BANE

Den fynske jernbane fik stor betydning for den bymæssige udvikling, hvor stationerne blev anlagt, blandt andet fordi nye bebyggelser efterhånden skød op omkring stationerne og blev konkurrenter til eksisterende bebyggelser. Tommerup Stationsby og Aarup er eksempler på helt nye byer, som voksede frem på steder, hvor der før jernbanen var bar mark. De fleste stationer fik navn efter bebyggelser langs ruten, også selv om disse kunne ligge langt fra banen, som det for eksempel var tilfældet med Tommerup. Faktisk var det kun i Odense, at banen blev ført helt tæt ind til byen. Typisk var der en halv kilometer eller mere mellem stationen og den lokalitet, den tog navn efter. Derfor kan man på den fynske bane finde et eksempel som Ullerslev, hvor den nuværende by faktisk er en sammenvoksning af to bebyggelser bestående af den ældre landsby og en senere bebyggelse, som skød op omkring stationen.

Mellem stationerne eksisterede et synligt hierarki, som byggede på kontrakten med de engelske entreprenører. I kontrakten rangordnedes stationerne i fem klasser. Det var en måde at sætte stationsbyggeriet i system på og samtidig tilpasse stationernes kapacitet til den forventede trafik. For eksempel skulle hver station have en toiletbygning ved perronen, men på en station af 5. klasse var der kun krav om et

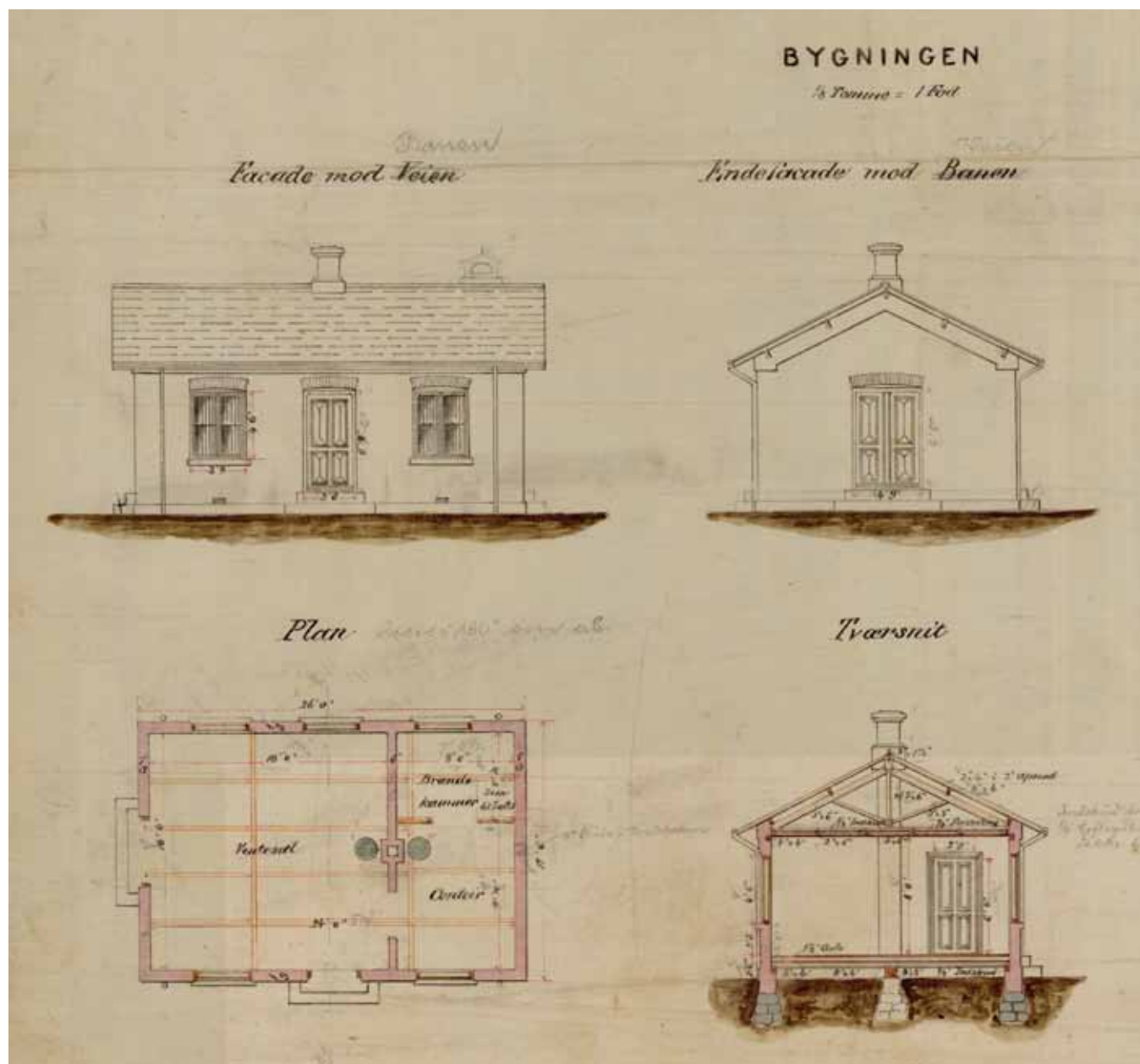
enkelt lokum og to pissoirer, mens den på en 1. classes station skulle indeholde seks lokummer og tolv pissoirer. På samme vis var tekniske anlæg, bygningstyper og deres rumfang specificeret for hver stationsklasse.¹⁰⁾ Jernbanebygningerne på de jysk-fynske baner kan derfor ses som et af landets tidligste eksempler på systembyggeri. Samtidig så man her et meget konkret udtryk for den nærmest militære organisationsform, som i 1800-tallet kendetegnede jernbanernes anlæggelse og drift. Kontraktens udformning var muligvis også påvirket af det Sjællandske Jernbaneselskabs dårlige erfaringer med en meget løst formuleret kontrakt med Fox, Henderson & Co. om den sjællandske banes forlængelse til Korsør.¹¹⁾

På Fyn lå Odense og Nyborg i toppen af hierarkiet, og begge fik store, individuelt tegnede stationsbygninger. Det var ikke tilfældigt, for Odense var på dette tidspunkt landets næststørste by med 15.000 indbyggere, mens Nyborg med godt 4.000 indbyggere var Fyns tredjestørste by. Desuden var Nyborg Station banens østlige endestation og udgangspunkt for Storebæltsoverfarten til Korsør. For passagerer fra Sjælland var denne stationsbygning således det første møde med den fynske jernbane. Derudover fik Nyborg Station det værkstedsanlæg, som det var nødvendigt at anlægge på Fyn, da den fynske banes materiel naturligt var afskåret fra den jyske banes centralværksted i Aarhus. Odense var også i betragtning, men valget faldt i sidste ende på Nyborg, fordi man kalkulerede med, at værkstedet kunne betjene de dampfærger, som man inden for overskuelig fremtid forventede indsat på Storebæltsoverfarten – de kom dog først i 1883.¹²⁾

Mens stationerne i Odense og Nyborg var af henholdsvis 1. og 2. klasse, fik Middelfart en station af 3. klasse. Middelfart var også købstad, men var med lidt over 2.000 indbyggere knap halvt så stor som Nyborg og betydeligt mindre end Odense. Det var i kontrakten planlagt, at Middelfart skulle have en station af 3. klasse, men det har måske spillet ind på udførelsen af stationsbygningen, at byen ikke blev banens vestlige ende-

Plan over Aarup Station i 1880. Stationsbygningens placering er den samme som ved banens åbning i 1865, men hovedbygningen er blevet udvidet med et fag i hver ende, perronen er forlænget, og stationen har fået eget vandtårn. Rundt om stationen kan man på planen se de fire første huse i dét, der i dag er Aarup – og interessant nok eksisterer alle fire endnu, selv om de i varierende grad er ombygget (Danmarks Jernbanemuseum).

Ekspeditionsbygninger som denne blev opført på hver af de fem holdepladser. Selv om bygningen var lille og sparsomt indrettet, var ventesalen dog ikke mindre end på en station af 4. eller 5. klasse. Til gengæld havde holdepladsen ikke noget toilet for de rejsende – hverken ude eller inde (Udsnit af tegning, Danmarks Jernbanemuseum).



Nyborg var en af tre stationer, hvor der blev opført en perronhal efter engelsk forbillede – de to andre var Odense og Strib Station. Hallerne spændte både over perron og tre spor, og tagkonstruktionen afstivedes indvendigt med gitterdragere af jern, hvilket var en forholdsvis ny teknik i Danmark. Ved siden af perronhallen er stationens vandtårn under opførelse, og billedet kan således dateres til 1865. Inde bag træskelettet til tårnets overdækning ses vandbeholderen. Mellem vandtårnet og perronhallen kan man skimte stationens kulgård (Danmarks Jernbanemuseum).

station, som det ellers havde været planlagt.¹³ I februar 1863 vedtog Rigsdagen at flytte udgangspunktet for overfarten over Lillebælt nordpå til Strib, hvorved man sparede en sidebane til Snoghøj syd for Fredericia – men derved blev Middelfart Station, som ikke lå i selve Middelfart, reduceret til en gennemløbsstation.¹⁴ Til gengæld var hovedbygningen på Strib Station ude af proportion med den lille bebyggelse og kan kun forklares med, at stationen havde status som endestation. Bygningen var ca. 47 m lang, mens stationsbygningen i Odense til sammenligning målte 45 m og Nyborg knap 48 m. Middelfarts hovedbygning var 31 m lang.

Stationerne i Odense, Nyborg og Middelfart var skrevet ind i kontrakten med Peto, Brassey & Betts, mens resten af linjeføringen blot var skitseret uden nærmere angivelser af, hvor landstationerne skulle placeres.¹⁵ I kontrakten krævedes syv stationer, heraf fire af 4. klasse og tre af 5. klasse. Denne bestemmelse blev dog genstand for en ikke helt ubetydelig ændring, der betød, at der kun blev opført én station af 5. klasse, nemlig ved Marslev øst for Odense. Til erstatning for

Liverpool Crown Street Station blev anlagt som en del af Liverpool-Manchester-banen i 1830. Det var byens første station og en af de tidligste stationsbygninger overhovedet. Perronhaller af denne type, som ses på illustrationen, blev bygget til de jysk-fynske baner i 1860'erne, dog med mindre forskelle. På de jysk-fynske stationer hvilede den ene langside ikke på et halvtag, men på selve stationsbygningen, og den indre afstivning var af jerndragere i stedet for tømmer (Science Museum, London).

de to stationer af 5. klasse anlagdes i stedet fem små holdepladser, hvorved det samlede antal stoppesteder på Fyn blev forøget til 14 (inklusive Strib Station). Holdepladsen var et nyt påfund, som ikke indgik i kontrakten og adskilte sig fra stationerne, ved at betjeningen i begyndelsen var begrænset til søn- og helligdage samt torve- og markedsdage. I første omgang var det kun på Fyn, at sådanne blev anlagt, men løsningen med holdepladserne bidrog med en besparelse på anlægsbudgettet på 3.093 rigsdaler.¹⁶

Stationsbygningerne på hierarkiets lavere trin var udprægede typehuse, der blev opført over de samme skabeloner. De fire stationer af 4. klasse blev anlagt ud for landsbyerne Ullerslev, Tommerup og Nørre Aaby samt det nuværende Aarup ved Brænde Å. De fem holdepladser lå jævnt fordelt på strækningen mellem Odense og Middelfart ved Holmstrup, Skalbjerger, Bred, Ejby og Gelsted. Stationsbygningerne af 4. klasse var i to etager, mens Marslevs bygning af 5. klasse var i én etage. På holdepladserne opførtes ventesalshuse med billetsalg, kaldet "ekspeditionsbygninger".





