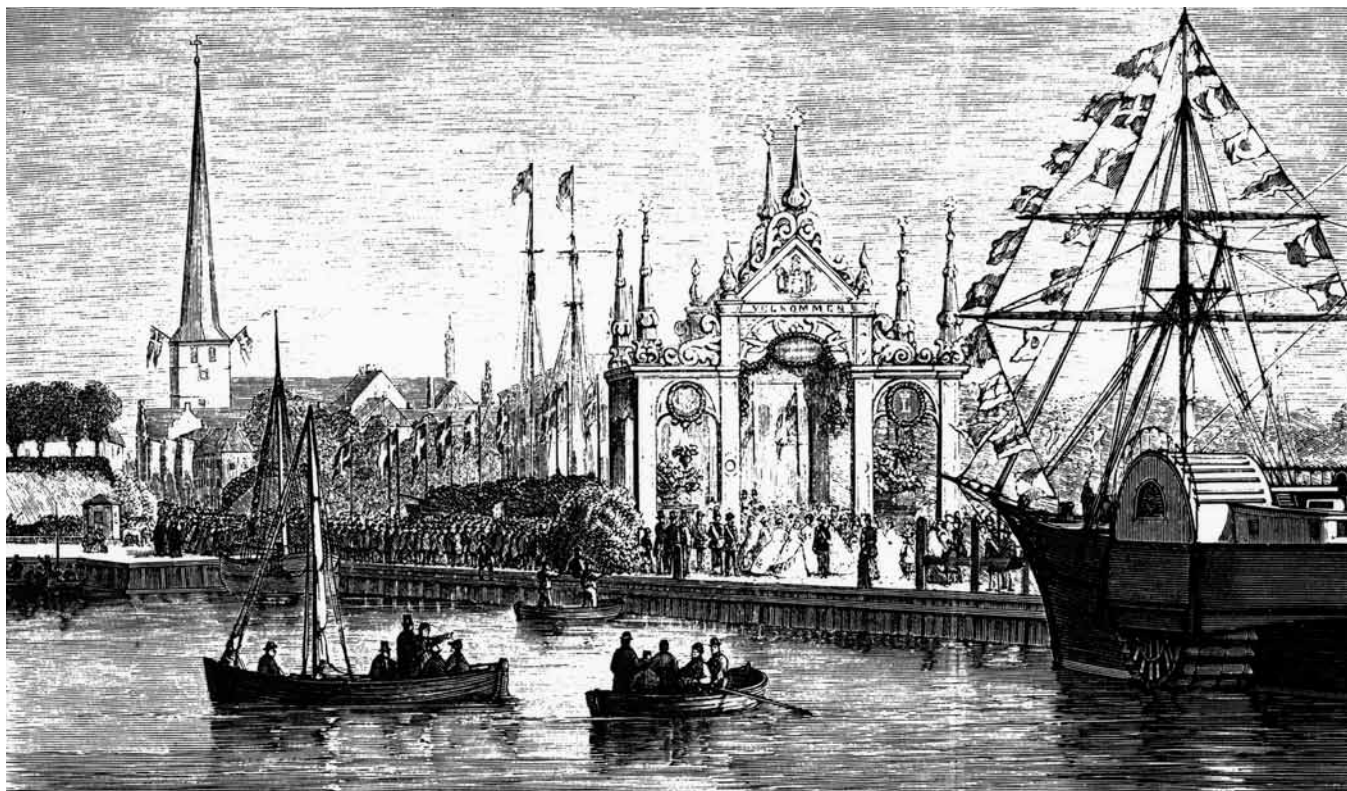


DET DANSKE JERNBANE-DRIFTSSKAB



OG DRONNING LOUISES JERNBANE

– driftsselskabet og de ansatte på Fyn

Dagen inden indvielsen af Dronning Louises Jernbane mellem Nyborg og Middelfart den 7. september 1865 var 70 damer og herrer inviteret til en prøvekørsel på den nye jernbane.¹⁾ Indbydelsen til prøvekørslen var udsendt af Det Danske Jernbane-Driftsselskab, som var skabt til at drive den nye fynske infrastruktur – jernbanen. Foruden at være et nyt trafikmiddel var banestrækningen mellem Nyborg og Middelfart også en ny virksomhed og en ny arbejdsplads for mange mennesker. Netop virksomheden og de ansatte er de overordnede emner for denne artikel, hvor der i særlig grad vil blive fokuseret på de personer, som blev ansat ved banen.

Indledningsvis gives en introduktion til organiseringen af jernbaneselskaber i almindelighed og Det Danske Jernbane-Driftsselskab i særdeleshed. Hvem ejede selskabet, hvordan var det organiseret, og hvem var ansvarlige for driften af selskabet? Det Danske Jernbane-Driftsselskab kom imidlertid kun til at fungere i ganske få år, og allerede i 1867 blev jernbanedriftsselskabet overtaget af den danske stat. Årsagen til statsovertagelsen vil kort blive berørt. Derefter fokuserer artiklen på selve den fynske jernbane, herunder driften af banen i de første år efter åbningen.

Af Lars Bjarke Christensen

Illustreret Tidende bragte både omtale og illustration af indvielsen af Dronning Louises Jernbane 7. september 1865. Både Chr. IX og dronning Louise var til stede under det langvarige arrangement – dronningen endog på sin fødselsdag, hvor hun derfor gav navn til banen. I Nyborg blev det kongelige selskab modtaget på kajen af overdriftsinspektør John Louth fra det engelske driftsselskab.

Hovedvægten lægges på beskrivelsen af den fynske jernbane som arbejdsplads og ikke mindst de personer, der blev knyttet til Dronning Louises Jernbane ved åbningen i 1865, både overordnede funktionærer og ansatte ude langs strækningen. Det gøres gennem en beskrivelse af de tre overordnede afdelinger, henholdsvis banedepartementet, lokomotivdepartementet og driftsdepartementet, som hver især havde ansvaret for deres del af den fynske banes drift. Hvem var de ansatte? Hvilken baggrund havde de? Og kan man se en systematik i, hvem jernbanedriftsselskabet ansatte til den fynske banes åbning?

Artiklen vil således indlede med de overordnede rammer for Det Danske Jernbane-Driftsselskab, derefter bevæge sig tættere på Dronning Louises Jernbane og de personer, som blev ansat ved banen for derved at komme tættere på de enkeltpersoner, som baneåbningen påvirkede.

ORGANISERING AF JERNBANESELSKABER

Da den fynske jernbanestrækning åbnede i 1865, havde man i Danmark kunnet køre med tog i et par årtier. I selve kongeriget havde åbningen af banestrækningen København-Roskilde i 1847 lagt grunden til bygningen af de sjællandske jernbaner, hvor driften blev varetaget af det private aktieselskab Det Sjællandske Jernbaneselskab. Selve baneanlæggelsen var sket under overordnet ledelse af en brite, der havde rollen som ledende ingeniør.²⁾ Dronning Louises Jernbane indgik ved åbningen i en noget anderledes selskabsstruktur, idet banen var en del af Det Danske Jernbane-Driftsselskab i lighed med de tidligere åbnede nørrejyske jernbanestrækninger (1862 ff.). Det Danske Jernbane-Driftsselskab med hovedsæde i Aarhus var ejet af de engelske entreprenører Peto, Brassey & Betts, der også havde stået for anlæggelsen af de jysk-fynske jernbanestrækninger i 1860'erne. Det var på dette tidspunkt ikke ualmindeligt, at nyanlagte jernbanestrækninger blev drevet af de samme folk, som stod bag den fysiske anlæggelse af banestrækningerne. Således havde den norske regering i 1850'erne indgået en aftale med anlægsentreprenørerne bag Oslo-Eids-

wold-strækningen, herunder også Samuel Morton Peto, der senere blev involveret i banebygningen på Fyn, om, at entreprenørerne både skulle bygge banen, levere det rullende materiel og i en femårig periode stå for driften af banen.³⁾

Nogenlunde samme ordning blev aftalt ved Peto, Brassey & Betts' anlæggelse af den sydslesvigske jernbane i 1850'erne, idet entreprenørerne kom til at varetage banens daglige drift. Imidlertid havde staten fået indføjet den klausul, at statsmagten på nærmere bestemte vilkår kunne overtage jernbanen, efter at den havde været i drift i 14 år. Senere – ved anlæggelsen af de nordslesvigske jernbanestrækninger – var overenskomsten, at de nye banestrækninger skulle være fuldstændigt ejet af entreprenørselskabet.⁴⁾

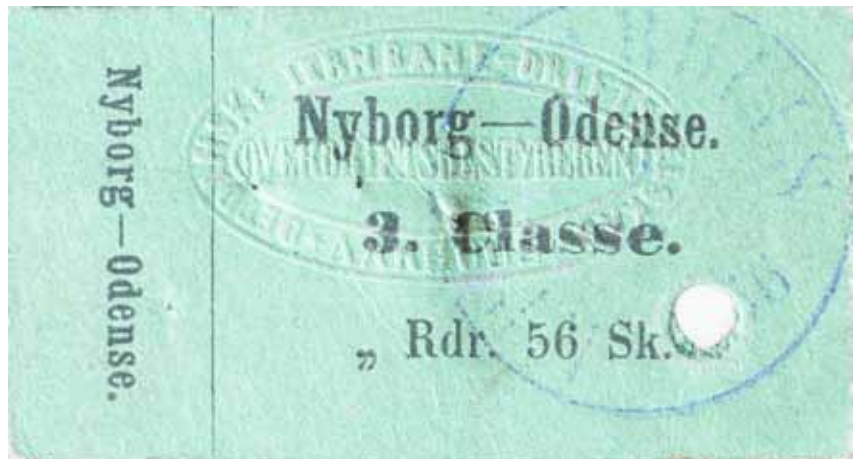
DET DANSKE JERNBANE-DRIFTSELSKAB – BAGGRUND, ORGANISERING OG DRIFT

Selv om staten økonomisk bekostede anlæggelsen af de jysk-fynske jernbaner, var man i danske politiske kredse tøvende over for, at staten skulle overtage selve driften af jernbanestrækningerne, når de omfattende anlægsarbejder var færdige. Staten var heller ikke tidligere gået ind i praktisk jernbanedrift. Det blev derfor indskrevet i koncessionen med det engelske entreprenørselskab Peto, Brassey & Betts, at der efter banens etablering skulle oprettes et driftsselskab, som skulle drive og vedligeholde jernbanerne.⁵⁾

Som led i denne ordning blev Det Danske Jernbane-Driftsselskab oprettet som et aktieselskab med entreprenørerne Peto, Brassey & Betts som majoritetsejere. Det var ikke planen, at entreprenørerne på længere sigt skulle eje selskabet, men da der kun var en meget ringe interesse hos andre investorer for at købe aktier i selskabet, medførte det, at Peto, Brassey & Betts fik den klare aktiemajoritet i selskabet.⁶⁾

Selv om der var tale om et privat, overvejende udenlandsk ejet selskab, søgte den danske stat at sikre danske interesser ved at kræve, at tre af de fem personer i driftsselskabets bestyrelse skulle være danskere, bosat inden for kongerigets grænser, således at man kunne fastholde en dansk indflydelse på

Billet til strækningen Nyborg-Odense på 3. klasse fra den fynske jernbane i 1866. Langt størstedelen af alle passagerer rejste på 3. klasse (Danmarks Jernbanemuseum).



jernbanedriften. Denne indflydelse var mere formel end reel, idet flere af de danske bestyrelsesmedlemmer nærmest optrådte som stråmænd for de engelske entreprenører. Ved selskabets første generalforsamling i oktober 1862 blev selskabets bestyrelse valgt: entreprenør Petos generalbefuldmægtigede, den danske justitsråd C.M. Poulsen, fabrikant M.P. Bruun fra Aarhus, den tekniske sagkyndige kaptajn J.A.F. Hoffmann, der tidligere havde arbejdet med anlæggelse af jernbaner på Sjælland, samt den irsk fødte leder af anlægsarbejderne i Jylland, Frederick James Rowan, og konsortiets hovedkasserer Peter Connor.⁷⁾

Selv om der var kontinuitet i selskabets bestyrelse gennem dets korte funktionstid 1862-67, skete der dog enkelte udskiftninger. Således måtte bestyrelsen finde en afløser for kaptajn Hoffmann, der døde af sine sår efter slaget ved Fredericia under krigen i 1864. Kaptajn Hoffmann havde ofte måttet fungere som bestyrelsens reelle formand, fordi den officielle formand, landstingsformand M.P. Bruun, hyppigt var fraværende på grund af sit arbejde i Rigsdagen i København. Som erstatning for Hoffmann valgtes major Claus Ovesen, der havde været jernbaneteknisk konsulent for Indenrigsministeriet.⁸⁾

Til varetagelsen af den daglige ledelse var udpeget en overdriftsinspektør, men selskabets bestyrelse havde naturligvis stor indflydelse på den overordnede drift og udgjorde samtidig bindeleddet mellem jernbaneentreprenørerne og selskabets overdriftsinspektør. Eksempelvis kunne Rowan – der havde en dobbeltrolle både hos entreprenørerne og i driftsselskabet – på et bestyrelsesmøde den 29. marts 1865 oplyse, at man fra entreprenørernes side forventede, at den fynske jernbane mellem Nyborg og Middelfart ville være klar til at blive åbnet med udgangen af juni måned samme år. På baggrund af den oplysning besluttede bestyrelsen at give overdriftsinspektøren besked om at tilrette selskabets samlede budget samt sørge for, at de nødvendige medarbejdere blev ansat ved jernbanen.⁹⁾

Af bestyrelsesreferaterne ses det, at der var en løbende dialog mellem overdriftsinspektøren og bestyrelsen om driften af selskabet, hvor bestyrelsen også blev involveret i mindre beslutninger. Et par eksempler herpå stammer fra tiden

efter åbningen af den fynske jernbane. Således måtte bestyrelsen og overdriftsinspektøren for en tid slukke drømmen hos pastoren i Vissenbjerg og egnens beboere, der i begyndelsen af 1866 havde fremsendt et ønske om, at der blev anlagt et sidespor ved holdepladsen i Skalbjerger. Efter overdriftsinspektørens forelæggelse af sagen fulgte bestyrelsen hans indstilling om at afslå ønsket om anlæggelsen af sidesporet – og dermed også etableringen af et sporskifte – på fri bane. Derimod kunne såvel overdriftsinspektøren som bestyrelsen i slutningen af juni 1866 tiltræde et ønske fra kammerherre Cederfeld de Simonsen, som fik lov til at anlægge et privat sidespor på Aarhus Station. I dette tilfælde var det afgørende for tilsagnet, at sidesporet blev anlagt inden for stationens område.¹⁰⁾ Bestyrelsen kom således til at tage både større og mindre beslutninger om jernbanedriften, men den praktiske, daglige ledelse var dog lagt i hænderne på overdriftsinspektøren. Eksemplerne fra Fyn omkring anlæggelse af sidespor viser endvidere, at bestyrelsen og overdriftsinspektøren som regel var enige i de fælles beslutninger.

Som overdriftsinspektør valgte selskabet i efteråret 1862 englænderen John Spikings Louth, der også bestyrede de sydslesvigske jernbaner. De sydslesvigske jernbaner var ligeledes blevet anlagt af Peto, Brassey & Betts, og foruden at være overdriftsinspektør for denne bane blev den Louth også overdraget hvervet som overdriftsinspektør for den første jyske jernbanestrækning og dermed Det danske Jernbane-Driftsselskab. Imidlertid ønskede Louth ikke at flytte fra Flensborg, hvor han havde sit kontor, og han ledede derfor de første jyske baner herfra. Det betød i praksis, at Louth med mellemrum måtte rejse til Aarhus for at varetage arbejdet med de jyske baner. I længden var situationen uholdbar, og der måtte derfor ansættes en stedfortræder. Det blev den tidligere ansatte ved postvæsenet i Altona, Anders Christian Larsen, der med titel af sekretær nu blev den daglige leder af Det danske Jernbane-Driftsselskabs kontor i Aarhus og de 13 medarbejdere i hovedkontoret. Til den daglige drift ansatte man endvidere Frederik Møller, der tidligere havde fungeret som stationsforvalter i Flensborg.¹¹⁾



John Spikings Louth var overdriftsinspektør for de jysk-fynske baner indtil 1866 og boede i Flensborg, fordi han havde samme rolle for den slesvigske jernbane, som var anlagt af samme konsortium (Danmarks Jernbanemuseum).

Ordnningen fungerede i nogle år, indtil John Louth kom i modvind under krigen i 1864, da han modtog den preussiske kong Wilhelm i Rendsborg på kongens tilbagerejse efter den preussiske sejr ved Dybbøl.¹²⁾ Efter tabet af hertugdømmerne var det heller ikke opportunt, at de jyske jernbaner blev ledet fra Flensborg, og da Louth ikke ønskede at rejse fra byen, fratrådte han i begyndelsen af 1866. Forinden havde Louth dog deltaget i åbningen af den fynske hovedbane i september 1865.

Hans afløser på posten som overdriftsinspektør blev den kun 23-årige Frederic Henry Trevithick, der var barnebarn af den kendte britiske lokomotivkonstruktør Richard Trevithick. Han tiltrådte sin stilling som overdriftsinspektør den 1. april 1866 og havde forinden stået i spidsen for en meget lille tysk jernbane ved Frankfurt. I lighed med mange andre englændere ved de jysk-fynske jernbaner kunne heller ikke Frederic Henry Trevithick tale dansk, og banerne blev derfor ledet på tysk og engelsk.¹³⁾ Netop den engelske ledelse betød, at jernbanedriftsselskabet i de første år var meget engelsk præget, og fra de første driftsår foreligger således reglementer trykt på engelsk.¹⁴⁾

Dagligdagen på administrationskontoret i Aarhus var i jernbanedriftsselskabets funktionstid ikke præget af stor travlhed. Den senere trafikinspektør Haack, der som ung fik ansættelse som assistent på selvsamme kontor, fortalte i et erindringsglimt mange år senere, at Frederic Henry Trevithick havde mere travlt med at sejle rundt i sin båd i Aarhus-bugten sammen med selskabets hovedrevisor end at være på administrationskontoret, og medarbejderne så derfor sjældent overdriftsinspektøren. De fleste ansatte ved hovedkontoret havde desuden kun dagligt arbejde til et par timer og havde det som "een hyggelig Familie med de til en saadan hørende Intimiteter og smaa Rivninger".¹⁵⁾

Gennem 1860'erne udvidedes løbende det jysk-fynske jernbanenet, således at det i 1867 bestod af de færdigbyggede jernbanestrækninger Aarhus-Randers (59 km), Langå-Holstebro (120 km), Nyborg-Strib (83 km) og Fredericia-Vamdrup-Farris (39 km) med i alt 31 stationer og seks holdepladser.¹⁶⁾

Det Danske Jernbane-Driftsselskab var en af de største arbejdspladser i landet, og en opgørelse fra tiden omkring statsovertagelsen viser, at der i alt var ansat 852 mand ved de jysk-fynske baner. Størstedelen – 360 personer – var ansat i bane-departementet, som tog sig af den fysiske vedligeholdelse af jernbanen. I driftsdepartementet, som bestod af personalet ved stationerne, var der ansat 259 personer, mens der i lokomotivdepartementet blev aflønnet 212 mennesker. Lokomotivdepartementet var ansvarlig for reparation og vedligeholdelse af lokomotiver og vogne og leverede personale til at køre togene. De resterende personer var ansat i administrationen.¹⁷⁾

Kontoret i Aarhus var naturligvis driftsselskabets hovedcentral. En personaleoversigt fra januar 1867 viser, at der var ansat 13 medarbejdere inklusiv overdriftsinspektøren. Selve jernbanenettet var imidlertid opdelt i forskellige selvstændige sektioner med lokal ledelse, hvor der i hver sektion var tre individuelle chefer for hver deres afdeling (banedepartement, driftsdepartement og lokomotivdepartement). Disse lokale chefer refererede direkte til hovedkontoret og overdriftsinspektøren. Ved indgangen til 1867 eksisterede sektionerne Aarhus-Randers-Holstebro, Nyborg-Middelfart-Strib og Fredericia-Vamdrup, hver af disse under ledelse af henholdsvis en driftsinspektør for driftsdepartementet, en maskinmester for lokomotivdepartementet og en baneingeniør for banedepartementet.¹⁸⁾

STATSLIG OVERTAGELSE OG ETABLERING AF DE JYSK-FYNSKE STATSBANER 1867

Det privatejede jernbanedriftsselskab fik imidlertid kun en kort funktionstid fra 1862 og frem til efteråret 1867. Selskabets konstruktion og navnlig den udenlandske indflydelse på vitale danske samfærdselsforhold var efter krigen i 1864 uholdbar set fra den danske regerings side, og man frygtede en tysk overtagelse af aktierne i Det Danske Jernbane-Driftsselskab. Det var også afgørende, at de engelske entreprenører i sensommeren 1866 tilbød den danske stat at købe aktierne i driftsselskabet, hvilket antageligt hang sammen med den

Det Danske Jernbane-Driftsselskab.

Fartplan

for den fynske Jernbane.

Gyldig for Sommermaanederne.

Afstand i Mil.		II.	IV.	VI.	Afstand i Mil.		I.	III.	V.
		Person- og Godstog. F. N.	Person- tog. E. N.	Person- og Godstog. E. N.			Person- og Godstog. F. N.	Person- tog. E. N.	Person- og Godstog. E. N.
—	Nyborg Afgang	7,45	12,35	7,15	—	Middelfart Afgang	7,0	12,0	6,30
1,39	Ullerslev —	8,6	12,52	7,36	1,35	Nørre-Aaby —	7,20	12,21	6,50
2,68	Marslev —	8,30	1,9	8,0	2,03	Eiby *) —			7,5
3,91	Odense Ankomst	8,54	1,27	8,22	2,61	Gjelsted *) —			7,17
	Afgang	9,4	1,34	8,32	3,37	Aarup —	7,55	12,50	7,31
5,02	Holmstrup *) —			8,48	3,81	Breed *) —			7,43
5,88	Tommerup —	9,33	1,57	9,3	4,19	Skalbbjerg *) —	8,12		
6,27	Skalbbjerg *) —			9,14	4,58	Tommerup —	8,21	1,40	7,58
6,65	Breed *) —	9,50			5,44	Holmstrup *) —	8,39		
7,09	Aarup —	10,0	2,16	9,30	6,55	Odense Ankomst	8,59	1,34	8,30
7,85	Gjelsted *) —	10,16				Afgang	9,6	1,41	8,40
8,43	Eiby *) —	10,28			7,78	Marslev —	9,26	1,58	8,58
9,11	Nørre-Aaby —	10,41	2,44	10,5	9,07	Ullerslev —	9,52	2,15	9,22
10,46	Middelfart Ankomst	11,0	3,5	10,30	10,46	Nyborg Ankomst	10,15	2,30	9,45

De med *) betegnede Stationer ere Stoppepladse, hvor kun de Tog, for hvilke Afgangstider ere ansatte, holde paa Søn- og Helligdage, samt Torve- og Markedsdage, forsaavidt der er Passagerer til eller fra nærmeste Kjøbstad at optage eller afsætte.

Foruden de ovenanførte regelmæssige Tog kunne Extratog ventes over Banen til ubestemte Tider.

De fra Nyborg og Middelfart afgaaende (corresponderende) regelmæssige Tog maae begge være ankomne til Odense, førend noget af dem maa afgaae derfra. Fra denne Bestemmelse kan kun afviges, naar Banegaardsforvalteren giver en speciel skriftlig Ordre desangaaende.

Intet Tog tør forlade en Endestation, før det forud ventede Tog er ankommet.

Aarhus, i August 1865.

Overdriftsbestyreren.

Aarhuus Stiftsbogtrykkeri.

Den første køreplan for den fynske bane. Strækningen var enkeltsporet lige til 1914, og det gav mange problemer, efterhånden som trafikken på strækningen blev øget. Togene skulle passere hinanden i Odense. Lige efter banens åbning var der dog kun tre tog dagligt hver vej (Danmarks Jernbanemuseum).