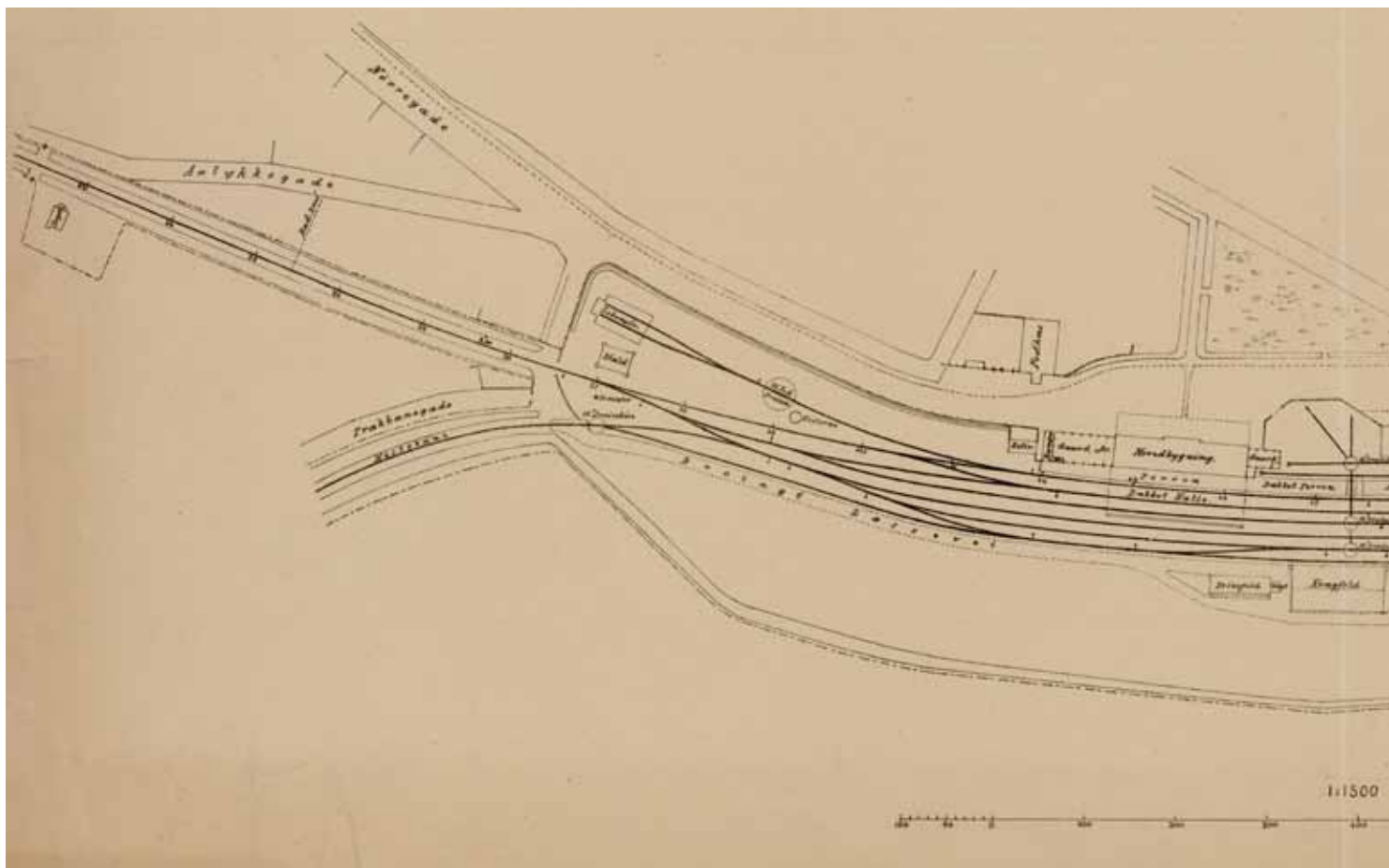
SOLIDE HUSE

Bygningerne på den fynske bane var grundmurede huse af gule teglsten. De fleste havde tagbeklædning af sort skifer, mens banevogterhusene havde tegltag. Rent byggeteknisk var bygningerne ikke forskellige fra andre samtidige grundmurede huse: "Bygningernes enkelte Dele skulle have forsvarende Dimensioner, og de her i Landet for solide Bygninger af tilsvarende Størrelse gjældende almindelige practiske Regler skulle i Almindelighed tjene som Rettesnor for samme" stod der i kontrakten, der anvendte tidens byggeskik som målestok.¹⁷⁾ I dag lyder den formulering måske lidt vag og åben for fortolkning, men kontrakten gav også mere præcise specifikationer, som ikke altid var udtryk for de billigste løsninger.

Bygningerne skulle først og fremmest være holdbare og modstandsdygtige over for vind og vejr. Det handlede især om murenes tykkelse. I en stor toetages bygning som for eksempel hovedbygningen på Nyborg Station skulle murens tykkelse svare til længden af to og en halv mursten i fundamentet, to mursten i stueetagen og halvanden mursten i førsteetagen. Derudover skulle ydermuren foruden beskyttes med en sokkel af tilhuggede granitsten. Valget af naturskifer til tagbeklædning var en dyrere løsning end almindelige tagtegl men på det tidspunkt ved at komme på mode.¹⁸⁾

Fugt udgjorde en bekymring, man tog alvorligt. I alle opholds- og beboelsesrum skulle gulv og loft være isoleret med et ekstra lag af brædder og stampet ler, som desuden havde den fordel, at det fungerede som brandhæmmer. Samme regel gjaldt for rum til opbevaring af gods, der kunne tage skade af fugt.¹⁹⁾ Der blev også monteret luftriste i fundamenterne, således at gulvene blev udluftet som anført på bygningstegningerne. At man fra statens side prioriterede solide bygninger, blev understreget, da man tillod entreprenøren at afvige fra en bestemmelse i kontrakten, som fastlagde, at varehuse og vognremiser skulle opføres i bindingsværk. De blev i stedet grundmurede ligesom de andre bygningstyper, selv om det betød en ekstra udgift på anlægsbudgettet.²⁰⁾

På ét punkt skilte jernbanebyggeriet sig ud fra samtidens byggekik. Det var perronhallerne på Odense, Nyborg og Strib stationer, hvor tagkonstruktionerne var udført som gitterdragere af jern. Hallerne spændte over både perron og tre spor og var lige så lange som hovedbygningerne. De bestod af et saddeltag, der i den ene side hvilede på hovedbygningen mellem stueetage og førstesal, mens den modsatte side hvilede på en teglstensmur. Tagbeklædningen var ligesom på de andre stationsbygninger af skifer, men med indbygget ovenlys i form af en række glasruder i hver af tagets sider. En del af tagkonstruktionen var af tømmer, men på grund af det



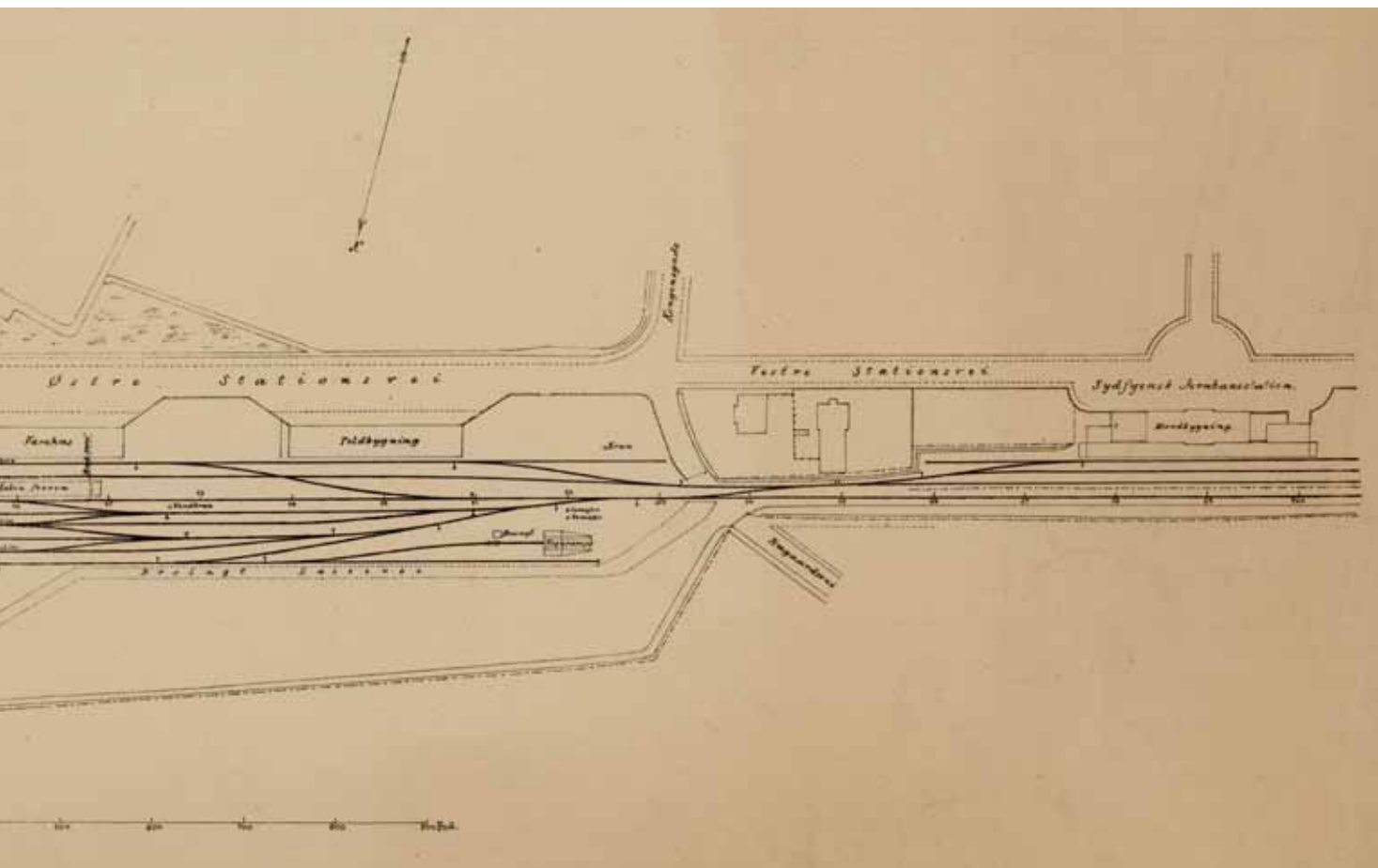
store spænd var den afstivet indvendig med jerndragere. Formentlig har der været tale om en blanding af støbe- og smedjernskomponenter, hvor man udnytter de to materialers forskellige egenskaber.²¹⁾ Denne form for perronhal var en udpræget engelsk type, der første gang kunne ses på Liverpool Crown Street Station fra 1830 – en af de tidligste stationsbygninger overhovedet. Der var afstivningen dog af tømmer, mens jernafstivning introduceredes i perronhallen på London Euston Station i 1837-1838 med forbillede i datidens fabriksbygninger.²²⁾

STATIONSMILJØERNE PÅ DEN FYNESKE BANE

Forbindelse til det eksisterende vejnet var en vigtig faktor ved lokaliseringen af de enkelte stationer. Næsten alle holdepladser og landstationer var placeret i forbindelse med en overkørsel og lå direkte ud til landevejen eller var forbundet til den med en kort stikvej. De nye stationer blev integreret i det omkringliggende landskab. Mange af de fynske stationer var anlagt med god afstand til nærmeste bebyggelse, og "byen" var noget, som skød op omkring stationen, ofte længe efter, at den var anlagt. Aarup Station blev bygget på bar mark, men inden for de første par år fik bygningen selskab af fire bygninger, blandt andet to købmandsgårde og et gæstgiveri, der alle

blev placeret så tæt omkring stationen, som det var muligt. I købstæderne ønskede man at få stationerne ført helt ind til byen, men der var ikke tale om dramatiske gennembrud i den eksisterende bebyggelse. I Odense blev stationen placeret lidt nord for den eksisterende bebyggelse bag Odense Slots have.

I 1921 skrev Odenses stadsingeniør H.V. Rygner en lille artikel om pladسدannelse og ordningen af gader i forbindelse med opførelse af jernbanestationer i byerne.²³⁾ Han argumenterede for nødvendigheden af at gennemtænke færdsels- og pladsforholdene foran en stationsbygningens hovedindgang på det sted, hvor station og by mødtes. Det skete for at gøre stationen synlig i bybilledet ved at give den et mere "monumentalt" præg og for at skabe gode forhold for den store mængde trafik, som stationen genererede. I Odense havde man i 1864 anlagt en ny "Stationsvej", som i forlængelse af Nørregade løb øst-vest langs med sporet. Efter åbningen skabtes først mange år senere en mere direkte vej ud til stationen i form af Jernbanegade, som løb igennem slottets tidligere køkkenhave og mødte Stationsvej i et T-kryds, men noget egentligt forsøg på at skabe et sammenhængende rum foran stationen var der ikke tale om. I mange år måtte odenseanerne trave ad den grusbeflagte sti, som i folkemunde bar navnet "Hønsesstien". Ved stationsbygningens vestlige ende ragede stationsområdet ud, og da det var indhegnet med stakit, så



det nærmest ud, som om hovedbygningen og den lille plads foran den lå inde i et hjørne. Det stod i skarp kontrast til det Sydfyenske Jernbaneselskabs station, som i 1876 blev anlagt længere mod vest ved den nye Vestre Stationsvej. Her forsøgte man i højere grad at skabe en gennemtænkt stationsplads i overensstemmelse med de idealer, som Rygner satte ord på 45 år senere, dvs. med en symmetrisk pladسدannelse og flankering af den overfor liggende Odinsgade med to tidlige villaer.

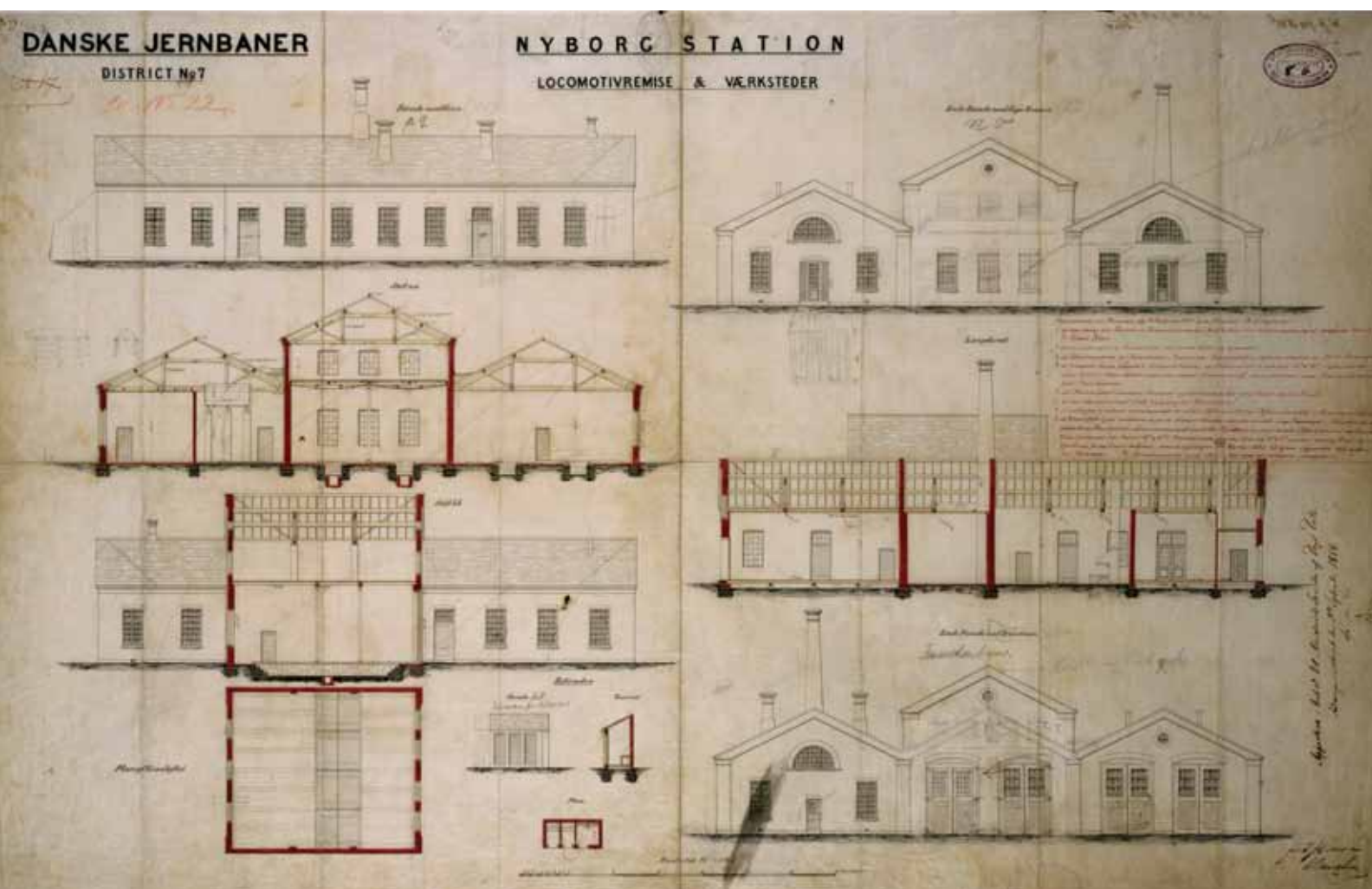
Stationernes områder var indhegnede, og den offentlige adgang var først og fremmest gennem selve stationsbygningen, selv om det også var muligt at gå direkte til perronen. Ved anlæggelsen havde stationerne kun en enkelt perron hver. Den kunne være bygget af tømmer, men bestod ofte blot af stampet grus, holdt på plads af en støttemur af teglsten. Perronoverdækning fandtes ikke på landstationerne eller holdepladserne, men på Middelfart Station var der et halvtag, og Odense, Nyborg og Strib havde de tidligere omtalte perronhaller. I forbindelse med perronen – men adskilt fra stationsbygningen – blev der ved hver station opført en toiletbygning – et såkaldt retiradehus. Til at forsyne lokomotiverne med vand og brændstof var der kuldepoter på endestationerne. I henhold til kontrakten skulle der være vandtårne i Nyborg, Odense og Middelfart – det vandtårn, som var

Oversigtsplan over Odense Station i 1877. Siden banens åbning i 1865 har banegården fået en selvstændig toldbygning. Ud over stationsanlæggets indretning ses også den sydfynske jernbanes station fra 1876, helt ude mod vest. Bemærk de markante forskelle i den måde, som pladsen foran de to stationer er indrettet på (Danmarks Jernbanemuseum).

planlagt for Middelfart Station, blev i stedet bygget i Strib – og derudover på én landstation øst, og to vest for Odense. Valget faldt på Ullerslev, Tommerup og Nørre Aaby. I forbindelse med værkstedsanlægget i Nyborg var der haller til opbevaring af vogne og lokomotiver – kaldet remiser. Der blev ydermere bygget en lokomotivremise i Odense og en i Strib. Endelig var der også hestetrukne havnebaner i Nyborg, Odense og Middelfart, hvorfor der her blev opført staldbygninger på stationsområdet.

VÆRKSTEDSANLÆGGET I NYBORG

Den fynske banes eget nyopførte værkstedsanlæg blev placeret i den sydlige ende af det baneterræn, der omgav Nyborg Station, ikke langt fra hovedbygningen. Komplekset bestod af to bygninger, henholdsvis en værkstedsbygning, som lå forrest



med fronten mod nord, og en vognremise umiddelbart bagved. Vognremisen bestod af en aflang bygning med porte til otte separate spor, som var forbundet på tværs af en skydebro. Med denne kunne vogne med håndkraft flyttes frem og tilbage mellem vognremisens spor. Skydebroen var forbundet med banen via tre spor, hvoraf det ene løb langs værkstedsbygningens vestlige side, mens de to andre var ført direkte igennem den.²⁴ Denne indretning gjorde det samlede værkstedsanlæg mere kompakt og krævede væsentlig mindre sporelægning, end hvis vognremisens spor alle havde været forbundet direkte med resten af stationen.

Værkstedsbygningen bestod af tre haller, den midterste knap halvt så lang som de to andre, således at bygningens grundplan havde form som et stort "H". Den vestlige hal fungerede som almindelig lokomotivremise med to spor, mens den korte hal i midten, hvor sporene løb igennem til skydebroen, var beregnet til vedligehold og reparation af lokomotiver. Den var en etage højere end de to andre for at gøre plads til en 15 tons lofts Kran, som løb på tværs af rummet på en bro af træ. Dette var i sig selv et lidt interessant valg, da en

af fordelene ved sådanne halbygninger netop var muligheden for at lade en kranbjælke køre på skinner på langs af rummet, hvorved man kunne have opnået en langt højere grad af fleksibilitet.

De egentlige værksteder var placeret i den østlige hal, som rummede en stor smedje og et drejerværksted samt en stationær dampmaskine til at drive drejebænkene.²⁵ En lille drejeskive bagerst i hallen med spor ud til skydebroen gjorde det muligt at hente vognhjul ind til reparation i værkstedet (ikke anført på bygningstegningen fra 1864).

Værkstedsbygningen lånte flere elementer fra 1800-tallets industribygninger.²⁶ Støbejernssøjler, som i England havde været brugt i etagefabrikker siden slutningen af 1700-tallet, blev i værkstedsbygningens midterste hal anvendt til at understøtte bjælkerne i den bro, der bar lofts kranen. At skaffe lys nok til indendørs arbejde var en væsentlig udfordring. Nyborg fik gasværk i 1856, og værkstedsanlægget fik installeret gasbelysning, som dog havde sine begrænsninger. Ligesom i fabriksbygninger forsøgte man at udnytte dagslyset mest muligt ved hjælp af store vinduespartier, opbygget af små rektangu-

Den kombinerede værkstedsbygning og remise ved Nyborg Station. I snit "aa" kan man se en af de to støbejernssøjler, som understøttede den bro, der bar loftskranen, samt fyrgravene under sporene i den vestlige og den midterste hal. På gavl-facaderne er en senere udvidelse af sidstnævnte skitseret med blyant (Rigsarkivet).

lære enkeltruder i et støbejernsgitter. I værkstedsbygningen målte de 2,5 meter i højden og var lidt over 1,4 meter brede. Samtidig betød bygningens H-form, at øst- og vesthallerne fik lys fra fire sider i stedet for blot tre.²⁷⁾

VAREHUSENE

Godstransport var en vigtig del af den nye jernbanes virke. Til håndtering af mindre godsforsendelser blev der opført varehuse på alle stationer fra 4. klasse og opefter, mens Marslev Station og de fem holdepladser i første omgang blev anlagt uden.²⁸⁾ På købstadsstationerne lå varehuset på samme side af sporet som stationsbygningen og havde egen indgang direkte fra vejen. På 4. classes-stationer skulle man derimod ind på stationsområdet for at nå varehuset, som lå over for stationsbygningen på den anden side af sporet, med undtagelse af Tommerup, hvor det lå på samme side.²⁹⁾

Varehusene var ikke meget forskellige fra lagerbygninger i almindelighed, men på de store stationer i Nyborg, Odense og Middelfart var de tilpasset jernbanens særlige behov. Det betød først og fremmest, at gulvet og portene var oppe i højde med godsvognenes bund. Da varehusene havde skydeporte på hver side, var det muligt at flytte gods direkte igennem varehuset – fra godsvognene på bygningens ene langside til hestevogne på den anden – uden at det skulle løftes op eller ned. På begge sider af bygningerne blev nogle af portene skærmet mod regn og sne af et halvtag, som hvilede på pæle. Spændet og højden var stort nok til, at en godsvogn på sporsiden kunne rangeres ind under og lastes eller losses i tørvejr.³⁰⁾

Varehuset på Odense Station havde grundarealet på ca. 470 m². Indvendig var bygningen delt i to næsten lige store halvdele med en skillevæg og havde separate indgange fra hver sin gavl. I den østlige ende havde den egentlige gods-ekspedition til huse. Den vestlige ende blev benyttet af told-



Varehuset i Nyborg med resten af stationen i baggrunden, fotograferet fra byens voldanlæg umiddelbart efter opførelsen. Ligesom i varehusene på stationerne i Odense og Middelfart havde bygningen et halvtag på begge sider og var indvendigt delt mellem den egentlige godsekspedition og lokaler for toldvæsenet (Danmarks Jernbanemuseum).



Middelfart Station set fra vejsiden i begyndelsen af 1900-tallet. Bygningen ser ud til at være blevet kalket, men fremstår ellers relativt uforandret siden opførelsen i 1865 (Danmarks Jernbanemuseum).

væsenet, og arealet var delt mellem en vejerbod og et told-lokale med to kontorer, et på hver side af indgangsdøren.³¹⁾ Varehusene på Nyborg og Middelfart stationer havde i det store og hele den samme indretning, men i overensstemmelse med deres respektive stationsklasse havde de en mindre kapacitet, henholdsvis 360 og 170 m².

På stationerne af 4. klasse samt Strib Station blev der opført et langt enkelt varehus uden ekspeditionskontorer. Hvis disse varehuses areal var i overensstemmelse med kontrakten, har de ikke været større end ca. 40 m². De havde gulv i jordhøjde og var uden skydeporte og halvtage.³²⁾ At varehusene af 4. stationsklasse ikke var indrettet på samme praktiske måde som de større skyldtes en forventning om, at godsmængden på landstationerne ville være meget mindre end købstadsstationernes. Det var lidt af et fejlskøn. Godt nok var godsmængden mindre, men faktisk indgik der til Aarup og Tommerup henholdsvis 25.000 og 18.000 tons "almindeligt Fragtgoods" i driftsåret 1866-1867. Til sammenligning modtog Nyborg 56.000 og Middelfart 52.000 tons.³³⁾ Det må have lagt et vist pres på de mindre bygningers kapacitet, også selvom en betydelig del af godset givetvis var hele vognladninger, som ikke skulle ind i varehusene.