Niels Henrik Holst ses på billedet på sine ældre dage som generaldirektør for DSB, der blev etableret i 1885. Holst døde i 1889 og blev afløst på posten af endnu en militæringeniør, J.W. Tegner. Tegner blev den første formand for Dansk Ingeniørforening, selv om han ikke var cand. polyt., som det ellers var et krav i foreningen. Militæringeniørernes tid var ved at rinde ud, og Tegner blev senere afløst af cand. polyt. Charles Ambt i 1902 (Danmarks Jernbanemuseum).



finansielle krise, der havde ramt det engelske aktiemarked i foråret 1866. Allerede samme år pegede indenrigsminister Estrup på det fornuftige i, at staten tog imod tilbuddet og overtog Det Danske Jernbane-Driftsselskab. Han foreslog samtidig, at driften blev sammenlagt med Det Sjællandske Jernbaneselskab. Forslaget mødte imidlertid modstand fra politisk side – primært fordi modstanderne ikke var tilfredse med den måde, som Det Sjællandske Jernbaneselskab blev administreret på. Men det lykkedes for Estrup at få vedtaget loven om statsovertagelse af Det Danske Jernbane-Driftsselskab den 14. marts 1867 gældende fra udgangen af august måned samme år. Dog ville der blive oprettet et selvstændigt statsejet jysk-fynsk selskab med hovedsæde i Aarhus. Det var i anlægskontrakten med Peto, Brassey & Betts i øvrigt fastslået, at staten med ét års varsel kunne overtage selskabet mod indløsning af aktiernes værdi.¹⁹⁾

Ved vedtagelsen af loven om overtagelsen af de jysk-fynske jernbaner blev ingeniørkaptajn Niels Henrik Holst sat i spidsen for overtagelsesarbejdet, og fra den 1. september 1867 overtog han ledelsen af de jysk-fynske baner fra den hidtidige engelske overdriftsinspektør Trevithick. I 1869 blev Holst udnævnt til direktør for banerne.²⁰⁾ N.H. Holst var 39 år gammel, da han overtog ledelsen af de jysk-fynske baner, men havde en i dansk sammenhæng lang jernbaneerfaring med sig i bagagen. Som ung havde han fået en militær uddannelse og deltaget i krigen 1848-50. I løbet af 1850'erne var han blevet involveret i vejbyggeri, samtidig med at han havde været tilsynsførende ved anlæggelsen af banestrækningen Roskilde-Korsør, som åbnede i 1856. Senere i 1860'erne kom han også på vegne af den danske stat til at føre tilsyn med det engelske entreprenørselskabs anlæggelse og drift af de jysk-fynske baner.²¹⁾ Det var således en erfaren mand, der blev sat i spidsen for de nye statsbaner, men en af hans samtidige – baneingeniør Søren Børgesen Vandborg Dyhr, der nok kan betegnes som en egentlig modstander af Holst – beskrev ham også som en person, der tog æren for andres arbejde, og som eksperimenterede på statens regning.²²⁾

I modsætning til tidligere, da driftsselskabets overdriftsinspektør havde refereret til selskabets bestyrelse, blev de jysk-fynske jernbaner underlagt Indenrigsministeriet. Niels Henrik Holst skulle således referere til ministeriet og ministeren, og han var fra starten af klar over, at han overtog ledelsen af et selskab, hvor politikerne var særdeles interesserede i driften. Således havde politikerne tidligere under driftsselskabet været utilfredse med, at der kun kørte få tog på strækningerne, og allerede den 15. oktober 1867 udvidede og ændrede Holst derfor køreplanen. På Fyn blev togene bedre koordineret med de tilsluttende forbindelser, således at landsdelstrafikken blev forbedret. Dertil kom, at jernbanebilletterne blev sat ned i pris.²³⁾ At jernbaneselskabet nu var under direkte politisk indflydelse, ses også af en episode fra 1872, da Indenrigsministeriet følte sig foranlediget til at indskærpe over for jernbanepersonalet, at de skulle være tilbageholdende med politiske udtalelser og deltagelse i politisk arbejde, idet de oprådte som statsansatte.²⁴⁾

Selve jernbaneselskabets interne organisering blev der ikke ændret ved i første omgang. Derimod skete der i månederne efter statsovertagelsen udskiftninger på chefposterne. Enkelte af de ledende englændere forlod deres poster ved statsovertagelsen, men det engelske miljø forsvandt ikke som ved et trylleslag, og ændringen i ledelseslaget skal ikke ses som en bevidst udradering af det udenlandske præg. Således ansatte Holst englænderen John Blair som ny overmaskinmester i Aarhus, mens den hidtidige overmaskinmester, Joshua Smith Wood, blev maskinmester i Nyborg.²⁵⁾ En anden ændring i ledelseslaget omhandlede driftsinspektøren for jernbanestrækningen på Fyn, Joachim Francis Louis Marolly, der kort efter statsovertagelsen blev forflyttet til en stilling som driftsinspektør ved en af de jyske jernbanesektioner. Det var en velkendt mand fra driftsselskabet, Frederik Møller, som overtog Marollys post på Fyn.²⁶⁾ Der skete således mindre justeringer i ledelseslaget, men der var på ingen måde tale om en fuldstændig udskiftning af de personer, som havde haft ledende chefposter under jernbanedriftsselskabet.

Et tog bestående af et lokomotiv, person- og godsvogne pryder annoncen fra Det Danske Jernbane-Driftsselskab. Materiellet er ikke det, der kom til at køre på de jysk-fynske baner, men en afbildning af et engelsk tog (Danmarks Jernbanemuseum).



Som nævnt i indledningen er fokus på tiden under jernbanedriftsselskabet, men det kan tilføjes, at de jysk-fynske jernbaner efter statsovertagelsen blev udvidet med flere nye jernbanestrækninger, således at jernbanen i løbet af 1860-70'erne efterhånden nåede byer som Aalborg, Frederikshavn, Esbjerg, Varde, Silkeborg og Ringkøbing. I 1880 overtog staten Det Sjællandske Jernbaneselskab, der pr. 1. oktober 1885 blev slået sammen med de jysk-fynske statsbaner i det fælles selskab DSB, Danske Statsbaner.²⁷⁾ Dermed var Det Danske Jernbane-Driftsselskab og senere de jysk-fynske statsbaners historie til ende, og en ny æra begyndte med et fælles nationalt jernbaneselskab, der dækkede hele landet.

DEN FYSKE HOVEDBANES DRIFT

I sine erindringer fortæller trafikinspektør Haack, at man på hovedkontoret i Aarhus så godt som aldrig hørte noget fra ledelsen af den fynske jernbane, der førte "et fredeligt, indgetogent [tilbagetrukket] Liv for sig selv, uden synderlig Berøring med Omverdenen, med sin særlige Kasserer, Lindhberg, som tillige var Bogholder og Revisor, bistaaet af tvende Assistenten, en Driftsinspektør, Marolly, en Baneingeniør, Dyhr, og en Maskinmester, Wood".²⁸⁾ Det er et interessant indblik i forvaltningen af den fynske bane, men spørgsmålet er naturligvis, om denne karakteristik var dækkende. I det følgende ses nærmere på Dronning Louises Jernbane, og hvordan driften af det fynske område var organiseret under det private engelske selskab.

Ved åbningen af Dronning Louises Jernbane fandtes langs den 78,5 kilometer lange fynske jernbanestrækning stationerne Nyborg, Ullerslev, Marslev, Odense, Tommerup, Aarup, Nørre Aaby og Middelfart, der blev ledet af hver sin stationsforvalter. Dertil kom de mindre holdesteder Holmstrup, Skalbjer, Bred, Gelsted og Ejby. Holdepladserne – eller stoppepladserne, som de også kaldtes – var en slags betjent trinbræt, hvor der var mulighed for at indlevere eller afhente godsforsendelser samt foretage rejser med toget.²⁹⁾ Hverken på stationerne eller holdepladserne var der i den første tid særlig travlt, for selve trafikken på banen bestod efter åbningen af tre tog dagligt i hver retning; det ene tog et rent persontog, mens de to andre var kombinerede person- og godstog. Togene standsede ved alle stationer – men ikke holdepladser – undervejs. Kun på udvalgte dage standsede et enkelt tog i hver retning på holdepladserne, og i den første lange tid havde holdepladserne således ikke daglig togforbindelse.³⁰⁾

Årsagen til den reducerede betjening var, at man ved tilrettelæggelsen af køreplanen havde været nødt til at sætte sig mellem to stole, idet man dels skulle tage hensyn til den lokale trafik på Fyn og dels landsdelstrafikken. Det skyldtes ikke mindst, at postvæsenets diligence tværs over Fyn var blevet kraftigt indskrænket ved banens åbning, og mellemstationerne mellem de store byer Nyborg, Odense og Middelfart, altså landstationerne i Ullerslev, Marslev, Tommerup, Aarup og Nørre Aaby, var blevet knudestationer til de fynske købstæder. Diligencen var således blevet omdannet til at være føderuter fra købstadsbyerne til Dronning Louises Jernbane, og den fynske lokal-trafik var således afhængig af den fynske jernbane. De nye landstationer – hvis byer og bosættelsesområder tidligere havde ligget langt ude på landet – var nu ved banens åbning pludselig blevet centrale knudestationer i den fynske lokal-trafik.³¹⁾

At driftige forretningsfolk hurtigt udnyttede mulighederne i de nye stationsbyer, ses blandt andet i Aarup, hvor *Middelfart Avis* i slutningen af december 1865 kunne berette, at der var stor byggeaktivitet ved Aarup Station, idet en købmand fra Odense allerede var ved at opføre en stor toetages



Uniformsknap fra Det Danske Jernbane Driftsselskab fra perioden 1862-67. På knappen ses et stiliseret damplokomotiv (Danmarks Jernbanemuseum).

handelsforretning med kornmagasin på Bogensevejen nord for banen. Ved siden af var man ved at opføre en stor rejsestald, der skulle bruges af postvæsenet og kunderne til købmanden. Derudover var der også planer om at bygge et gæstgiveri.³²⁾

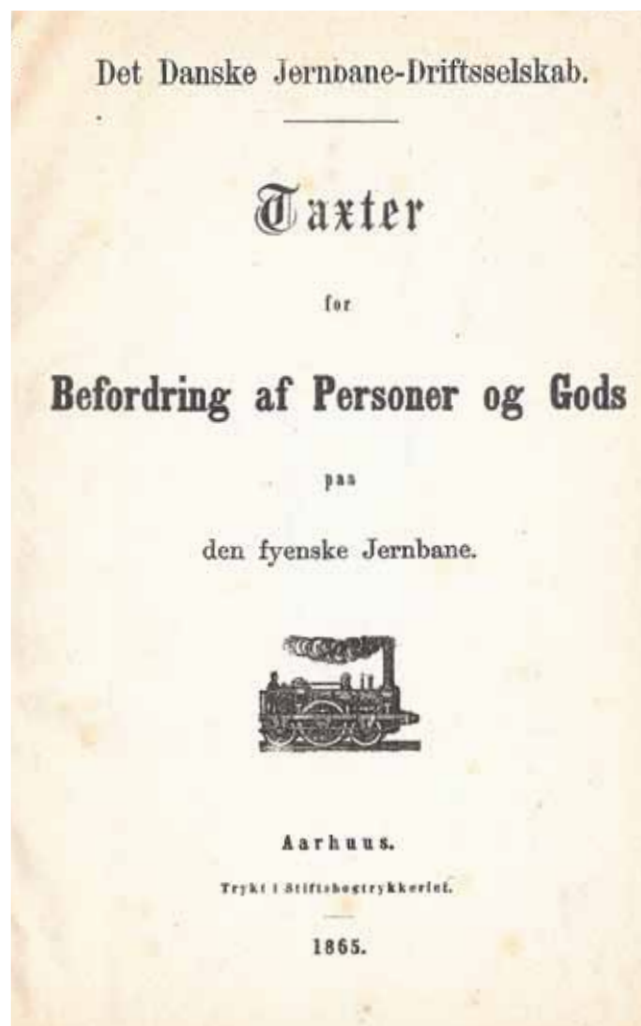
DEN FYNske HOVEDBANE – DE ENKELTE AFDELINGER OG PERSONALET

I forbindelse med indvielsen af Dronning Louises Jernbane var en lang række personer blevet ansat ved den nye jernbane, både i overordnede chefstillinger og – hvad der gjaldt størstedelen – i funktionærstillinger og som underordnet personale i form af ledvogterpersonale og praktisk personale på bystationerne. De menige medarbejdere udgjorde naturligvis langt den største del af personalet. Men hvem var de personer, som blev ansat ved jernbanen, og kan man ud fra sammensætningen af medarbejderne se, om jernbanedriftsselskabet lagde vægt på særlige kvalifikationer eller rekrutterede bestemte folk til de enkelte stillingskategorier?