HOVEDBYGNINGERNE

Hovedbygningerne var stationsområdets midtpunkt. Her var den offentlige indgang, herfra administreredes stationen, og her boede stationsforstanderen. De lejligheder, der var en del af stationen, behandles sammen med den fynske banes andre boliger i næste afsnit, mens der i dette afsnit ses på især hovedbygningernes indretning.

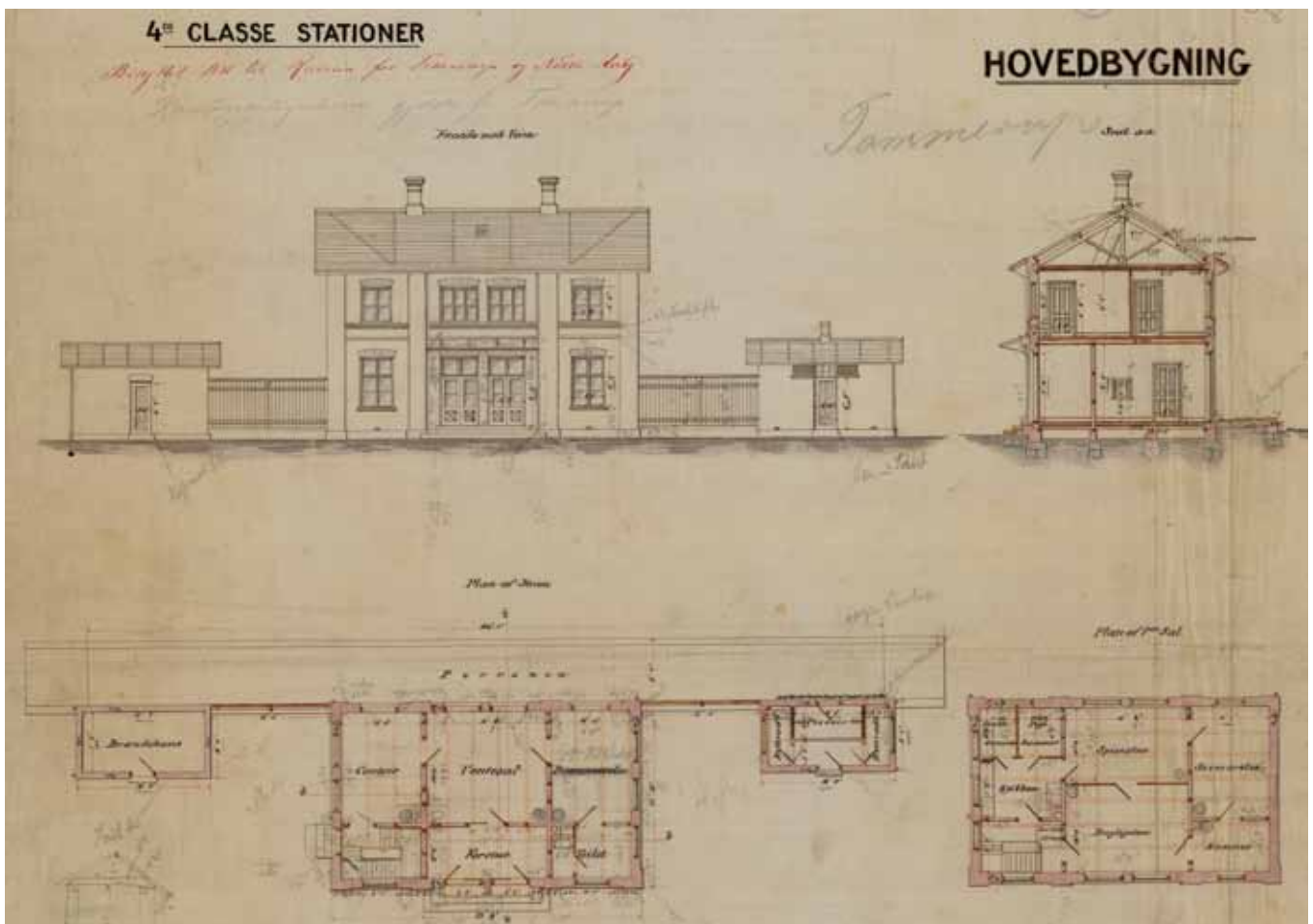
Stationsbygningernes indretning var præget af billetklassesystemet (ikke at forveksle med stationsklasserne), som inddelte passagerer i første, anden og tredje klasse, alt efter billetpris. Billetten afgjorde hvilken type vogn den rejsende – i princippet – havde ret til at køre med, men da banen åbnede, var der ikke altid vogne nok til at opretholde klassedelingen i praksis.³⁴⁾ Billetklassesystemet var afspejlet i hoved-

bygningernes indretning. Det ses især i hovedbygninger på stationerne i Nyborg og Odense, hvor der var separate ventesale for hver enkelt klasse, og til dels også i Strib og Middelfarts hovedbygninger. Disse hovedbygninger fungerede som en slags sorteringsmaskine: Fra indgangspartiet trådte man ind i en forhal med luger til billetsalg og indlevering af rejsegods. Efter billetkøb fortsatte man til en af ventesalene i bygningens højre eller venstre side, alt efter billettype, og fra ventesalene var der udgang til perronen. I Odense og Nyborg kunne man dog også gå direkte videre gennem en passage fra forhallen til perronen. Dette er i sig selv interessant, fordi det på sin vis foregriber planløsningen i det 20. århundredes hovedbygninger, hvor det var normalt at kunne gå direkte til perronen uden at skulle igennem ventesalene.³⁵⁾

Billetklassesystemet havde ligesom mange andre af jernbanens organisationsformer rod i Storbritannien. Det sås i en tidlig udgave i Manchesters første stationsbygning fra 1830. Her var klasserne dog totalt adskilte. Første og anden klasse havde ikke bare separate ventesale, men også hver deres egen indgang, billetsalg og trappe til perronen. For passagerer på tredje klasse var der i begyndelsen ingen ventesale; de var i stedet henvist til at vente på perronen.³⁶⁾

I hovedbygningerne på stationerne i Nyborg, Odense og Middelfart var der også indrettet opholdsrum for personalet og et særligt rum til opbevaring af stationens arbejdslamper – et såkaldt "lampisteri". Derudover skulle der i henhold til kontrakten af 18. marts 1861 også være lokaler for told- og postvæsenet. Toldlokalerne kunne dog også henlægges til disse stationers varehuse, hvilket man valgte at gøre.³⁷⁾ I Nyborg og Middelfart lå postlokalerne med egne indgange i bygningens ene ende, mens postmesteren i Odense lod opføre et posthus på Østre Stationsvej i Kongens Have, lige over for stationen.³⁸⁾ Odenses hovedbygning havde restauration i forbindelse med ventesalen for 3. billetklasse, med køkkenet på første sal. I Nyborg skulle der i henhold til kontrakten også have været restauration, men det blev ikke til noget. I stedet blev der åbnet et gæstgiveri på vejsiden af hovedbygningen, kendt som "N.C. Hustedes Pavillon".³⁹⁾

Plantegning over ruminddelingen i en 4. classes station. Billetlugen findes i ventesalen for 3. billetklasse i modsætning til hovedbygningerne i Odense, Nyborg og Middelfart, hvor billetsalget fandt sted i en fælles forhal. Lejligheden giver et godt indtryk af den typiske indretning af en stationsforstanderbolig. Læg mærke til, at der ingen vinduer er i gavlen til højre, hvor soveværelserne ligger (Danmarks Jernbanemuseum).



Der var fire fynske stationer af 4. klasse. Ved anlægget i 1864-1865 fik stationerne identiske hovedbygninger i to etager, cirka tolv meter lange og otte meter brede.⁴⁰⁾ Indretningen af 4. classes-hovedbygningerne blev over tiden ændret en del ved mange ombygninger, men i udgangspunktet havde de samme grundplan. Igennem fordørene trådte man ind i en lille forstue og derfra ind i ventesalen for 3. billetklasse, hvor

der i venstre side var billetluge. I højre side førte en dør ind til en fælles ventesal for 1. og 2. billetklasse, hvorfra der igen var adgang til et dametoilet. Det skal bemærkes, at indendørs toiletter på alle stationer var forbeholdt kvinder, der rejste på første eller anden klasse, mens resten var henvist til toiletbygningen udenfor.⁴¹⁾ For de ansatte var der en særskilt indgang til billetkontoret i forbindelse med trappen op til overetagen.



Holmstrup Holdeplads omkring århundredskiftet. Som de fire andre holdepladser bestod Holmstrup af to bygninger: en lille ekspeditionsbygning med ventesal og billetkontor (til venstre) og et banemesterhus til bolig for holdepladsens bestyrer (til højre) (Danmarks Jernbanemuseum).

Marslev Station havde i modsætning til de andre hovedbygninger kun én etage. Selve bygningen bestod af en længebygning, hvor der i den vestlige ende var ventesal og billetkontor. Den østlige ende var indrettet til bolig for stationsforstanderen. Det er en planløsning, som også kendes fra mindre stationer på strækningen Korsør-Roskilde, hvor bygningerne dog havde separate indgange for personale og rejsende, mens der i Marslev kun var én hoveddør.⁴²⁾ Holdepladsernes små ekspeditionsbygninger var nærmest i en kategori for sig. Forstanderen havde bolig i et separat hus, og ekspeditionsbygningen indeholdt kun et kontor med brændselsrum og en ventesal på fem gange fem meter – cirka det samme areal som ventesalene i hovedbygningen på en station af 4. eller 5. klasse.

BOLIGERNE

Boliger udgjorde en stor del af den fynske jernbanes bygninger. Det var langt fra alle ansatte, som fik stillet en bolig til rådighed, men jernbanens drift krævede alligevel, at et stort antal af personalet stod til rådighed det meste af døgnet og derfor måtte bo på stationerne og ude langs banen. Som i så mange andre dele af jernbanedriften eksisterede der også her et hierarki. Jo højere lønklasse, jo større bolig. De største boliger var de lejligheder, som indrettedes i hovedbygningernes førstesale. Størrelsen af disse lejligheder varierede med stationsklassen, men havde samme overordnede struktur. De var beregnet til en enkelt familie og eventuelt en tjenestepige, og lejligheden indeholdt typisk et køkken, en dagligstue, en spisestue og et par soveværelser. Køkkenet lå ved trappen, og soveværelserne var samlet i etagens ene ende, hvorfor der ikke var

nogen vinduer i denne gavl. Undtagelsen fra denne skabelon var hovedbygningen på Odense Station, hvor der i overetagen var indrettet boliger til flere af stationens ansatte.

I den lavere ende af bolighierarkiet lå banemesterhusene og banevogterhusene. Af hensyn til sporenes vedligeholdelse var jernbanen opdelt i et antal distrikter med hver sin banemester, hvis ansvar det var at holde opsyn med banen, og som sammen med de faste banearbejdere sørgede for at udføre reparationer på banelegemet. På den fynske bane blev bygget syv banemesterhuse, mens der blev opført 45 banevogterhuse, som lå ved de væsentligste niveauoverkørsler mellem jernbanen og de fynske landeveje. Disse huse var et vigtigt led i datidens jernbanesikkerhed, for når et tog nærmede sig, skulle overkørslen spærres for landevejstrafikken, og derfor var det nødvendigt at have folk boende på stedet. Typisk var der tale om en familie, hvor manden var banearbejder, mens konen agerede ledvogter.

I begge tilfælde var der tale om beskedne boliger, bygget til at huse en enkelt familie. I banemesterhuset var hoveddøren placeret midt på den ene langside. Her trådte man ind i en forstue, hvorfra der var adgang til husets køkken, dagligstue og to soveværelser. Banevogterhuset var med et grundareal på ca. 39 m² kun halvt så stort som husene til banemestrene. I vogterhusene var indgangen placeret i en lille karnap på den ene gavl. På karnappen, der tjente som vindfang, placerede man husets meldeklokke, som via banens telegraf var slede, når et tog var på vej. Indvendigt var pladsen delt mellem

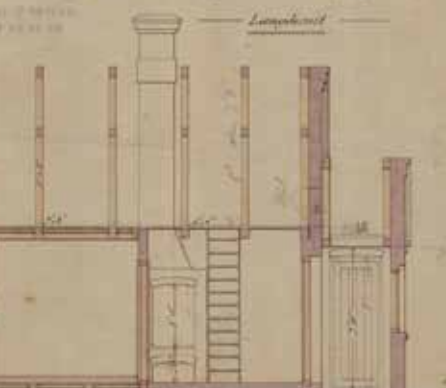
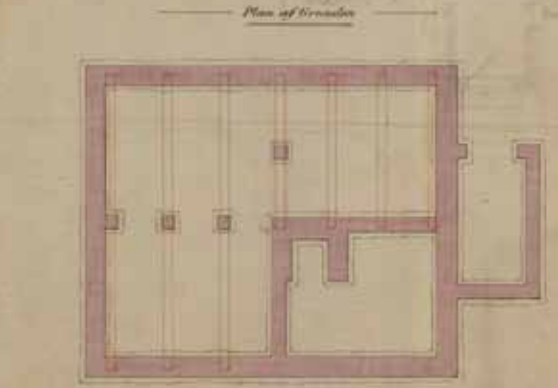
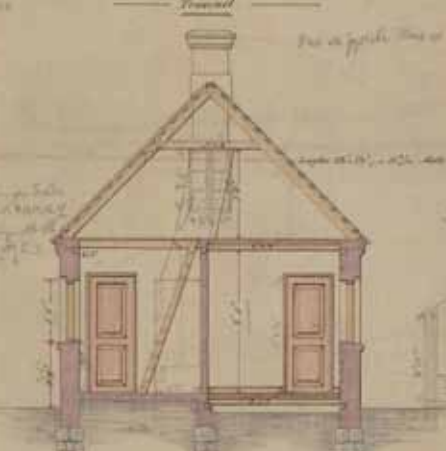
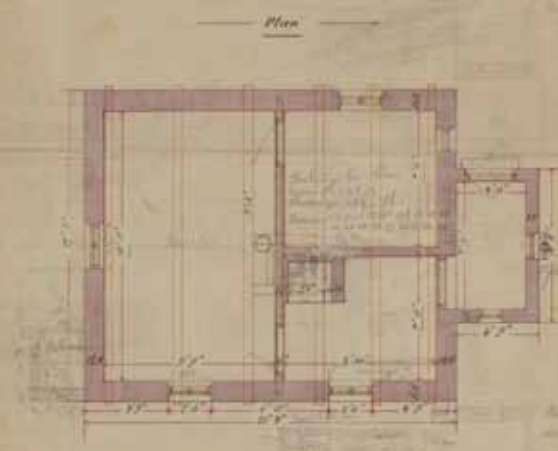
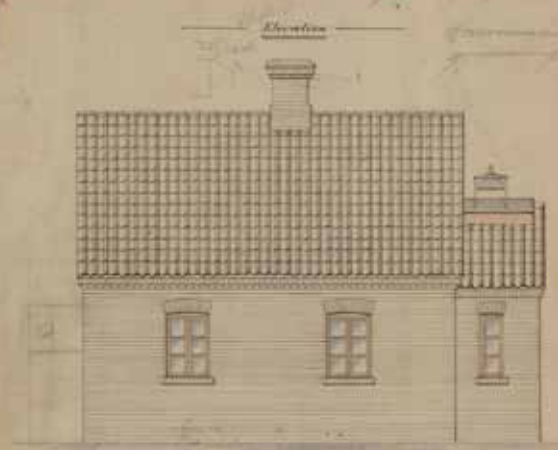
Tegning af et banevogterhus, planlagt i forbindelse med opførelsen af Langeskov Station i 1869. Det var den samme type, som blev opført i 45 eksemplarer langs den fynske hovedbane i 1864-1865. I karnappen var der hovedindgang, og indvendigt var pladsen delt mellem to værelser og et køkken. Tegningen viser flere detaljer, blandt andet et muret ildsted i køkkenet. Husets grundform med den lille karnap blev senere genanvendt til vogterhuse forskellige steder i Jylland, blandt andet på jernbanen mellem Skanderborg og Silkeborg (Danmarks Jernbanemuseum).

Normal N^o 77-78 1877



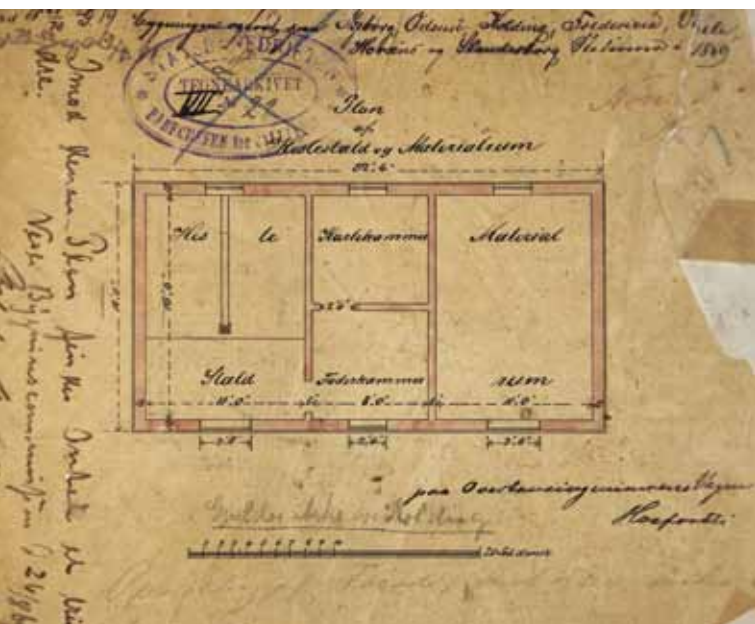
DANSKE JERNBANER

BANEVØGTER HUUS



Skala 1:100

I flere af købstæderne på de jysk-fynske baner blev byernes havne forbundet med de nye stationer via en hestetrukket havnebane, der dog endnu ikke var integreret i havnens søværts funktioner. Den lille oversigtstegning viser ruminddelingen i den type staldbygning, som blev opført på stationerne i Odense og Nyborg. Her er plads til to heste og en karl. Bemærk, at målestokken er angivet i "Fod dansk". Banen blev anlagt af engelske entreprenører, og i nogle dele af arbejdet anvendtes engelske mål, så det var nødvendigt at skelne (Rigsarkivet).



to værelser og et køkken. Selv om det var småt med pladsen, er der dog ingen grund til at tro, at boligforholdene i et banevogterhus var værre end for tilsvarende socialklasser i byerne. I København var en arbejderlejlighed på dette tidspunkt sjældent større end 25 m², fordi udlejeren skulle betale en årlig bygningsafgift, hvis lejemålet var større. Modsat de kummerlige forhold, som fandtes i ældre byggerier, inden for de gamle bygrænser i København og Odense, var banevogterhusene nye og solide, skønt de var små.⁴³⁾ Normalt hørte der have til de mindre boliger, og ved alle husene og på alle stationerne blev der gravet brønde til at forsyne husholdningerne med vand.

Banevogterhusene var dog alligevel ikke den mindste boligtype på den fynske bane. Den fandtes derimod i de staldbygninger, som i 1869 blev opført til de hestetrukne havnebaner. Inde bag staldens foderrum lå et lille kammer til staldkarlen. Det var lidt over 6 m² stort og havde et enkelt vindue.⁴⁴⁾

BLANKMUR OG RUNDBUER

Bygningerne på den fynske bane var blankmursbygninger, altså huse med teglstensmure, som ikke var pudset eller kalket over eller på anden vis skjult, og som kunne være dekoreret med mønstermuring eller lignende detaljer. Bygningerne på den fynske bane blev opført i rundbuestil. Det var en historisk stilart, som var inspireret af romansk bygningskunst. Rundbuestilen kom til Danmark fra Tyskland, hvor den var meget udbredt. Stilarten var meget anvendt til industribyggerier og visse typer af offentlige bygninger som skoler og hospitaler.⁴⁵⁾

Som det ligger i navnet, er bygninger i rundbuestil karakteriseret ved brug af halvcirkelrunde eller flade buer i forbindelse med døre og vinduer. Det mest gennemførte eksempel blandt de fynske købstadsstationer var Odense Stations hovedbygning fra 1865. Facaden var præget af rundbuer og mønstermurværk omkring vinduer og indgangsparti. Selve indgangspartiet midt på facaden var med en stor frontspids. Udsmykningen var meget lig facaden på Skive Stations hovedbygning, men langt mere detaljeret.⁴⁶⁾

Hvem tegnede bygningerne til den fynske bane? I litteraturen antages det som oftest, at det var arkitekten N.P.C. Holsøe, som stod bag en del af de store hovedbygninger på de jysk-fynske baner, og det er også blevet foreslået, at han måske tegnede nogle af de mindre, men spørgsmålet er aldrig rigtigt blevet afklaret. Derudover synes der at have været en grundlæggende misforståelse af hans funktion ved jernbaneanlægget.⁴⁷⁾

Holsøe var ikke ansat til at tegne stationsbygningerne, men til at føre tilsyn med deres opførelse – det man i datiden sprog kaldte en "conducteur". I oktober 1861 indhentede den kontrollerende ingeniør N.H. Holst tilladelse fra Indenrigsministeriet til "... at han til Assistance ved Controllen med Byggearbejderne paa Banegaardene antager en Architect, der skal føre det detaillerede Tilsyn med Opførelsen af Banegaardsbygningerne".⁴⁸⁾ Holst havde da allerede bedt professor Christian Hansen fra Kunstakademiet i København om at anbefale ham en arkitekt "... der helst maatte være saa paalidelig, dygtig og bestemt som mulig".⁴⁹⁾

Odense Stations første hovedbygning set fra den nuværende Østre Stationsvej i 1865. Den er tegnet af N.P.C. Holsøe og er et godt eksempel på brug af mønstermurværk. Egentlig skulle de engelske entreprenører levere bygningstegningen, men i foråret 1862 tog Indenrigsministeriets kontrol initiativ til selv at lade en arkitekt tegne de jysk-fynske købstadsstationers hovedbygninger, bortset fra Randers og Aarhus (Danmarks Jernbanemuseum).

I henhold til kontrakten var det entreprenørens opgave at udarbejde bygningstegninger, som derpå skulle efterses af Indenrigsministeriets kontrol, hvor Holsøe blev ansat i november 1861. Men i foråret 1862 ændrede Holsøes rolle sig, idet Holst bad ministeriet om tilladelse til at lade kontrollen stå for bygningstegningerne til de hovedbygninger, som skulle opføres til stationerne i Viborg, Skive, Struer, Holstebro, Kolding, Fredericia, Vejle, Horsens, Hobro, Aalborg, Middelfart, Odense og Nyborg. Årsagen til denne beslutning er ikke klar, men må have bundet i en utilfredshed med kvaliteten af

hovedbygningerne i Randers og Aarhus. De bygninger, som Holsøe tegnede til disse byer, var i alle fald dyrere, end hvad Peto, Brassey & Betts' overingeniør F.J. Rowan anså sig forpligtet til at levere, og staten måtte kompensere entreprenøren gennem fritagelse for andre kontraktmæssige forpligtelser. Alene for hovedbygningen på Odense Station skulle Rowan have en ekstrabetaling på 3.000 rigsdaler for at udføre bygningen efter Holsøes tegning. For hovedbygningerne i Viborg og Skive, som var Holsøes første projekter, løb ekstraudgifterne tilsammen op i 5.500 rigsdaler.⁵⁰⁾



5^{de} Klasse Stationer.

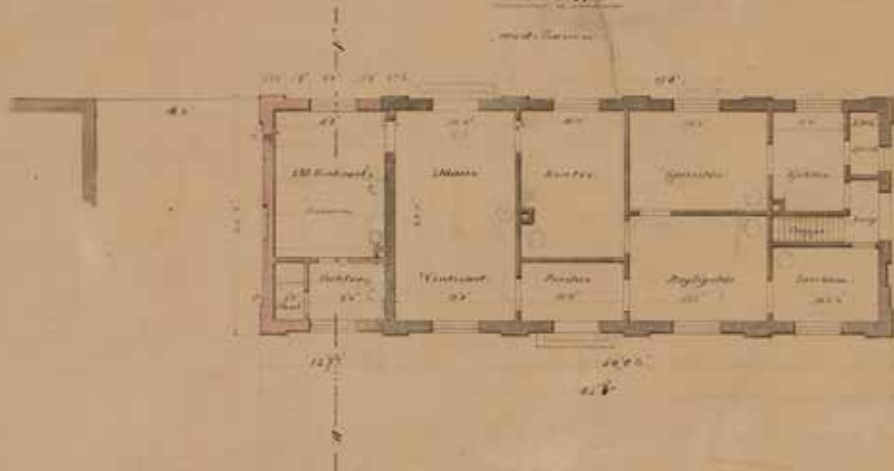
udviklet med 2^{de} Klasse Voksalokale, samt Voksalokale



Fraenide med Vind



Plan



Profilsnit



Tegning til hovedbygning af 5. klasse som den, der blev opført på Marslev Station i 1865. I den ene side var der bolig for stationsforstanderen, mens der i den anden side var en ventesal. Som man kan se af tegningens røde markering, blev der senere bygget et ekstra fag til, så der blev plads til en ventesal for de højere billetklasser og et dametoilet. På tegningens tværsnit er indtegnet paneler på indervæggene (Danmarks Jernbanemuseum).