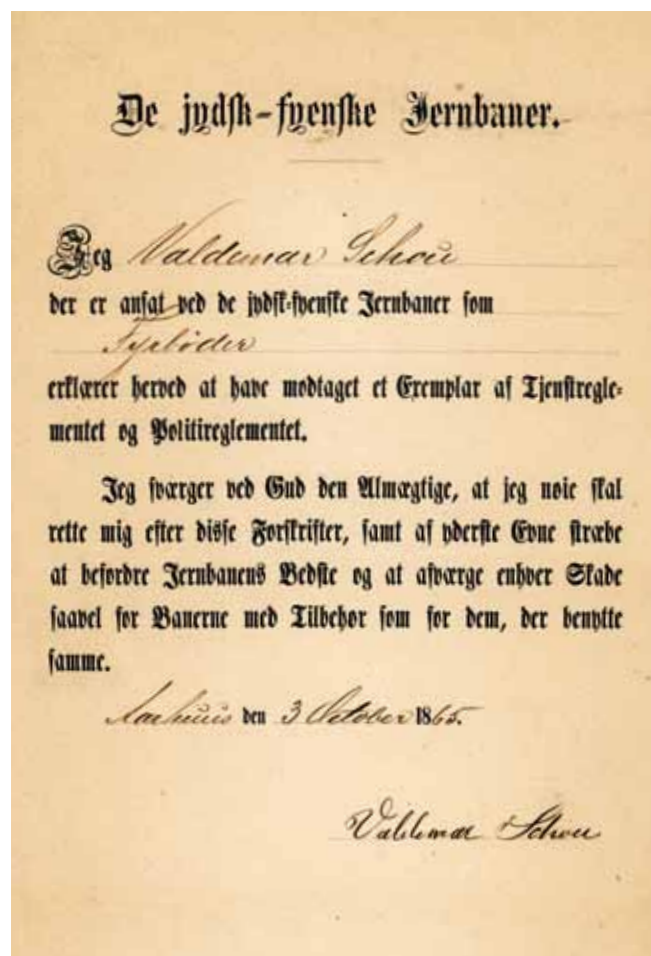
En opgørelse fra den 1. april 1866 viser, at der på det tidspunkt var ansat i alt 126 personer ved Dronning Louises Jernbane – lige fra banens administrationsfolk til ledvogterne ude langs strækningen. For at komme nærmere en besvarelse af de indledende spørgsmål om, hvilken baggrund de ansatte på den fynske bane havde, og hvem de var, er der i det følgende taget udgangspunkt i personalefortegnelsen fra 1. april 1866.³³⁾ Gennem personalefortegnelsen er den enkelte ansattes personalesag blevet eftersøgt i jernbanens arkiv, og der er herigennem blevet identificeret 38 personer. De enkelte personalesager indeholder oplysninger om den navn, alder og fødested, eventuel militærtjeneste, tidligere ansættelsesforhold og forhold i tjenesten. Det er vurderingen, at det via disse 38 personer, den tilgængelige litteratur og den overordnede personalefortegnelse er muligt at komme tættere på en besvarelse af de stillede spørgsmål. Blandt de 38 personer er de fleste personalekategorier repræsenteret med flere medarbejdere, ligesom de forskellige departementer er



Fragtstempel fra DJDS. Selskabet havde forskellige stempler til forskellige takstkategorier, som fremgik af takstreglementet fra 1865. Stemplets tekst lyder "Franco-Fragt", hvilket betyder, at afsenderen betalte fragten – man kunne også lade modtageren betale (Danmarks Jernbanemuseum).



Valdemar Schou svor ved gud den almægtige, at han skulle rette sig efter forskrifterne og af yderste evne stræbe at befordre jernbanens bedste og ikke mindst at afværge enhver skade såvel for banerne med tilbehør som de passagerer, der benyttede dem, da han tiltrådte som fyrbøder ved de jysk-fynske baner i oktober 1865 (Danmarks Jernbanemuseum).



repræsentativt dækket blandt de fundne personer. En undtagelse er dog gruppen af ledvogtere/banearbejdere, hvor kun er blevet lokaliseret en enkelt ledvogter/banearbejder, men da der til gengæld er fundet oplysninger om en række af kolonneformændene, vurderes det umiddelbart, at den overordnede karakteristik også er gældende for banedepartementet.³⁴⁾

Gennemsnitsalderen for de ansatte ved den fynske hovedbane i 1865 var for de 38 identificerede personer lige knap 37 år, men der var dog stor skel på de ansattes alder fra den 18-årige assistent ved Nyborg Station, Ernst Kjærgaard Krüger, til den 61-årige holdepladsforvalter i Skalbjerger, Magnus Emilius Jantzen.³⁵⁾ I alt havde 14 personer (ud af de 38) tidligere været beskæftiget ved den sydslesvigske jernbane, mens det med sikkerhed kan konstateres, at 10 personer havde arbejdet ved den fynske jernbanes anlæggelse inden deres ansættelse i driftsselskabet efter åbningen. Enkelte havde tidligere været beskæftiget ved Det Danske Jernbane-Driftsselskabs jernbaner i Jylland, inden de kom til Fyn. Det ses således, at man søgte at rekruttere folk med en vis erfaring med jernbaner og jernbanedrift til driften af den nye fynske jernbanestrækning.

Ledvogterne var den største medarbejdergruppe, idet der ved hver overskæring på banen skulle være en person til at lukke eller åbne leddet, så der ikke skete sammenstød mellem de vejfarende og togene. Således var der ansat 54 ledvogtere, hvoraf flere af mændene også fungerede som banearbejdere. Når mændene var ude på sporarbejde langs banen, blev leddet passet af deres hustruer. I alt 19 ledvogterkoner hjalp deres mænd med arbejdet, men de talte ikke med i den samlede opgørelse over ansatte i personalefortegnelsen.³⁶⁾

Foruden ledvogterne var der ansat 72 personer ved den fynske bane, herunder administrationspersonale. Den næststørste gruppe var stationspersonalet (43 personer), der fungerede som stationsforvaltere/forvaltere, assistenter, portører, sporskifttere og kuffertdragere under driftsdepartementet. Dertil kom tog- og lokomotivpersonalet samt værkstedspersonalet under lokomotivdepartementet samt baneafdelingens kolonneformænd, der havde ansvaret for at holde hver deres sektion af strækningen i forsvarlig stand sammen med et hold banearbejdere.³⁷⁾

Selve den fynske bane var i lighed med de øvrige jernbanesektioner i Jylland inddelt i tre forskellige afdelinger: et bane-departement, som tog sig af den fysiske vedligeholdelse og udvidelse af baneanlægget; et lokomotivdepartement, som var ansvarlig for, at lokomotiver og vogne var i ordentlig stand,

ligesom afdelingen leverede personale til togene; og endelig et driftsdepartement, som omfattede kundebetjeningen på stationer og holdepladser og samtidig var den afdeling, som ledede togtrafikken over Fyn.³⁸⁾

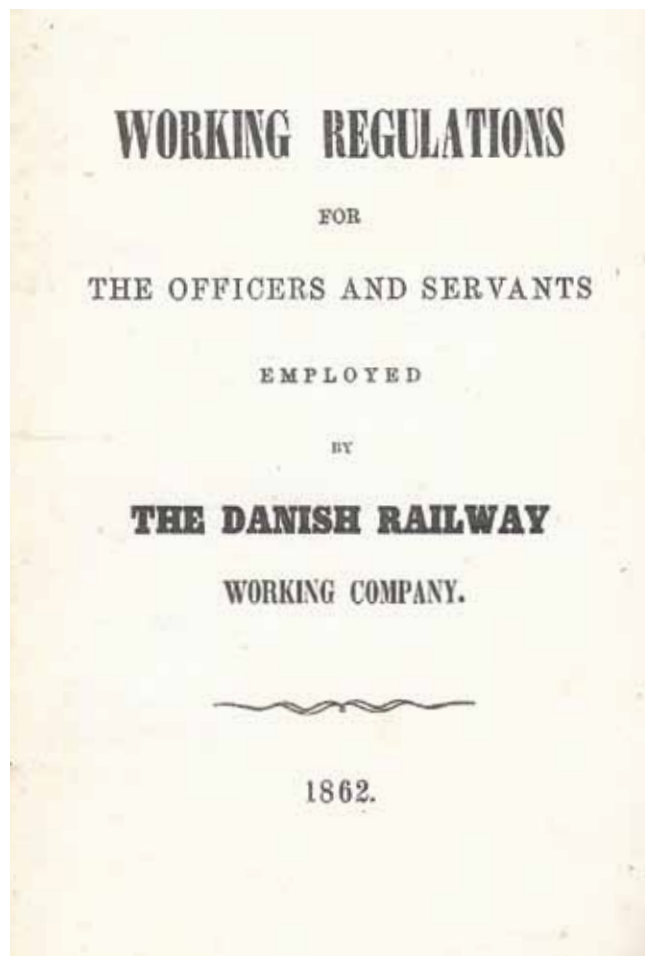
Dertil kom et mindre revisionskontor i Odense, ledet af kassereren for Dronning Louises Jernbane, Eduard Rutger Lindberg, der var født i København i 1820 og altså var 45 år, da han fik ansættelse på Fyn. Forinden var han som ung blevet oplært inden for handel og havde i en årrække omkring 1850 været købmand og dampskibsekspeditor i Hjerting (Esbjerg), indtil han en dag modtog et tilbud om at blive ansat som regnskabsfører for den slesvigske jernbane, hvor han kom til at arbejde i mere end 10 år. Foruden arbejdet ved jernbaneselskabet var han i 1860 også blevet regnskabsfører for et dampskibsselskab og i 1862 bogholder ved Nationalbankens filial i Flensborg. Det var antagelig på grund af udfaldet af krigen, at han ved åbningen i september 1865 blev overflyttet til den fynske jernbane, hvor han i øvrigt var ansat indtil 1877, da han blev fuldmægtig i regnskabsafdelingen i Aarhus.³⁹⁾

I det følgende vil hver afdeling og dens personale blive beskrevet hver for sig. Indledningsvis portrætteres chefen eller cheferne for de enkelte departementer, hvorefter der følger en overordnet beskrivelse af de forskellige medarbejderkategorier under de enkelte afdelinger.

BANEDEPARTEMENTET

Lederen af den fynske baneafdeling blev ikke ansat ved banens åbning, idet det var reglen ved åbninger af de forskellige delstrækninger under Det Danske Jernbane-Driftsselskab, at entreprenørerne i det første års tid var ansvarlige for vedligeholdelsen af den nye jernbanestrækning. Driftsselskabet overtog således først det endelige ansvar for banen ved en afleveringsforretning, hvor eventuelle fejl og mangler blev noteret og beskrevet.⁴⁰⁾ Som baneingeniør for Fyn ansattes derfor først den 21. november 1866 Søren Børgesen Vandborg Dyhr. Han var født i Nykøbing Mors i 1833, og indtil sin ansættelse ved driftsselskabet havde han gjort tjeneste ved militæret og

De mange englændere medførte sproglige udfordringer, men trods beklagelser forløb både anlægsarbejdet og de første års drift overraskende godt. Reglementer blev almindeligvis trykt på dansk, men i det første driftsår trykte driftsselskabet også et reglement på engelsk (Danmarks Jernbanemuseum).



som jernbaneingeniør ved projekteringen af den fynske hovedbane først i 1860'erne. Han forlod i 1874 sin stilling for at gå ind i arbejdet med anlæggelsen af Odense-Svendborg-banen og blev senere driftsbestyrer for dette jernbaneselskab. I sine erindringer giver Dyhr udtryk for sin stærke utilfredshed, ikke mindst med den fynske jernbanes ledelse, men også flere af de menige medarbejdere i driftsafdelingen på Fyn.⁴¹⁾



Tidlig billettang fra de jysk-fynske baner (Danmarks Jernbanemuseum).