Foto af det helt nyanlagte stationsområde i Nyborg i 1865. Billedet giver et flot indblik i det miljø, som ikke blot stationen, men også en banegårds øvrige bygninger tilsammen skabte sammen med sporet, pladsen og de tilliggende vejforbindelser. Til højre det særskilte gæstgiveri i egen bygning (Danmarks Jernbanemuseum).

Mens hovedbygningerne i Odense, Nyborg, Middelfart og senere også Strib blev tegnet af Holsøe, var det entreprenøren, som leverede tegninger til de fleste af de andre bygningstyper. For eksempel blev tegningen til banemesterhusene godkendt af Indenrigsministeriet den 27. november 1861, mens Holst og Holsøe ved månedens begyndelse var i færd med at diskutere ansættelsesvilkår. Varehusene i Nyborg, Odense og Middelfart var af samme grundtype som på Randers og Aarhus Station, blot tilpasset i størrelsen. Disse boliger og arbejdsbygninger var udvendig præget af enkle murstensvægge med flade buer over vinduer og døre og en gesims under tagkanten. Om de var tegnet specifikt til de jysk-fynske baner, er et åbent spørgsmål, men blandt Rowans ansatte fandtes i 1861 en arkitekt ved navn Ellis, som blandt andet lavede stationsplaner og bygningstegninger til de jyske stationer.⁵¹⁾ Der kan dog sagtens have været tale om type-tegninger af engelsk snit, som blot blev tilpasset til den forhåndenværende opgave.

Udseendet af hovedbygningerne på de fynske 4. klasses stationer er et kapitel for sig. Facaderne var inddelt i fag med lodrette støttestykker, som ragede ud fra muren. Denne udformning kunne minde om Holsøes arbejde med facaden på Strib Stations hovedbygning, hvor facaden ud mod gaden var inddelt i fag på samme måde. Men Strib var ikke forbillede – i stedet skyldtes det et kompromis mellem entreprenøren og kontrollens leder, N.H. Holst, som i juli 1864 erkendte over for Indenrigsministeriet, at man burde have forlangt to stens murtykkelse i stueetagen på hovedbygninger af 4. klasse. Det var sådan set medtaget i kontakten, men var et lidt ømt punkt, fordi grundtegningen til 4. klasses hovedbygningerne på den jyske tværbane var blevet godkendt af Indenrigsministeriet i 1859 – to år før den endelige kontrakt. Holst gik derfor ind på et kompromis, som resulterede i en bygning med halvanden stens murtykkelse i begge etager, men som til gengæld havde forstærkningspiller i facaderne på en halv stens tykkelse, som med Holsts egne ord ville "pryde og styrke Bygningerne".⁵²⁾

Som følge af ændringen af tegningen til hovedbygningerne af 4. klasse ændrede man også tegningen til hovedbygning-

ger af 5. klasse, så de fik det samme udtryk med facaden inddelt i fag af fire støttestykker. Det var et valg, som kontrollen traf for at gøre det nemmere at opgradere en 5. klasses station til 4. klasse.⁵³⁾ Tegningen til 5. klasses hovedbygning blev med tiden en af statsbanernes standardtyper og blev brugt som grundlag for mange bygninger rundt om i landet.⁵⁴⁾ På Fyn blev den for eksempel anvendt ved opgradering af holdepladserne Langeskov (1888), Ejby (1888) og Holmstrup (1890). Derfor er det også lidt pudsigt, at netop denne bygning, som har været så udbredt en repræsentant for den tidlige danske jernbanearkitektur, blev til som et lidt tilfældigt kompromis på baggrund af – formentlig – engelske tegninger.

MANGLER OG MODTAGELSE

De nye jernbanebygninger fik en blandet modtagelse i offentligheden i tiden omkring banens åbning og i de første driftsår. Der synes umiddelbart at have været tilfredshed med bygningernes udseende, men det er måske ikke så mærkeligt. Selv om stationsbygningerne var en helt ny type bygninger i det fynske landskab, var deres udformning ikke kontroversiel. I en artikel om færdiggørelsen af bygningerne på Nyborg Station erklærede *Dagbladet* byggestilen for "simpel, men smuk", mens *Middelfart Avis* i efteråret 1866 begejstredes over den nye stationsbygning i Strib: "Bygningens Forside har faaet saa smukke Forhold og Murstensforsiringer, at man ikke vil kunne finde nogen smukkere Stationsbygning her i Landet end den ved Strib."⁵⁵⁾

Derimod var passagererne ikke altid lige tilfredse med de praktiske forhold. Blandt andet kunne de omkringliggende arealer være en kilde til frustration, for eksempel i Odense, hvor manglen på trædesten på den nye (Østre) Stationsvej gjorde det svært for fodgængere at komme tørskoet over til stationsbygningen.⁵⁶⁾ Et lignende problem voldte passagererne kvaler på landstationerne, hvor perronernes belægning bestod af stampet grus: "... hele Perronen var et fuldstændigt Morads, hvori selvfølgelig Damer bleve aldeles vaade og tilsløede, medens det sandeligt holdt haardt for os Herrer at

Hovedbygning af 4. klasse, Nørre Aaby Station i begyndelsen af 1900-tallet. Siden banens åbning i 1865 er mellemrummene mellem stationens hovedbygning, toiletbygning og udhus blevet udfyldt med tilbygninger, men til trods for de ekstra sidefløje kan man stadig tydeligt se den oprindelige hovedbygning. Bygningernes placering og hovedbygningens facade med fire markante støttepiller var karakteristisk for den fynske banes fire 4. classes stationer i 1865 (Danmarks Jernbanemuseum).



slippe nogenlunde uskadte igennem; og saa Reisegodset! Det laae der – Kufferter og Natsække – i den ynkeligste Forfatning, saa at det ikke skal undre mig, om flere Reisende ved deres Hjemkomst ere blevne overraskede ved i deres Gjemmer at finde en Slump – Morads fra Aarup Perron.”⁵⁷⁾ Det var i januar 1867, og klagerne må være blevet hørt, for samme år blev grus-perronerne på Ullerslev, Tommerup, Aarup og Nørre Aaby station brolagt.⁵⁸⁾

De alvorligste klager faldt dog i tiden umiddelbart efter banens åbning og handlede om, at flere stationsbygninger ikke var klar til brug.⁵⁹⁾ Værst stod det til med Middelfart Stations hovedbygning, som blandt meget andet manglede vinduer. Det lykkedes i nogen grad at camouflere manglerne til åbningsceremonien den 7. september 1865, men de stod ikke til at skjule for passagererne, da den daglige drift begyndte. Følgende svada leveredes i *Nyborg Avis* i efteråret 1865: ” ... Stationsbygningen her ved Middelfart ligger endnu aaben for alle Vinde og befinder sig i saa ufuldført Forfatning, at det grænser til Uanstændighed at byde Reisende at opholde sig der ... Hvor man den 7de Septbr. traadte paa Brysseler-Tæpper og var nærvædet at faae Qvalme af Hede osv., der kan man nu hente sig sin Helsot, enten ved Slud og Træk eller ved at styrte over de løse Brædder, der skulle forestille Gulv.”⁶⁰⁾

Når det stod så slemt til med Middelfart Station, var det, fordi det var en af de sidste stationsbygninger, man byggede, men eksemplet var ikke enestående. Anlæggelsen af bygningerne på Nyborg Station havde været i gang siden sommeren 1864, men man prioriterede kulmagasin, varehus og værkstedsanlæg først. Endnu i slutningen af maj 1865 var der kun ud-

ført fundament og kælder til hovedbygningen. Resten manglede, og der var 70 mand i arbejde på bygningerne.⁶¹⁾ Problemet var, at banens åbning blev forsinket et år på grund af krigen i 1864, men det handlede også om, at det ikke var muligt at skaffe håndværkere nok til en så omfattende byggeopgave. Entreprenørerne forsøgte endda at rekruttere folk fra København, men uden held.⁶²⁾ Problemets omfang bliver tydeligere, når man ser på de mangler, som registreredes af Indenrigsministeriets kontrol i november 1866, før strækningen Nyborg-Middelfart blev afleveret til staten. Det er ikke overraskende, at der var hængepartier her og der, men nogle springer alligevel i øjnene. På flere landstationer manglede man at færdiggøre perronerne, og i nogle banemesterhuse var der endnu ikke installeret kakkellovne. På dette tidspunkt havde den fynske bane været i drift i over et år.⁶³⁾

I enkelte tilfælde kunne mangler skyldes uoverensstemmelserne mellem staten og entreprenørerne. For eksempel var der længe et stort, tomt hul i facaden af Odenses stationsbygning, hvor stationsuret skulle sidde. Men det lod vente på sig, fordi Peto, Brassey & Betts ikke anså sig forpligtet til at anskaffe uret, da et sådant ikke var nævnt i kontrakten.⁶⁴⁾

HVOR BLEV DE AF?

Med anlægget af de jyske og fynske baner i 1860'erne lagdes grunden til et sammenhængende jernbanenet i Danmark, og i de følgende årtier steg trafikken markant. Resultatet var, at mange bygninger måtte udvides og senere udskiftes for at imødekomme behovet for stadig større kapacitet. Der blev



Ekspeditionsbygningens tagkant med gesims.

Aflagte skinner, brugt som hegnspæle omkring banemesterhusets forhave.

Ekspeditionsbygningen (til højre) og banemesterhuset (til venstre) fra Skalbjergholdeplads er et af den fynske hovedbanes bedst bevarede 1865-miljøer. Dengang fortsatte vejen over banen i stedet for at dreje ind mellem husene (Fl. Wedell fot.).



også anlagt helt nye stationer. Allerede i 1867 udarbejdede Det Danske Jernbane-Driftsselskab en plan for en holdeplads ved ledvogterhus nummer tre, som lå ved Hjulby, hvor banen krydsede landevejen mellem Odense og Nyborg.⁶⁵⁾ Det blev som bekendt ikke til noget – Hjulby fik først station i 1904 – men en ny holdeplads blev anlagt ved Langeskov i 1869.

At der var et løbende behov for at udvide, illustreres af 4. klasses stationerne, som blev udbygget på forskellig måde. Ullerslev Stations hovedbygning fik to én-etages sidefløje, mens Nørre Aabys fik sidefløje i to etager, som til gengæld var smalle og halvt så brede som resten af bygningen. På Aarup Station blev hovedbygningen gradvis udvidet med et helt fag i hver side og fik et nyt indgangsparti ud mod ankomststegen.⁶⁶⁾ På en stationsplan over Aarup Station fra 1880 kan man ud over stationsbygningens udvidelse også se, at perronens længde var blevet tredoblet, mens der ved perronens vestlige ende nu lå et vandtårn, hvis vandbeholder var flyttet dertil fra det nedlagte vandtårn på Nørre Aaby Station.⁶⁷⁾

På Marslev Station fik hovedbygningen af 5. klasse bygget et ekstra fag på længen med en ventesal for 2. billetklasse og tilhørende toilet.⁶⁸⁾ Stationsbygningen i Odense blev bogstaveligt talt ombygget til ukendelighed i årene 1884-1886.⁶⁹⁾ På dette tidspunkt var toldekspeditionen flyttet fra lokalerne i varehuset til en selvstændig toldbygning et stenkast henne ad Østre Stationsvej.⁷⁰⁾ På fire af de fem holdepladser blev ekspeditionsbygningen i 1870-1871 udvidet med varehus-tilbygninger.⁷¹⁾ Undtagelsen var Holmstrup, som til gengæld på et senere tidspunkt blev opgraderet til 5. klasses station med en hovedbygning af samme type som på Marslev Station.