Som nærmeste medarbejder i baneafdelingen havde Søren Dyrh den engelskfødte overbanemester John Lofts Townsend, der var født i Duxford ved Cambridge i 1829. Forinden sin ansættelse på Fyn i 1865 havde Townsend i 15 år arbejdet ved jernbanerne i Storbritannien, hvorefter han havde været med til anlæggelsen af de daværende russiske jernbanestrækninger Riga-Dvinsk og Moskva-Nisjnij-Novgorod i årene 1860-63. Han var derefter blevet ansat hos ingeniør Watson ved anlæggelsen af den fynske jernbane i perioden fra 1863 og frem til sin ansættelse ved driftsselskabet i november 1865. Townsend fungerede som overbanemester på Fyn frem til sin død i 1895 og blev betegnet som en mand, der gik meget op i sit arbejde, og som en kapacitet inden for sporlægnings- og justeringsarbejder. I øvrigt er det i jernbanelitteraturen tidligere blevet fremhævet, at John Townsend først blev ansat ved den fynske bane i november 1866, da jernbanedriftsselskabet overtog banevedligeholdelsen fra entreprenørerne. Dette er dog ikke korrekt, idet det af Townsends personalesag fremgår, at han blev ansat ved den fynske bane allerede den 7. november 1865.⁴²⁾

Under sig havde John Townsend 10 kolonneformænd, der hver havde fået tildelt ansvaret for en delstrækning af den fynske hovedbane. Kolonneformændene havde det direkte ledelsesmæssige ansvar for en specifik gruppe af banearbejdere og havde til opgave at udføre forskellige vedligeholdelses- og udbygningsarbejder langs strækningen. Ved ansættelsen havde flere af kolonneformændene indgående erfaring i banearbejde fra andre arbejder i ind- og udland, ligesom flere af dem havde udenlandsk baggrund. Et eksempel herpå er Johann Carl Joseph Mickonauske, der blev født i det daværende preussiske Polen i 1836. Inden han blev ansat ved den jysk-fynske jernbane, havde han fra 1853 arbejdet som banearbejder ved anlæggelsen af strækningen Roskilde-Korsør, ligesom han også havde været beskæftiget ved baneanlæggelser i Jylland. Umiddelbart inden han blev ansat som kolonneformand ved den fynske bane i foråret 1866, havde han arbejdet som kolonneformand ved anlæggelsen af den fynske hovedbane.⁴³⁾ Det samme var tilfældet med to andre kolonneformænd, Mous Olsson og Olaf Aakeson, der begge stam-

De første fire lokomotivførere på den fynske strækning var både af engelsk og dansk herkomst. Som det fremgår af den detaljerede oversigt fra 1866, var lokomotivførerne William Bailey, Wright samt danske Peter Noreen og Petersen (Danmarks Jernbanemuseum).

mede fra egnen omkring Malmø, og som havde erfaring med baneanlæggelser forskellige steder i Danmark, herunder altså også ved den fynske hovedbane.⁴⁴⁾ Ved anlæggelsen af den fynske jernbane blev der anvendt en del svenske arbejdere, og her ses altså eksempler på, at personale fra anlæggelsesperioden blev fastholdt ved den efterfølgende drift af banen. Man søgte således fra driftsselskabets side at fastholde de kompetencer, som var blevet samlet ved og opbygget under den fynske jernbanes anlæggelse.

LOKOMOTIVDEPARTEMENTET

Ved maskinafdelingen – eller lokomotivdepartementet, som det dengang kaldtes – blev englænderen Thomas Potts ansat som maskinmester til at lede og bestyre værkstedet i Nyborg, ligesom han havde det ledelsesmæssige ansvar for lokomotivpersonalet. Thomas Potts, der blev ansat ved den fynske banes åbning, var lokomotivfører og havde gennem en årrække arbejdet ved jernbanen i Slesvig, men havde i 1862 taget turen til Aarhus, hvor han var blevet værkfører. Selv om Potts på Fyn kom til at indtage en chefstilling, kunne man dog stadig med mellemrum se ham som lokomotivfører på togene, men desværre havde han svært ved at bedømme afstande og fik ikke altid stoppet sit tog på det sted, som det var planlagt. Eksempelvis var han involveret i et uheld på holdepladsen i Skalborg i december 1866.⁴⁵⁾

Thomas Potts fik kun en kort karriere på Fyn, idet han efter statsovertagelsen i 1867 måtte forlade sin stilling til fordel for den tidligere overmaskinmester Joshua Smith Wood, der kom fra værkstedet i Aarhus.⁴⁶⁾ Joshua Smith Wood var født i Liverpool i 1834 og havde i en længere årrække arbejdet med damplokomotiver, men ifølge en samtidig kilde ønskede Niels Henrik Holst en bedre overmaskinmester, hvorfor Wood blev sendt til Nyborg. Helt ringe kan Woods evner dog ikke have været, for han var ansat ved værkstedet i Nyborg, indtil han søgte sin afsked i 1897. I 1875 betegnede den nye overmaskinmester John Blair også Wood som en retskaffen og rolig mand, der var egnet til sit arbejde.⁴⁷⁾

Juli Maaned 1866.

Datum	Tog	Locomotiv	Orerenduction	Hidriff		Odense		Kjoberg		Antal Kjører	Anmærkning
				Alg.	Ant.	Alg.	Ant.	Alg.	Ant.		
13	V	Bailey	Kørlighed	6.53		8.57	8.44		9.55		Ventet paa Vester.
	II	Wright	Høller		10.50	8.59	8.49	7.50			
14	I	do	do	7.0		8.57	8.44		10.0		Locomotivene forvekslede Tog II med Tog I og omv. at han først skulde komme i St. d. d. 10.55 i stedet for 10.45.
	I	Noorun	Kørlighed		10.55	8.54	8.49	7.45		10	
	II	Wright	E. Rasmussen		3.15	1.52	1.47	1.0			
	II	Noorun	E. Rasmussen		1.45	3.15	3.10		4.0		
	V	Wright	E. Rasmussen		6.55	8.55	8.42		9.55		
	II	Noorun	E. Rasmussen		10.50	9.7	8.50	7.50			
15	I	do	do	7.0		8.55	8.46		10.0		
	I	Bailey	E. Rasmussen		10.45	9.2	8.45	7.45			
	II	Noorun	Kørlighed		3.15	1.52	1.45	1.0			
	II	Bailey	Høller		1.45	3.15	3.10		4.0		
	V	Noorun	Kørlighed		6.53	8.51	8.44		9.55		
	II	Bailey	Høller		10.47	8.53	8.49	7.50			
	I	do	do	7.0		8.50	8.44		10.0		
16	I	Wright	Kørlighed		10.45	8.57	8.49	7.45			
	II	Bailey	E. Rasmussen		3.15	1.52	1.47	1.0			
	II	Wright	E. Rasmussen		1.45	3.15	3.9		4.0		
	V	Bailey	E. Rasmussen		6.55	8.54	8.44		9.55		
	II	Wright	E. Rasmussen		10.50	8.53	8.47	7.50			
	I	do	do	7.0		9.32	9.15		10.15	15	
	I	Noorun	E. Rasmussen		11.15	9.32	8.49	7.45		30	
17	II	Wright	Kørlighed		3.15	1.49	1.49	1.0			A. Rasmussen Markedag i Odense 30. Ventet i Odense paa Tog I.
	II	Noorun	Høller		1.45	3.15	3.9		4.0		
	V	Wright	Kørlighed		6.55	9.8	8.48		10.7	12	
	II	Bailey	Høller		11.55	9.30	8.45	7.50		65	
	I	Noorun	Høller	7.0		8.51	8.44		10.0		
	I	Bailey	Kørlighed		10.53	9.2	8.45	7.45		8	
18	II	Noorun	E. Rasmussen		3.15	1.52	1.47	1.0			A. Rasmussen Marked. 13. Ventet i Odense paa Tog I og II med Forsigt.
	II	Bailey	E. Rasmussen		1.45	3.13	3.10		4.0		
	V	Noorun	E. Rasmussen		7.3	8.55	8.44		9.55		
	II	Bailey	E. Rasmussen		10.50	9.0	8.45	7.50			
	I	Bailey	do	7.0		8.53	8.45		10.0		
	I	Wright	E. Rasmussen		10.45	8.52	8.46	7.45			
	II	Bailey	Kørlighed		3.15	1.52	1.46	1.0			
19	II	Wright	Høller		1.45	3.15	3.10		4.0		Ventet paa Vester.
	V	Bailey	Kørlighed		6.55	8.55	8.45		9.55		
	II	Wright	Høller		10.50	9.0	8.49	7.50			
	I	Bailey	do	7.0		8.53	8.45		10.0		
	I	Wright	E. Rasmussen		10.45	8.52	8.46	7.45			

Netop ved ansættelsen af lokomotivpersonalet i maskin-afdelingen var det nødvendigt at rekruttere folk med en direkte indsigt i lokomotivernes konstruktion og med forstand på togkørsel. Damplokomotiverne krævede en særlig teknisk indsigt og viden – og dermed en vis oplæring – førend en uerfaren person kunne køre lokomotivet eller føre toget sikkert over Fyn. De lokomotivførere, der blev ansat ved Dronning Louises Jernbane, var således personer med grundigt kendskab til lokomotivkørsel. De havde erfaring fra de jyske jernbaner, ligesom man også ansatte personale, hentet fra Det Sjællandske Jernbaneselskab. Et eksempel på en lokomotivfører fra Jylland er den britiske statsborger William Bailey, der tidligere havde arbejdet som lokomotivfører ved den sydslesvigske og den nørrejske jernbane. Bailey blev flere gange flyttet til nye banestrækninger i forbindelse med disses åbning, netop fordi der var behov for erfarne kræfter. Således blev han i 1862 hentet til banen Aarhus-Randers for at være med til at køre prøvetogene på den nye jernbanestrækning, og ved den fynske jernbanes indvielse blev han overflyttet hertil. Da banestrækningen Fredericia-Vamdrup indviedes nogle år senere, var han også blandt de ansatte, man kunne finde på den nye banestrækning.⁴⁸⁾ Hans kollega, lokomotivfører Peter Noreen, havde tidligere arbejdet ved Det Sjællandske Jernbaneselskab som lokomotivfører, men fik i 1865 ansættelse ved jernbanedriftsselskabet på Fyn.⁴⁹⁾

Også blandt fyrbøderpersonalet søgte man efter erfarne folk som eksempelvis den 25-årige finne Vilhelm Johansen, der inden sin ansættelse som fyrbøder ved Dronning Louises Jernbane gennem to år havde fungeret som fyrbøder på arbejdstogene, der blev anvendt ved anlæggelsen af den selv samme jernbane. Vilhelm Johansen havde således grundig indsigt i lokomotivkørsel og ikke mindst den fynske jernbanestrækning ved sin ansættelse.⁵⁰⁾

Foruden selve lokomotivpersonalet stillede lokomotivdepartementet også med personale til selve togene – altså billettering, åbning og lukning af kupédøre i togene ved ankomst og afgang, signalering ved afgang mv. Blandt de konduktører, som blev ansat ved banen, var der i alle fald to

personer, der havde erfaring med lignende arbejde fra jernbanen i Jylland og den sydslesvigske jernbane. En af de to, Niels Rasmussen, var oprindeligt født i Allesø på Fyn i 1828 og havde som ung arbejdet som tømrersvend, inden han i 1863 blev ansat som konduktør ved den jyske jernbane. Ved indvielsen af den fynske hovedbane vendte han som overkonduktør tilbage til Fyn, hvor han var ansat frem til begyndelsen af 1880'erne, da han måtte forlade sit arbejde på grund af sygdom. Forinden havde ledelsen dog tilbudt ham at blive forvalter ved en mindre station, men dette tilbud havde Niels Rasmussen imidlertid takket nej til.⁵¹⁾

DRIFTSDEPARTEMENTET

Som ansvarlig for driftsdepartementet udnævnte man i november 1865 Joachim Francis Louis Marolly, der var født i København i 1822. Han havde tidligere ernæret sig som bogholder og købmand, ligesom han under krigen 1848-50 havde været engelsk konsul i Kiel. I begyndelsen af 1850'erne var han blevet ansat ved den slesvigske jernbane som stationsforvalter, hvorfra han kom til Fyn umiddelbart efter åbningen af den nye jernbanestrækning. Som ansvarlig for den store driftsafdeling fik Marolly i sagens natur en meget fremtrædende stilling i ledelsen af den fynske jernbane, men forskellige indberetninger fra efter 1868 – da Marolly var blevet stationsforvalter i Randers – tyder på, at han kunne være en vanskelig person at samarbejde med. Således blev det af jernbanens ledelse noteret, at han var særdeles dygtig til kontorarbejdet og regnskabsføringen, hvorimod "den udvendige Tjeneste" lod noget tilbage at ønske. Samtidig noterede man, at hans holdning over for sine overordnede oftest var en slags passiv modstand, ligesom han var ualmindelig hård over for sine underordnede. Marollys efterfølger som driftsinspektør på Fyn, den senere trafikchef Frederik Møller, noterede mange år senere i 1884, at "Conduiten syntes fremmed for Stationsinspektøren, og dette har ikke sjældent givet Overordnede Indtryk af, at der manglede god Villie til at bringe Bestemmelserne til Udførelse i den tilsigtede Aand. [...] Alt samlet i Eet,

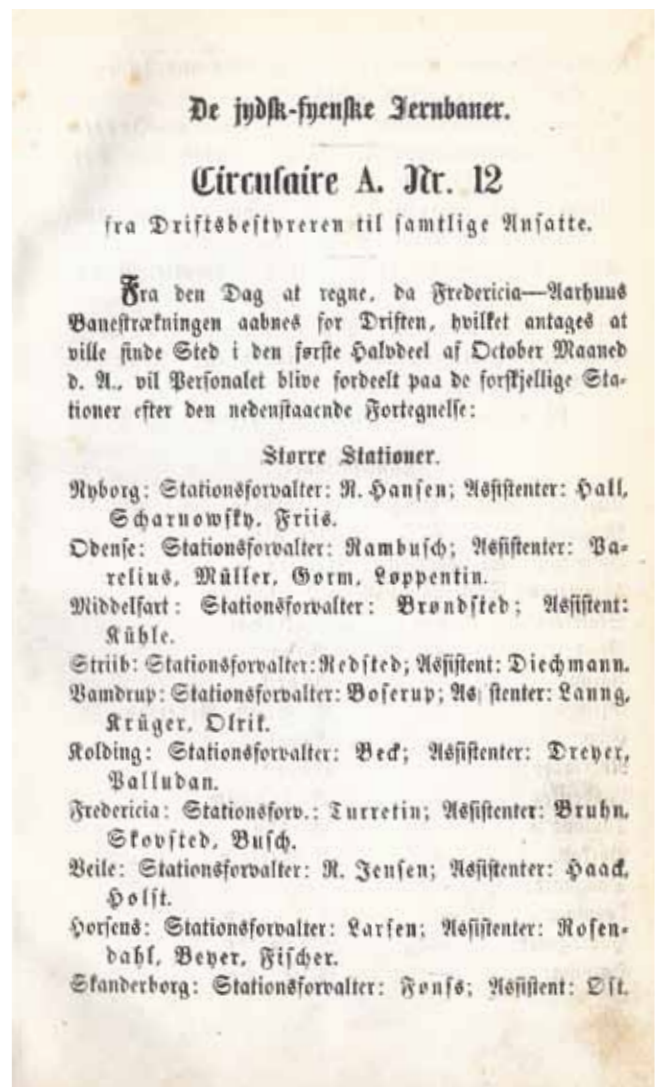
Cirkulære A nr. 12 fra driftsbestyrer N.H. Holst er fra 1868 – efter den danske stats overtagelse af de jysk-fynske baner. Cirkulæret gav en oversigt over personalet på både de større og mindre stationer (Danmarks Jernbanemuseum).

maa jeg udtale, at Stationsinspektøren aldrig har egnet sig til praktisk Jernbane-Virksomhed, i det mindste ikke til Bestyrelse af en Section eller en stor Station, altid har han været Contoirmænd og burde have været Revisor, hvor hans Evner til at finde Andres Feil vilde være komne til deres Ret".⁵²⁾

Om der bag disse ord lå forklaringen på Marollys korte tid som driftsinspektør på Fyn, eller der også har været indblandet en vis modvilje fra Frederik Møllers side, lader sig i dag ikke afklare. Derimod kan det konstateres, at den nye direktør for det statsejede selskab, Niels Henrik Holst, ikke var tilfreds med, hvorledes tingene blev ledet på Fyn. Kort efter sin overtagelse af chefposten i efteråret 1867 skrev han til Marolly, at det statslige selskab ikke længere kunne tolerere, at der til stadighed var uordentligt og beskidt på de fynske stationer, og at han ikke længere kunne acceptere, at stationsforvaltere og assistenter udførte deres tjeneste iført morgensko eller tøfler.

Det var dog ikke første gang, der blev rejst kritik mod den fynske baneledelse, idet handelsstandsforeningen i Odense allerede i 1866 havde klaget til Indenrigsministeriet over, at jernbanen blev drevet "af Magelighed og Ubehjælpsomhed", og havde opfordret ministeret til, at driften blev effektiviseret, således at trafikken kunne få et opsving ved hjælp af "Omsigt og Dygtighed".⁵³⁾

Kun få måneder efter statsovertagelsen blev Frederik Møller den 1. december 1867 udnævnt til Marollys efterfølger som driftsinspektør. Møller, der var født i 1828 og opvokset i København ved Haderslev, kom også fra den slesvigske jernbane, hvor han fra 1854 havde arbejdet som overkonduktør, men senere var blevet ansat som fuldmægtig i driftskontoret og været stationsforvalter i Flensborg. I forbindelse med åbningen af den første jyske jernbane mellem Aarhus og Randers var han i 1862 blevet driftsinspektør ved Det Danske Jernbane-Driftsselskab. Efter sin korte tid som driftsinspektør på Fyn, blev han allerede i 1869 forfremmet til overdriftsinspektør for de jysk-fynske jernbaner og endte senere med at blive trafikchef ved DSB.⁵⁴⁾ En af Frederik Møllers samtidige – baneingeniøren på Fyn Søren Dyhr – beskrev ham i sine



erindringer som en dygtig jernbanemand, men også som en person, der var hensynsløs over for sine medarbejdere. Men i erindringerne fornemmer man også en vis modvilje mod, at

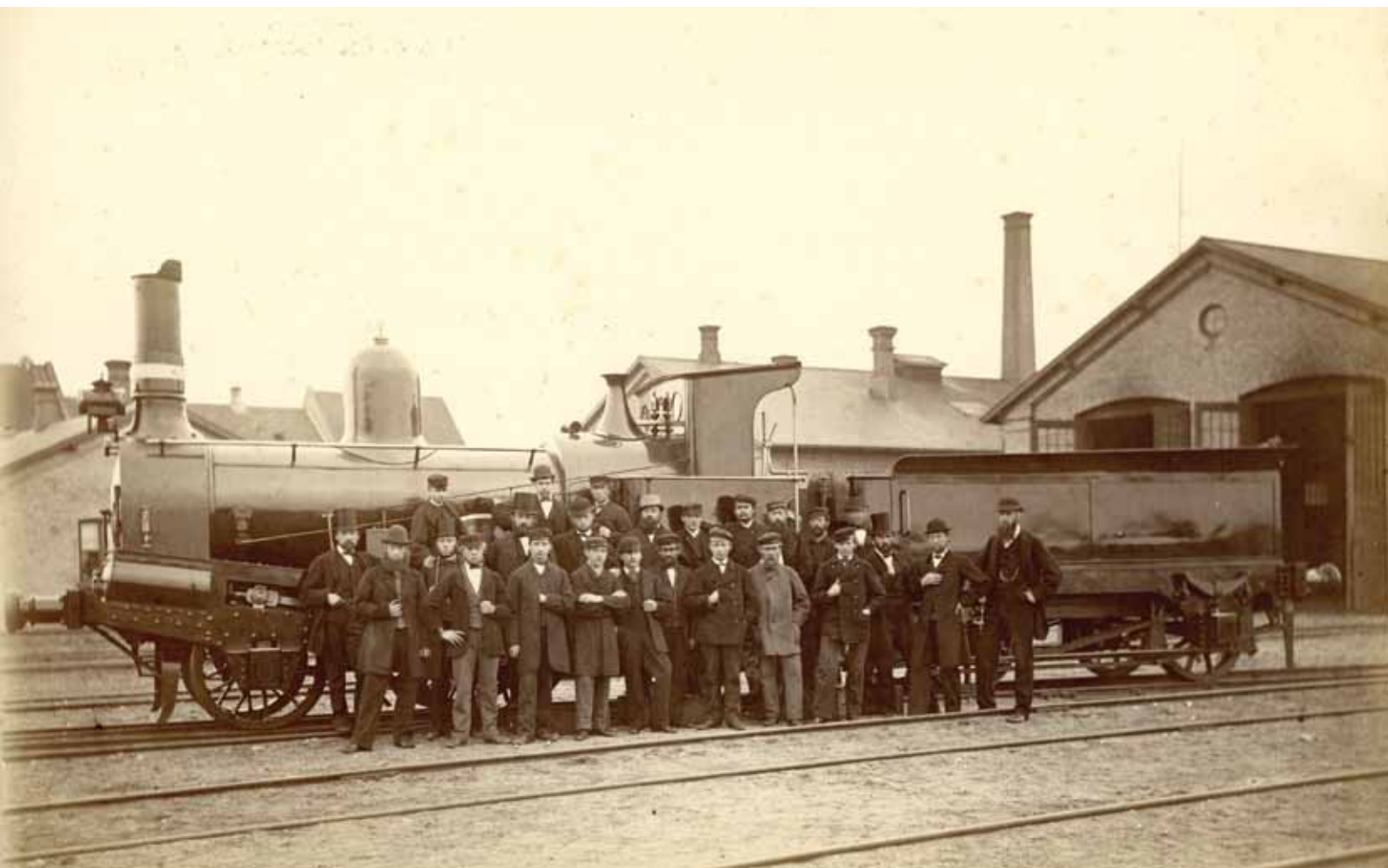
Frederik Møller angiveligt var opvokset i et fattigt hjem eller – som det blev beskrevet – var udgået fra "Samfundets Dyb".⁵⁵⁾

Under sig havde driftsinspektøren i første række banens stationsforvaltere og holdepladsforvaltere. Mens holdepladsforvalteren var ene mand på stedet, var der på stationerne – navnlig bystationerne – hjælp i form af en række jernbanefolk både inde i kontorerne og ude på perronerne. I Nyborg var der i 1866 således ansat en stationsforvalter, der blev hjulpet af tre assistenter. Dertil kom en overportør samt to portører, to sporskiftere og en enkelt kuffertdrager. I Odense var der ansat en stationsforvalter og fire assistenter. Dertil kom en overportør, to portører, tre sporskiftere og to kuffertdragere. I Middelfart var ansat en stationsforvalter og tre assistenter samt to portører og en sporskifter. En gennemgang af antallet af ansatte ved stationerne i det jyske område viser, at de tre store fynske stationer, Nyborg, Odense og Middelfart, mandskabsmæssigt var på samme niveau som de jyske bystationer. Således var der på en station som Viborg i 1866 ansat en stationsforvalter, to assistenter og tre portører. Samtidig måtte de fleste stationsforvaltere på de mindre landstationer og holdepladser i det jyske område klare sig uden medhjælp, og det var således kun på stationerne Sparkær og Hinnerup, at stationsforvalteren blev hjulpet af en ansat sporskifter. På Fyn blev stationsforvalterne i Ullerslev, Tommerup, Aarup og Nørre Aaby bistået af en enkelt portør.⁵⁶⁾

Ved udnævnelsen af stationsforvalterne ved de tre store stationer, Nyborg, Odense og Middelfart, ser det ud til, at jernbanedriftsselskabets ledelse søgte efter personer med tidligere jernbaneerfaring, mens man i mindre grad – og formentlig slet ikke – så på kandidaternes alder. Stationsforvalter Rudolph Theodor Hansen i Nyborg var således blot 24 år, da han overtog det ansvarsfulde arbejde, mens stationsforvalteren og den tidligere skuespiller, Carl Jens Petersen i Odense var 49 år og Andreas Fridsch Brøndsted i Middelfart 58 år. Trods sin unge alder havde Rudolph Theodor Hansen siden 1857 været ansat ved de slesvigske jernbaner, blandt andet som assistent i hovedkontoret og umiddelbart inden overflytningen til Fyn i august 1865 også været stationeret ved kryds-

ningsstationen ved Flensborg.⁵⁷⁾ Andreas Fridsch Brøndsted havde derimod erfaring som gods- og avlsforvalter på flere større sjællandske og jyske gårde, inden han i 1862 var blevet ansat som assistent ved stationen i Aarhus.⁵⁸⁾ Selv om baneingeniør Dyhr i sine erindringer var noget kritisk over for Carl Jens Petersens kvalifikationer som jernbanemand og fremhævede hans teatraliske annonceringer i ventesalen til de rejsende, når et tog var forsinket, havde Carl Jens Petersen også jernbanemæssig erfaring med sig i bagagen.⁵⁹⁾ Han havde ganske rigtigt været skuespiller og regissør i Aarhus i sin ungdom, men også været ansat som skriver i Indenrigsministeriet, inden han i 1863 blev ansat som assistent ved stationen i Randers. Set i lyset af, at den første nørrejyske jernbane var åbnet i 1862, havde Carl Jens Petersen således en vis erfaring med at arbejde på jernbanestationer.⁶⁰⁾

Hvor stationsforvalterne havde en praktisk jernbaneerfaring med sig, da de blev ansat ved den fynske jernbane, så var forvalterne på de mindre holdepladser rekrutteret fra jernbane-entreprenørernes rækker. De havde således ikke nogen praktisk jernbaneerfaring med sig fra den daglige jernbanedrift. Det var tilfældet med Otto Palludan i Holmstrup, Magnus Emilius Jantzen i Skalborg og Frederik Ludvig Wenzell i Ejby, der havde været ansat som linjeskrivere og arbejdskontrol hos ingeniør Watson under anlægsarbejderne ved den fynske jernbane. Så vidt det har kunnet konstateres, havde de heller ikke tidligere arbejdet med jernbanedrift. Således havde Frederik Ludvig Wenzell før sit engagement hos jernbaneentreprenørerne været forst- og jagtbetjent, mens Otto Palludan havde været landmand.⁶¹⁾ Antagelig havde praktisk jernbaneerfaring ikke den store betydning for holdepladserne, idet de blev regnet som stoppepladser på den fri bane, der altså lå mellem de egentlige stationer, som skulle give signal for togene. I den første tid måtte forvalterne på holdepladserne stå for alt arbejdet selv, og det var som nævnt heller ikke hver dag, togene stoppede ved holdepladserne, hvorfor der i starten ikke var brug for medhjælp i form af assistenter, portører, sporskiftere og kuffertdragere, som det var tilfældet på de egentlige stationer.