I takt med at nye bygninger blev opført, blev de gamle enten revet ned eller genanvendt til andet formål. Med anlæggelsen af Assensbanen overgik Tommerups første stationsbygning i 1883 til tjenestebolig for fire ansatte. Den blev vurderet bevaringsværdig af DSB's bygnings-tjeneste ved en registrering i 1981, men ikke ved en senere gennemgang i 1988-1990, og den blev nedrevet kort efter.⁷²⁾ I forbindelse

med den fynske banes udvidelse til dobbeltspor byggedes flere nye stationsbygninger, tegnet af Heinrich Wenck, blandt andet i Nørre Aaby, hvor den gamle hovedbygning blev omdannet til posthus.⁷³⁾

Nyborg er et særligt tilfælde, idet stationen flere gange flyttede til nye placeringer under hensyn til Storebæltsoverfarten. Ved den første flytning i 1871-1872 genopførtes stationsbygningen i store træk længere ude ved vandet, men blev senere nedrevet og erstattet af en ny tættere på byen i forbindelse med etableringen af et nyt færgeleje ved Nyborg.⁷⁴⁾ Med åbningen af Lillebæltsbroen i 1935 blev banen til Strib nedgraderet til sidebane og siden lukket. Ironisk nok blev det ikke broen, som blev enden på Strib Stations hovedbygning – den overgik til privat eje, men nedbrændte desværre i 1995.

Der er i dag kun få oprindelige bygninger tilbage langs den fynske hovedbane. I Nyborg står dele af værkstedsanlægget tilbage og er under gennemgribende ombygning – heldigvis i hovedtræk bevaret, men ikke med behørig hensyntagen til det vigtige bygningsanlægs kvaliteter og meget høje bevaringsværdi. Middelfarts første stationsbygning på Industrivej er bevaret, men i tidens løb er den ændret meget og er ikke let genkendelig i forhold til den originale bygningstegning eller historiske fotos. I Skalbjerger er både ekspeditionsbygningen og banemesterhuset fra holdepladsen bevaret, og begge er i dag i privat eje. Ud for Kindstrup på strækningen mellem Gelsted og Ejby kan man stadig se et af de oprindelige banevogterhuse. Huset, der blev opført som vogterhus nummer 35, har fået en tilbygning på den ene side, men det karakteristiske gavlfparti med karnap er stadig let genkendeligt.

Tiden taget i betragtning var det et ganske stort antal bygninger, der med jernbanen skød op på Fyn på meget kort tid. Både med hensyn til konstruktion og udseende var bygningerne på den fynske bane typiske for deres tid. Dog anes i dette byggeri alligevel spæde træk af industrialiserens standardiserede bygningskultur og industriens nye bygningsmaterialer ved valget af jernkonstruktioner til perrontage og støbejernsvinduer.

Gensyn med Aarup Station i oktober 2015 på en af årets sidste solskinsdage. Alle den første stations bygninger er væk. Banen er nu dobbeltsporet, og den nuværende stationsbygning begynder omtrent dér, hvor der i 1865 var et udhus til brændsel. Meget har ændret sig, siden artiklens første foto blev optaget, men faktisk eksisterer flere af Aarups første bygninger stadig. I baggrunden ses taget på den tidligere købmandsgård, og var det ikke for støjskærmene, ville man i venstre side kunne se huset, hvor der var gæstgiveri, dengang jernbanen var et nyt indslag i det fynske landskab (Fl. Wedell fot.).



BYGNINGSTEGNINGER OG ANDET UPUBLICERET KILDEMATERIALE

Danmarks Jernbanemuseums foto- og tegningssamling
Danske Statsbaners arkiv (Rigsarkivet, arkivnummer 0041)
Det Danske Jernbanedriftsselskabs arkiv (Rigsarkivet, arkivnummer 2357)
Trafikministeriets arkiv (Rigsarkivet, arkivnummer 0013)

TRYKT KILDEMATERIALE

Beretning om Anlægget af de jysk-fyenske Jernbaner, København, 1868.
Beretning om Anlægget af de jysk-fyenske Jernbaner, København, 1870.
Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark, København, 1861.
Beretning om de jysk-fyenske Jernbaners Drift, diverse årgange.

LITTERATUR

Buch, Martin og C.I. Gomard, *Danmarks Jernbaner – Historisk og biografisk Haandbog bd. I*, Alex Kappels Forlag, København, 1933.
Christiansen, Anne, Kystbanens bygninger og stationsmiljøer – del 1, *Jernbanemuseets Venners Årsskrift*, 2000, Jernbanemuseets Venner, Næstved, 2001, s. 1-21.
Christiansen, Anne, Kystbanens bygninger og stationsmiljøer – del 2, *Jernbanemuseets Venners Årsskrift*, 2001, Jernbanemuseets Venner, København, 2002, s. 3-28.
Christiansen, Asger, 1865: Den fynske Hovedbane åbner, *Jernbanehistorisk årbog '90*, 1990, bane bøger, Roskilde, 1990, s. 4-17.
Christiansen, Jørgen Hegner, Undervejs – Til lands, til vands og i luften, i Nan Dahlkild (red.), *Huse der har formet os – Arkitekturhistorien bag danskernes institutioner og offentlige rum*, Museum Tusulanums Forlag, København, 2015.
Cox, John G., *Samuel Morton Peto (1809-1889) – The Achievements and Failings of a Great Railway Developer*, RCHS, Oxford, 2008.
Duus, Mogens, *Kampen om Himmerlandsbanerne – Hobro-Løgstør, Viborg-Aalestrup*, bane bøger, Smørum, 2013.
Erlandsen, Helge og Ida Haugsted, *Frederiksberg banegård og jernbanearkitekturen 1844-1864*, Historisk-Topografisk Selskab for Frederiksberg, Frederiksberg, 2002.
Fawcett, Bill, *Railway Architecture*, Shire Publications, Oxford, 2015.
Harnow, Henrik og Flemming Wedell, *Industribyen Odense – En nutidig fotografisk vandring i industriens Odense 1830-1945*, Odense Bys Museer, Odense, 2001.
Herholdt, J.D., *Veiledning i Husbygningskunst*, Otto Schwartz' Forlag, København, 1875.
Hyltoft, Ole, Arbejderboliger og bymiljøer, i Poul Strømstad (red.), *Mennesket & Maskinen*, Nationalmuseet, København, 1980, s. 72-97.
Jensen, Niels, *Fynske Jernbaner*, J.Fr. Clausens Forlag, København, 1976.
Kappel, Thomas, *Roskilde Station*, Roskilde Museums Forlag, Roskilde, 1997.
Knub, G.N., Værksteder og Laboratorier, i *De Danske Statsbaner 1847-1947*, Generaldirektoratet for Statsbanerne, København, 1947, s. 448-485.
Larsen, Morten Flindt, *Flere forsvundne stationer*, bane bøger, København, 1994.
Pevsner, Nikolaus, *A History of Building Types*, Thames and Hudson, London, 1986.
Poulsen, John, *Københavns banegårde – København H. 1. december 1911-1986*, bane bøger, Roskilde, 1986.
Raabyemagle, Hanne, N.P.C. Holsøe og den 'officielle' danske jernbanestation, *Fabrik og Bolig – Det industrielle miljø i Danmark*, 1982, Selskabet til bevaring af industrimiljøer, København, 1982, s. 11-22.

Raabyemagle, Hanne og Poul Vitus Nielsen, *Fredningsværdier i DSB's Stationsanlæg*, 1990.

Raabyemagle, Hanne og Poul Vitus Nielsen, *Fredningsværdier i dansk Jernbanearkitektur, Fabrik og Bolig – Det industrielle miljø i Danmark*, 1991, København: Selskabet til bevaring af industrimiljøer, 1991, s. 17-37.

Rygner, H.V., Gadeordningen ved Jernbanestationer, *Ingeniøren*, 1922, s. 218-219.

Sestoft, Jørgen, *Danmarks arkitektur – Arbejdets Bygninger*, Gyldendal, København, 1979.

Thestrup, Poul, Pund og alen – *Danske mål- og vægtenheder fra 1683-reformen til i dag*, G.E.C. Gad, København, 1991.

Thestrup, Poul, *Vogn og tog – prik og streg: Pe-T's historie 1850-1927*, Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, København, 1992.

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen: På sporet 1847-1997 – Jernbanerne, DSB og samfundet bd. I*, Jernbanemuseet, Odense, 1997.

Thomassen, Peer m.fl., *Forsvundne stationer*, bane bøger, Roskilde, 1988.

Viiholt-Nielsen, Lars, *Jernbanestationerne i Nyborg*, SFJ-Bøger, Risskov, 1997.

Viiholt-Nielsen, Lars, *Jernbanen Nyborg-Middelfart – 150 år den 8. september 2015*, *Jernbanen*, 2015, Herlev: Dansk Jernbane Klub, 2015, s. 32-41.
Winter, John, *Industrial architecture – A survey of factory building*, London, 1970.
Østerby, Mads, *Danske Jernbaners Byggeri – Et rids af et forløb 1844-1984*, Odense, Odense Universitetsforlag, 1984.

NOTER

1. Den fynske Jernbane, *Dagbladet*, 23. august 1865.
2. Aarup Jernbanestation, *Fyens Stiftstidende*, 8. januar 1867.
3. Den overordnede udvikling i danske jernbaners bygningshistorie er op-ridset af Østerby (1984). Den tidlige periode, som er af interesse her, behandles i Raabyemagle & Nielsen (1991) og Erlandsen & Haugsted (2002). Raabyemagle (1982) omhandler arkitekten N.P.C. Holsøe, som tegnede hovedbygninger til købstadsstationer på nogle af de jysk-fynske strækninger. Jernbanebygninger inddrages også i J. Sestoft, *Arbejdets Bygninger*, 1979. Ovennævnte beskæftiger sig mest med hovedbygninger, men Anne Christiansens arkitekturhistoriske undersøgelse af kystbanens bygninger bryder med tendensen og inddrager blandt meget andet varehuse og boliger (Christiansen 2000 og 2001).
4. Se for eksempel Duus (2013), s. 23-30, som giver en detaljeret behandling af stationsbygningerne.
5. Erlandsen, Helge og Ida Haugsted, *Frederiksberg Banegård og jernbanearkitekturen 1844-1864*, Historisk-Topografisk Selskab for Frederiksberg, Frederiksberg, 2002, s. 18, 44-48.
6. Kappel, Thomas, *Roskilde Station*, Roskilde Museums Forlag, Roskilde, 1997, s. 18-22.
7. Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen: På sporet 1847-1997 – Jernbanerne, DSB og samfundet bd. I*, Jernbanemuseet, Odense, 1997, s. 103, Erlandsen & Haugsted (2002) op. cit., s. 27-29.
8. Thestrup (1997) op. cit., s. 86, Raabyemagle (1991) op. cit., s. 18.
9. Raabyemagle (1991) op. cit., s. 18.
10. Se *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, 1861, blandt andet §23-27, §34-38, §41-42 og §46-48.
11. Thestrup (1997), s. 85.
12. Viiholt-Nielsen, Lars, *Jernbanestationerne i Nyborg*, SFJ-Bøger, Risskov, 1997, s. 13.