Jernbaneassistenterne var således kun at finde ved de største stationer, og de bistod stationsforvalteren i hans administrative arbejde og kunne – hvis der var behov – afløse stationsforvalteren under dennes fravær. På de mindre stationer var det kun i Aarup, der fandtes en enkelt assistent, idet arbejdspresset på de mindre landstationer ikke var så stort, at stationsforvalteren havde behov for kontorhjælp.⁶²⁾ Blandt de fem assistenter, det er lykkedes at identificere ud af de 18 assistenter, som var ansat ved den fynske bane i 1866, viser det sig, at langt hovedparten havde tidligere erfaring med jernbanedriften enten fra jernbanerne i Slesvig eller i Nørrejylland. Aldersmæssigt var der tale om forholdsvis yngre mænd i alderen 18-42 år, hvilket formentlig hænger sammen med, at assistenterne havde mulighed for senere at avancere til en stationsforvalterstilling. Det blev netop også tilfældet for alle fem assistenter.⁶³⁾ Således endte den 20-årige Johan Ivar Christian Skovsted, der blev ansat som assistent ved stationen i Odense i 1865, senere som stationsforstander ved Københavns Hovedbanegård.⁶⁴⁾

Portørerne hjalp med det praktiske, fysiske arbejde på stationerne, og blandt de 10 overportører og portører, som er blevet identificeret ud af de 28, der var ansat i foråret 1866,

ses en stor aldersspredning (29-56 år).⁶⁵⁾ Tilsyneladende var det ikke nødvendigt for portørpersonalet at have en jernbanelærlig baggrund for at blive ansat ved Dronning Louises Jernbane, men når driftsselskabet også ansatte personer uden jernbaneerfaring, kan det skyldes, at der på det tidspunkt kun var relativt få personer med direkte praktisk jernbaneerfaring.

En af de personer, der blev ansat som portør uden nogen tidligere tilknytning til jernbanen, var Johan Henrik Larsen, der var født i Skydebjerg på Fyn i 1836. Han blev ansat som portør ved den fynske bane i oktober 1865, men havde inden sin ansættelse været ansat ved postillonen, altså postvæsenets rute over Fyn, der var blevet kraftigt beskåret i forbindelse med jernbanens åbning.⁶⁶⁾ Flere af de ansatte overportører og portører havde dog en form for jernbanelærlig relation, og som det var tilfældet med forvalterne på holdepladserne, var det en fordel at have været beskæftiget ved anlæggelsen af den fynske bane. Således blev en af arbejdsmændene, fynboen Anders Christiansen, ansat som portør ved stationen i Odense i forbindelse med baneåbningen, ligesom hans kollega, sønderjyden Anders Søren Stougaard, først havde arbejdet som hingstepasser ved Hindsgavl Slot og siden fun-

Jernbanerne var stærkt påvirket af militære traditioner. Personalet bar uniformer med tydelig angivelse af rang. Jernbanernes drift var nøje reguleret, og det gjaldt også de ansattes handlinger og omgangsformer som beskrevet i dette tjenestereglement fra 1865, der omhandlede især embedsmænd og betjente (Danmarks Jernbanemuseum).



geret som ingeniør Watsons kusk under anlæggelsen af Dronning Louises Jernbane. Han blev også ansat som portør fra den fynske jernbanes åbning.⁶⁷⁾ Både i tilfældet med holdepladsforvalterne og portørpersonalet ser det ud til, at man har rekrutteret personalet direkte ved jernbaneanlægget.

SAMMENFATNING

Dronning Louises Jernbane var blot en af de utallige jernbanestrækninger, som i løbet af 1800-tallet blev anlagt og var med til at bringe fremskridt til den egn og det land, de blev anlagt i – ikke bare i Danmark, men i hele verden. Siden åbningen af den første dampdrevne jernbane i Storbritannien i 1825 – altså præcis 40 år før den fynske banes åbning – havde adskillige jernbaneselskaber set dagens lys. Det Danske Jernbane-Driftsselskab, som kom til at drive de jysk-fynske jernbaner i den første tid, adskilte sig ikke meget fra andre af datidens jernbaneselskaber. Det britiske ejerskab kom dog til at præge jernbanedriftsselskabet i den første tid. Ikke mindst fordi flere af både de ledende medarbejdere og enkelte af de menige ansatte stammede fra det britiske imperium. Det var først med statsovertagelsen af driftsselskabet i 1867, at den øverste ledelse i skikkelse af overdriftsinspektøren blev varetaget af en dansker. Beskrivelserne af den sidste engelske overdriftsinspektør og den første danske chef for jernbanerne viser, at der blev tale om et egentligt lederskifte, men det har nok mere haft bund i de to personers – Trevithick og Holst – forskellige personligheder. Det er i jernbanelitteraturen blevet fremhævet, at de første jysk-fynske jernbaner var præget af en militaristisk ordensdisciplin, men spørgsmålet er, om denne 'orden-og-disciplin'-tilgang ikke nærmere kom med den officersuddannede Niels Henrik Holst.⁶⁸⁾ Eksempelvis tyder Holsts irettesættelse af driftsinspektør Marolly i efteråret 1867 i alle fald ikke på, at den lokale fynske ledelse var præget af militærisk disciplin, når de ansatte på stationerne færdedes hjemmevant på banegårdene iført tøfler og morgensko og anvendte stationerne til lageropbevaring.

Det er i en nyere jernbanehistorisk artikel om den fynske jernbane blevet fremhævet, at mange af de ansatte ved den fynske jernbane bogstaveligt talt kom lige ind fra gaden og tidligere havde været beskæftiget med alle mulige professioner som købmand, skuespiller, officer, landmand, dyrlæge og fotograf.⁶⁹⁾ Dette udsagn er kun delvis rigtigt og ikke helt dækkende, for ganske vist havde mange af de ansatte i deres tidligere karrierer været beskæftiget med mange forskellige

erhverv, ligesom de kom med mange forskellige baggrunde. Det kan konstateres, at mange af de personer, som jernbane-driftsselskabet rent faktisk ansatte ved Dronning Louises Jernbane, havde en praktisk jernbanemæssig erfaring primært fra den slesvigske jernbane og driftsselskabets bane-strækninger i Jylland. Således havde stationsforvalter Carl Jens Petersen tidligere været skuespiller, men da han blev forfremmet til stationsforvalter i Odense, havde han faktisk en praktisk erfaring fra de nørrejyske jernbaner med sig i bagagen. At der var en stor mængde personer, som gik direkte fra en ansættelse i det sydslesvigske jernbaneselskab til en stilling ved Dronning Louises Jernbane, skal ganske givet ses i kølvandet på det fatale danske nederlag i krigen 1864, da hertugdømmerne blev tabt og dermed ikke længere var en del af riget. Det var derfor naturligt, at en del personer antagelig enten af personlige eller nationale grunde ønskede at flytte væk fra de tabte landområder for at komme til at bo i kongeriget. Dertil kom, at flere ansatte kom direkte fra anlægsentreprenørernes rækker, hvor det ser ud til, at ingeniør Watson fra baneanlægget har spillet en aktiv rolle i rekrutteringen af ansatte til den fynske jernbanestrækning. Der var således i udpræget grad tale om erfarne personer med en mere eller mindre fagspecifik jernbaneviden, som blev ansat ved Dronning Louises Jernbane. Mange – navnlig stationsforvalterne og assistenterne – havde på forskellig vis haft betroede stillinger enten ved de slesvigske eller jyske jernbaner, mens baneafdelingens folk og forvalterne på holdepladserne havde erfaring fra baneanlæggelser både inden for kongerigets grænser og fra udlandet. Men naturligvis var der blandt de ansatte også enkelte personer uden en specifik jernbanemæssig baggrund, hvilket var tilfældet blandt portørpersonalet. Ligeledes ses en naturlig favorisering af personer med praktisk-teknisk indsigt i lokomotivkørsel i lokomotivdepartementet, hvor det var en nødvendighed, at lokomotivpersonalet havde tidligere erfaring med damplokomotiver og kørsel med jernbanetog.

Langt de fleste ansatte forblev i store dele eller hele deres arbejdsliv ved jernbanen, hvilket nok også skyldtes de gode

muligheder for forfremmelser. Det var kun få, som søgte videre – eller for den sags skyld blev afskediget eller blev degraderet. Da den første stationsforvalter i Marslev, Söncke Sørensen Klixbüll, i 1872 blev degraderet til forvalter ved Langskov Holdeplads, skyldtes det en fatal sikkerhedsmæssig fejl, hvor et sammenstød mellem to tog kun blev hindret af en snarrådig ledvogter.⁷⁰⁾ Forvalter Otto Palludan i Holmstrup, der i 1868 forflyttedes til Skalbjergholdeplads, blev også først afskediget fra jernbanens tjeneste, efter at det flere gange var blevet afsløret, at han på grund af en dårlig privatøkonomi havde lånt penge af jernbanens kasse og solgt jernbanebilletter under bordet uden af føre dem i regnskabet. Selv om han blev afskediget som forvalter i 1870, blev han allerede i 1872 genantaget som portør og fungerede gennem flere år ved stationen i Odense, indtil han blev udnævnt til ekspedient (forvalter) ved den jyske holdeplads i Funder i 1878.⁷¹⁾ Den fynske jernbanes åbning i efteråret 1865 gav således mulighed for, at en lang række personer fik sig et fast arbejde, der for manges vedkommende blev en livsopgave, også selv om enkelte af dem kom til at træde lidt ved siden af de forventninger, som jernbanens ledelse havde til medarbejderne.

Ved overtagelsen af selskabet i 1867 overtog staten ikke bare de fysiske elementer i landskabet i form af banedæmninger, jernbaneskiner og bygninger samt det rullende materiel bestående af vogne og lokomotiver, men også en stor gruppe ansatte. Det var de såkaldte bestillingsmænd – eller med et måske mere moderne udtryk: funktionærer – der var en ny gruppe statslig ansatte, men i en lavere grad og uden den Nimbus, der stod om embedsmændene. Skillelinjen mellem, hvor når den enkelte medarbejder var embedsmand eller bestillingsmand, kunne være flydende, navnlig når man ser på stationsforvalterne på de større stationer, men den største gruppe af bestillingsmænd, ved jernbanerne fandt man blandt stations- og togpersonalet.

I takt med jernbanenettets ekspansion voksede antallet af bestillingsmænd mærkbart, og dermed voksede en ny social gruppe frem i samfundet. At der virkelig var tale om en nærmest eksplosiv vækst af bestillingsmænd ses blandt andet i

Stationer og holdepladser blev lokale centre, også selv om bydannelsen mange steder lod vente på sig i nogle år. Selv små jernbanemiljøer og vogterhuse var anderledes indslag i landskabet. Jernbanen bragte mennesker og nye funktioner med sig. Her ses formentlig den lokale banevogter i Bred ved det udvidede vogterhus sidst i 1800-tallet (Danmarks Jernbanemuseum).

antallet af ansatte ved stationen i Odense. I 1867 – altså et par år efter åbningen af den fynske hovedbane i 1865 – var der foruden stationsforvalteren ansat fire assistenter, fem portører og to sporskiftere. I 1877 var antallet udvidet til at omfatte en stationsforvalter, syv assistenter og 17 portører, pakhuskarle og stationsbude. I 1887 var antallet yderligere udvidet, så der var ansat en stationsforstander og en gods-ekspeditør, 10 assistenter og tre elever ved banegården. Hertil kom en rangerformand og hele 19 portører samt et ukendt antal stationsbude og pakhuskarle.

Der var således tale om en stadigt voksende social gruppe, der var udgået fra arbejderklassen eller dét, der i litteraturen er blevet betegnet som de lavere lag af håndværksmestre og selvstændige landbrugere. Bestillingsmændene havde en særegen position i samfundet, der adskilte sig fra de tidligere kendte sociale mønstre, idet de var fastansatte og dermed havde tryk i ansættelsen, med mindre de som nævnt begik grove fejl eller forsømmelser. Ved forfremmelser skete en gradvis overgang mellem de forskellige sociale klasser, hvilket på lang sigt var med til at nedbryde det gamle classesamfund.⁷²⁾ Så længe man holdt sig i skindet, ikke skejede ud eller overtrådte reglementerne, var man sikret fast ansættelse og sikkerhed i sin stilling såvel under jernbanedriftsselskabets ledelse som efter den statslige overtagelse, hvorfor en ansættelse ved banerne var attraktivt for mange lønmodtagere.