13. *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, 1861, §2, stk. 5.
14. Thestrup (1997) op. cit., s. 125-126.
15. *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, 1861, §2, stk. 5.
16. *Beretning om Anlægget af de jydsk-fyenske Jernbaner*, 1870, s. 14-15.
17. *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, 1861, §44.
18. Herholdt, J.D., *Veiledning i Husbygningskunst*, Otto Schwartz' Forlag, København, 1875, s. 27-28, 43-44, 108.
19. *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, 1861, §44; Herholdt (1875), s. 73.
20. *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, 1861, §27, §29 og §30; *Beretning om Anlægget af de jydsk-fyenske Jernbaner 1870*, s. 15.
21. Herholdt (1875) op. cit., s. 103-104.
22. Pevsner, Nikolaus, *A History of Building Types*, Thames and Hudson, London, 1986, s. 226, se illustration 14.2, Fawcett, Bill, *Railway Architecture*, Shire Publications, Oxford, 2015, s. 7-9.
23. Rygner, H.V., *Gadeordningen ved Jernbanestationer, Ingeniøren*, 1922, s. 218-219.
24. Knub, G.N., *Værksteder og Laboratorier, i De Danske Statsbaner 1847-1947*, Generaldirektoratet for Statsbanerne, København, 1947, s. 463.
25. Ibit., s. 463-464.
26. Se redegørelse om fabriksbygningens udvikling i det 18. og 19. århundrede hos Winter 1970. Især kapitel 3.
27. Rigsarkivet: 0041 Danske Statsbaner, Baneafdelingen, 1854-1947, Ældre bygningstegninger, læg 32, tegning C6 "Nyborg Station, Locomotiv-remise og værksteder".
28. *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, §27.
29. Danmarks Jernbanemuseums tegningssamling, stationsplaner "Aarup Station 1880", "Tommerup Station 1880", Viinholt-Nielsen (2015) op. cit., s. 37.
30. Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Baneafdelingen, 1854-1947, Ældre bygningstegninger, læg 34, tegning C23 "Odense Station, Told & Varehus".
31. Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Baneafdelingen, 1854-1947, Ældre bygningstegninger, læg 34, tegning C23 "Odense Station, Told & Varehus".
32. *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, §27; Der er, så vidt det har kunnet afklares, ikke bevaret bygningstegninger af varehuset af 4. klasse for de fynske stationer, men det ses tydeligt på fotografiet af Aarup Station på side 56-57.
33. Se *Beretning om de jydsk-fyenske Jernbaners Drift 1866-1867*, bilag G.
34. Christiansen, Asger, 1865: Den fynske Hovedbane åbner, *Jernbanehistorisk årbog '90*, 1990, bane bøger, Roskilde, 1990, s. 15.
35. Christiansen, Anne, *Kystbanens bygninger og stationsmiljøer - del 1, Jernbanemuseets Venners Årsskrift*, 2000, Jernbanemuseets Venner, Næstved, 2001, s. 13.
36. Fawcett (2015) op. cit., s. 6, 23.
37. *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, §23.
38. Thestrup, Poul, *Vogn og tog - prik og streg: Pø-T's historie 1850-1927*, Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, København, 1992, s. 83, 230.
39. Larsen, Morten Flindt, *Flere forsvundne stationer*, bane bøger, København, 1994, s. 36.
40. Det skal bemærkes, at Rigsarkivets tegninger for hovedbygningerne i Ullerslev, Nørre Aaby og Aarup er såkaldt reviderede tegninger. Det vil sige opdaterede tegninger, der ikke viser bygningen, som den så ud på opførelsestidspunktet, men i stedet medtager diverse udbygninger. Ved opførelsen var alle 4. klasses hovedbygninger på den fynske bane ens.
41. *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, 1861, §23.
42. Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Baneafdelingen, 1854-1947, Ældre bygningstegninger, læg 42, tegning C1 "Svendstrup Station, General Drawing of Main Building"; Danmarks Jernbanemuseums tegningssamling, "5de Klasse Stationer, L VII a3, Benyttet til Revision for Marslevs vedkommende 1880".
43. Hyldtoft (1980) op. cit., s. 79-81, Harnow, Henrik og Flemming Wedell, *Industribyen Odense - En nutidig fotografisk vandring i industriens Odense 1830-1945*, Odense Bys Museer, Odense, 2001, s. 18-19.
44. Rigsarkivet, 0041 Jysk-Fyenske Jernbaner, Baneafdelingen, 1868-1870, Journalsager, pakke 3, sag G19 "Staldbygninger".
45. Sestoft (1979) op. cit., s. 83-87; Christiansen, Jørgen Hegner, *Undervejs - Til lands, til vands og i luften*, i Nan Dahlkild (red.), *Huse der har formet os - Arkitekturhistorien bag danskernes institutioner og offentlige rum*, Museum Tusulanums Forlag, København, 2015, s. 17.
46. Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Baneafdelingen, 1854-1947, Ældre bygningstegninger, læg 40, tegning C1 "Skive Station, Hovedbygning".
47. Tendensen har været at antage, at Holsø stod bag de jysk-fynske bygninger, blandt andet baseret på de relativt få tegninger, som bærer hans signatur jf. Østerby 1984, s. 44, men måske også på baggrund af hans efterfølgende karriere som jernbanearkitekt. Uden et egentligt fast grundlag er der gjort varierende antagelser om, hvilke bygninger han stod bag. For eksempel forslår Hanne Raabyemagle, at han kunne have tegnet hovedbygningen til 5. klasses stationer jf. Raabyemagle & Nielsen (1991) op. cit., s. 21-22. Per Thomassen anfører Holsø som arkitekt for de engelsktegnede stationer på strækningen Randers-Aarhus jf. Thomassen (1988) op. cit., se opslaget om Aarhus Banegård s. 78, mens et værk om Frederiksberg Station og den tidlige jernbanearkitektur i Danmark, tildeler Holsø æren for hovedbygningerne på Randers og Bjerringbro stationer, samt gætter på, at han måske også tegnede til den nordslesvigske bane jf. Erlandsen & Haugsted (2002) op. cit., s. 34, 40-41. Morten Flindt Larsen har tidligere påpeget den problemstilling, at Holsø i udgangspunktet ikke var ansat til at tegne, men til at føre tilsyn med byggeriet jf. Larsen (1994) op. cit.
48. Rigsarkivet, 0041 Overingeniøren, 1861-1865, IM's kontrol med de jysk-fynske baner, sager, pakke 1, sag A2 "Holsø og Busse", skrivelse fra indenrigsministeriet til Rosenørn 28. oktober 1861.
49. Rigsarkivet, 0041 Overingeniøren, 1861-1865, IM's kontrol med de jysk-fynske baner, sager, pakke 1, sag A2 "Holsø og Busse", kladde til skrivelse fra Holst til Hansen.
50. Rigsarkivet, 0013 Trafikministeriet, 12.10.1852-1952, Kopibøger - Jernbanesager (E), pakke 2, 30. april 1862; Rigsarkivet: 0013 Trafikministeriet, 1848-1952, Journalsager - Jernbanesager (E), pakke 21, sagsmappe 1864/191 og pakke 20, sagsmappe 1864/89.
51. Rigsarkivet, 0041 Overingeniøren, 1861-1865, IM's kontrol med de jysk-fynske baner, kopibog, pakke 1.
52. Rigsarkivet, 0013 Trafikministeriet, 1848-1952, Journalsager - Jernbanesager (E), pakke 20, sagsmappe 1864/140.
53. *Beretning om Anlægget af de jydsk-fyenske Jernbaner 1868*, s. 13.
54. Raabyemagle & Nielsen (1991) op. cit., s. 22.
55. Den fynske Jernbane, *Dagbladet* 23. august 1865, se også *Middelfart Avis*, 26. oktober 1866.

SUMMARY

56. Uddrag af *Middelfart Avis* fra anden halvdel af oktober 1866.
57. Aarup Jernbanestation, *Fyens Stiftstidende* 29. januar 1867.
58. *Beretning om de jydske-fyenske Jernbaners Drift, 1867-1868*, s. 22, 25.
59. Prøvefart paa den fyenske Jernbane, *Fyens Avis*, 7. september 1865, Den fyenske Jernbanes Aabning, *Fyens Avis*, 8. september 1865.
60. Den fyenske Jernbane, *Nyborg Avis* 14. oktober 1865.
61. Den fyenske Jernbane, *Dagbladet* 24. maj 1865.
62. Buch & Gomard (1933) op. cit., s. 206.
63. Rigsarkivet, 2357 Det Danske Jernbanedriftsselskab, 1861-1867, Sagligt ordnede sager, pakke 11, sagsmappe 89 "Afl levering af Arbejder".
64. Se materiale vedr. sagen i Rigsarkivet, 2357, Det danske jernbanedriftsselskab, 1861-67, Sagligt ordnede sager, 10. Da man den 21., 22. og 23. november 1866 gennemførte syn og besigtigelse i forbindelse med afleveringsforretningen for den fyenske bane, skrev man endnu blot i mangellisten, at "Aabningen til Uret i Facaden paa Odense Hovedbygning at blænde paa passende Maade."
65. Rigsarkivet, 2357 Det Danske Jernbanedriftsselskab, 1861-1867, Sagligt ordnede sager, pakke 10, sagsmappe 59 "anlæg af nye holdepladser".
66. Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Baneafdelingen, 1854-1947, Ældre bygningstegninger, læg 45, tegning C2 "Ullerslev Station, Hovedbygning"; Samme sted, læg 51, tegning C1a "Nørre Aaby Station, Hovedbygning"; Samme sted, læg 53, tegning C2a, "Aarup Station, Hovedbygning".
67. Danmarks Jernbanemuseums tegningsssamling, stationsplan "Aarup 1880", se også driftsberetningen for de jyske-fyenske baner for året 1870-1871 (bilag A, s. 4), angående flytningen af "vandforsyningsapparat" fra Nørre Aaby Station til Aarup.
68. Danmarks Jernbanemuseums tegningsssamling, "5de Klasse Stationer, L VII a3, Benyttet til Revision for Marslevs vedkommende 1880".
69. Se illustrationen i Østerby, Mads, *Danske Jernbaners Byggeri - Et rids af et forløb 1844-1984*, Odense, Odense Universitetsforlag, 1984, s. 44.
70. Se planen over Odense station fra 1877 på side 64-65.
71. Rigsarkivet: 0041 Danske Statsbaner, Baneafdelingen, 1865-1949, Journal-sager, pakke 3, sagsmappe G.7 "Opførelse af Varehuse paa Skalbjerger, Bred, Gjelsted og Eiby Stationer".
72. *Tommerup - Bygninger og anlæg - registrering og vurdering*, s. 18-21, rapport udarbejdet af DSB's bygningstjeneste i 1981, Raabyemagle og Nielsen (1990) op. cit., s. 73.
73. Larsen (1994) op. cit., s. 38.
74. Se Viinholt-Nielsen (1997) op. cit.

The first Funen railway line was inaugurated on 7 September 1865. It was built as part of a large railway construction project in Jutland and Funen. When officially opened, the railway line ran from Nyborg to Middelfart, while the last bit from Middelfart to Strib was not completed until 1866. The construction project also included the erection of a large number of buildings necessary for the operation of the railway. Considering the time and age, it was a major project that was completed in only a few years. It was actually difficult to get sufficient manpower to be able to complete the project. At several stations they only just succeeded in completing the main buildings for the official inauguration, and at minimum one station they did not manage to get the main buildings ready.

This article takes a thorough look at four selected categories of buildings which in terms of number made up the majority of the railway buildings: Main buildings and storehouses at the stations, residences for workers and employees – at the stations as well as at the railway crossings – and the workshop facilities established at Nyborg station because the Funen railway was not able to use the workshops of the Jutland railway lines. The analysis especially focuses on the function of the buildings, but their structure and architectural design are also discussed. The station buildings in Funen are examined based on the contract between the Danish state and the contractor, the British consortium Peto, Brassey and Betts. According to the contract, the design of the station facilities and the individual station buildings was based on a hierarchy of five station classes where the mix of buildings for the individual class was adapted to a certain capacity level for passen-

Like a Phoenix from the ashes – Buildings and stations for the Funen line in the years around 1865

gers, freight and crew. The source material used is extensive, including constructional drawings, photographs, newspaper articles and documents from the Danish Ministry of the Interior's supervision of the contractor and from the private operating company that ran the railway until 1867.

The class system was of paramount importance to the buildings and stations of the line, though there are examples of deviations being made from the contractual provisions during the process. For instance, an extra station class was added in the form of a small halt established at five locations in Funen. The class system is most marked when looking at the small stations (4th class, 5th class and halts), where all buildings were identical copies of a particular type of building, in terms of fitting up as well as appearance. In so far as the main buildings of the stations in the three Funen market towns in Odense (1st class), Nyborg (2nd class) and Middelfart (3rd class) are concerned, this connection may not be obvious at first glance because the state chose to have individual architectural drawings prepared. The interior of the buildings, however, was organised according to the same principles with separate waiting rooms for the passengers depending on their ticket class, and living-quarters for the station master on the first floor.

The employee and worker residences were also systematised. Their size was part of the hierarchy, thus varying depending on the employee's/worker's rank. The station masters had the largest flats in the highest station classes, while the railway guards' houses were the smallest with a floor area of approx. 39 m² – that is if one does not consider the farmhand's

room in the livestock buildings established for the harbour sidings at i.a. Odense and Nyborg stations. Compared with other workers' houses, the railway guards' houses were not that bad, in some regards they even offered significantly better housing conditions than the houses in the older districts in the market towns.

The buildings of the railway in Funen were brick-built in yellow bricks with a black slate roof. Architecturally, they were brick face wall buildings in the Romanesque style. The exterior decoration of the buildings primarily consisted in patterns built into the brickwork, cornices under the eaves and in round or flat arcs above windows and doors. As mentioned, the main buildings stood out by being individually designed, while the exterior design of storehouses, workshops and residences as well as main buildings of a lower class were simpler and much more a reflection of their function. In terms of design the buildings were characteristic of their period, but with certain exceptions: At three of the stations platform halls with an interior iron structure were erected, and in the workshop facilities in Nyborg cast-iron columns were used to support an overhead crane. In Denmark this was a relatively new technology that was common in the home country of the British contractors.

The stations and their buildings were very important, not only to the railway, but also to the surrounding landscape where new urban communities emerged around several of the stations, for instance, the town Årup in western Funen. In 1867 a commentator wrote that a small new settlement had emerged around the station "... like a Phoenix from the ashes ...".