Dannelsen af den nye samfundsgruppe medførte dog ikke en direkte omvæltning af de bestående forhold fra den ene dag til den anden, ligesom de sociale forhold først bedredes over en meget lang tidshorison. Ved dannelsen af Det Danske Jernbanedrifts-Selskab var de ansatte heller ikke samlet i faglige organisationer, og det var først i 1860'erne, at de første egentlige fagforeninger opstod på det danske arbejdsmarked.⁷³⁾ Blandt personalet samlede man sig forholdsvis tidligt i forskellige sociale og selskabelige foreninger, og blandt andet i Nyborg gik flere af jernbanens ansatte i 1871 sammen om dannelsen af en sangforening, mens egentlig faglig organisering lod vente på sig.⁷⁴⁾

For mange mennesker – også de ansatte inden for jernbanedriften – var det i 1800-tallet ikke usædvanligt at have en arbejdsdag på omkring 12 timer med nogle længere pauser i løbet af dagen.⁷⁵⁾ Dertil kom, at lønnen ikke altid kunne betale de mest nødvendige fornødenheder. Således måtte ledvogter Mads Larsen i vogterhus 13 ved Odense-Nyborg Landevejen på den fynske hovedbane i 1870'erne supplere sine indtægter ved at arbejde som murer uden for den almindelige arbejdstid, fordi han havde en meget stor børneflokk.⁷⁶⁾

Selv om togenes antal ikke var så stort som i dag, kunne der – i lighed med mange andre arbejdspladser – således være hårde arbejdsforhold, men først fra begyndelsen af 1880'erne begyndte der blandt de ansatte at ske en samling til at påvirke banernes ledelse for at bedre arbejdsvilkårene. Også i Folketinget blev jernbanefolkenes forhold drøftet, og den senere statsminister Klaus Berntsen udtalte i 1888-89, at ”den Kommando, som føres overfor det underordnede Personale ved Banerne, ligner mere Kommandoen i Militæretaten end i en civil Institution”.⁷⁷⁾ Først omkring 1890 dukkede de første egentlige faglige foreninger op på jernbaneområdet.⁷⁸⁾

KILDEmateriale

Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen, Journalsager 1865-1949, Ab-N 1865-67 pk. 1, N1865-67.

Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen Journalsager 1865-1949, Aa-Bb pk. 12, Journalsag Ba 1.

Rigsarkivet, Landsarkivet for Nørrejylland, DSB, TTDSB-111, DSB-JF – Baneafdelingen, pk. BF 3, Journalsag 1872/1070

Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab, Sagligt ordnede sager 1861-67, Direktionens forhandlingsprotokol og de enkelte direktionsmøder pk. 1, Referat af bestyrelsesmøde 29/3 1865, 6/3 1866 og 30/6 1866.

Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab, Sagligt ordnede sager 1861-67, Driftsberetninger mm 1863-66 pk. 7, De jydsk-fyenske Jernbaner. Fortegnelse over Embedsmænd og Betjente den 1. April 1866.

Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab 1861-67 – Sagligt ordnede sager pk. 7, De jydsk-fyenske Jernbaner – Fortegnelse over Embedsmænd og Betjente den 1. Januar 1867.

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 8: A181-200, Personalesag A181 (Baneformand Olaf Aakeson).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 26: B 1 – 25, Personalesag B15 (stationsforvalter Andreas Frausing Fridsch Brøndsted).



Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 26: B 1 – 25, Personalesag B23 (Overportør Hans Peter Blæshøj).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 28: B 51 – 64, Personalesag B55 (Forvalter Jens Nicolai Borum).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 31: B 96-117, Personalesag B101 (Assistent Ludvig Beck).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 53: C 50-80, Personalesag C61 (Portør Andreas Christiansen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 56: C 149-168, Personalesag C159 (Fyrbøder Christen Christensen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 77: D 28 – 51, Personalesag D33 (Kolonneformand Frederik Christian Dreller).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 84: E 1-21, Personalesag E6 (Assistent Lars Eriksen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 90: F 1– 38, Personalesag F4 (Portør Andreas Peter Frederiksen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 90: F 1 – 38, Personalesag F34 (Fyrbøder Morten Fischer).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 107: H 11-55, Personalesag H27 (Overkonduktør Peter Petersen Hørlykke).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 111: H 179-229, Personalesag H191 (Overportør Jørgen Rasmus Henriksen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 111: H 179-229, Personalesag H209 (Ledvogter Hans Hansen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 116: H 365 – 391, Personalesag H382 (Stationsforvalter Rudolph Theodor Hansen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 117: H 392-418, Personalesag H396 (Assistent Johan Christian Hansen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 148: J 1 – 40, Personalesag J32 (Forvalter Magnus Emilus Jantzen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 151: J 130-175, Personalesag J140 (Overportør Hans Hansen Ferslev Jespersen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 151: J 130-175, Personalesag J148 (Portør Hans Jensen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 154: J 257 – 300, Personalesag J296 (Lokomotivfører Vilhelm Johansen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 194: K1-40, Personalesag K5 (Stationsforvalter Söncke Sørensen Klixbull).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 195: K41-78, Personalesag K50 (Lokomotivfører Peter David Kjøpping).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 195: K 41-78, Personalesag K71 (Konduktør Jacob Petersen Kurtz).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 202: K 241-264, Personalesag K251 (Assistent Ernst Kjærgaard Krüger).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 210: L 46-75, Personalesag L46 (Portør Søren Lausen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 210: L 46-75, Personalesag L58 (Kasserer Eduard Rutger Lindhberg).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 211: L 76-109, Personalesag L92 (Bremsevogter Johan Henrik Larsen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 230: M27-45, Personalesag M45 (Driftsinspektør Joachim Francis Marolly).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 247: N 107-163, Personalesag N144 (Portør Jens Nielsen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 247: N 107-163, Personalesag N153 (Kolonneformand Frederik Christian Nielsen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 288: P1-35, Personalesag P8 (Stationsforvalter Carl Jens Petersen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 292: P111-140, Personalesag P119 (Forvalter Otto Palludan).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 322: R 1-25, Personalesag R4 (Overkonduktør Niels Rasmussen).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 345: S 141-175, Personalesag S155 (Portør Anders Sørensen Stougaard).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 355: S 346-370, Personalesag S366 (Assistent Johan Ivar Christian Skovsted).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 371: T30-52, Personalesag T34 (Overbanemester John Lofts Townsend).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 371: T30-52, Personalesag T37 (Fyrbøder Peter Thruel).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 380: U 1-V 13, Personalesag W2 (Forvalter Fritz Frederik Ludvig Wenzell).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 382: V 35-73, Personalesag W44 (Maskinmester Joshua Smith Wood).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 400: Ma 1-Na 22, Personalesag Ma2 (Kolonneformand Johann Carl Joseph Mickonauke).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 402: Na 66-Oa 20, Personalesag Oa3 (Kolonneformand Mous Olsson).

Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 405: Ra 1 - 27, Personalesag Ra2 (Kolonneformand Jørgen Rasmussen).

LITTERATUR

Dansk Jernbaneblad, div. årgange.

Dansk Biografisk Leksikon. da.wikipedia.org/wiki/William_Bailey, hentet 29/7 2015.

Buch, Martin og G.I. Gomard, *Danmarks Jernbaner. Historisk og biografisk Haandbog*, Bind 1, Alex Kappels Forlag, København, 1933.

Christensen, Eigel og Morten Flindt Larsen, John Poulsen, Henning Sørensen og Else Trier. *Vestegnen og jernbanen gennem 150 år, København-Roskilde Banen 1847-1997*, BaneBøger, Smørum, 1997.

Christiansen, Asger, 1865: Den fynske Hovedbane åbner, *Jernbanehistorisk Årbog '90*, BaneBøger, Roskilde 1990, s. 4-17.

Christiansen, Asger og John Poulsen, 1867: De første statsbaner. Staten overtager driften af de jysk-fynske jernbaner, *Jernbanehistorisk Årbog '92*, BaneBøger, Roskilde 1992, s. 3-13.

Cox, John. *Samuel Morton Peto (1809-1889), The Achievements and Failings of a Great Railway Developer*, Railway & Canal Historical Society, Norfolk, 2008.

Dresler, Steffen, De første maskindirektører ved jernbanerne i Jylland, *Tog i tiden 2003-04*, Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum, Danmarks Jernbanemuseum, Odense 2004, s. 30-32.

Dybdahl, Vagn, Det nye samfund på vej 1871-1913, *Dansk socialhistorie*, 5, Gyldendal, København, 1982.

Dyhr, Søren Børgesen Vandborg, *En baneingeniørs erindringer 1859-1889*, BaneBøger, Smørum 2004.

Munch, P., Det danske Folks Livsvilkår 1864-1914, *Schultz Danmarkshistorie*, V, J.H. Schultz Forlag, København 1942, s. 491-675.

Ousager, Steen, *Guldsnoren på sporet. Jernbane, politik og forening*, Jernbaneforeningen/Odense Universitetsforlag, Odense 1991.

Petersen, Charles et. al., *Dansk Jernbaneforbund 1899-1924*, Bog- og Papirhandelen Fremad, København, 1924.

Rambusch, H.H.A., *En gammel jernbanemand's Erindringer 1854-1882*, J.L. Lybeckers Forlag, København, 1916.

Schmidt, Christian, Administrationsforhold, *De danske Statsbaner 1847-1947*, DSB, København 1947, s. 174-99.

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen. På sporet 1847-1997*, bind 1, DSB Jernbanemuseet, Odense, 1997.

Thestrup, Poul, Åbningen i 1854 af Den sydslesvigske Jernbane Flensborg-Husum-Tønning med sidebane Øster Ørsted-Rendsborg, *Tog i tiden 2003-04*, Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum, Danmarks Jernbanemuseum, Odense 2004, s. 18-29.

Vejre, Christian, *Dansk Jernbane Forbund 1899-1949*, Dansk Jernbaneforbund, København, 1949.

Viinholt-Nielsen, Lars, Jernbanen Nyborg-Middelfart – 150 år den 8. september 2015, *Jernbanen*, 5/2015, Dansk Jernbane-Klub, Herlev, 2015, s. 32-41.

NOTER

1. *Sydfyenske Tidende*, 9. september 1865.
2. Christensen et. al., *Vestegnen og jernbanen gennem 150 år, København-Roskilde Banen 1847-1997*, BaneBøger, Smørum, 1997, s. 7.
3. John Cox, *Samuel Morton Peto (1809-1889), The Achievements and Failings of a Great Railway Developer*, Railway & Canal Historical Society, Norfolk 2008, s. 75 ff.
4. Poul Thestrup, Åbningen i 1854 af Den sydslesvigske Jernbane Flensborg-Husum-Tønning med sidebane Øster Ørsted-Rendsborg, *Tog i tiden 2003-04*, Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum, Danmarks Jernbanemuseum, Odense 2004, s. 20 ff.
5. Christiansen, Asger og John Poulsen, 1867: De første statsbaner. Staten overtager driften af de jysk-fynske jernbaner, *Jernbanehistorisk Årbog '92*, BaneBøger, Roskilde 1992, s. 5.
6. Steen Ousager, *Guldsnoren på sporet. Jernbane, politik og forening*, Jernbaneforeningen/Odense Universitetsforlag, Odense 1991, s. 21f.
7. Christiansen et al. (1992) op. cit. s. 5, Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen. På sporet 1847-1997*, bind 1, DSB Jernbanemuseet, Odense, 1997, s. 147.
8. Poul Thestrup, *Dampen binder Danmark sammen. På sporet 1847-1997*, bind 1, DSB Jernbanemuseet, Odense, 1997, s. 147 f.
9. Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab, Sagligt ordnede sager 1861-67, Direktionens forhandlingsprotokol og de enkelte direktionsmøder pk. 1, Referat af bestyrelsesmøde 29/3 1865.
10. Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab, Sagligt ordnede sager 1861-67, Direktionens forhandlingsprotokol og de enkelte direktionsmøder pk. 1, Referat af bestyrelsesmøde 6/3 1866 og 30/6 1866.
11. Christiansen et al. (1992) op. cit., s. 5, Thestrup (1997) op. cit., s. 147.
12. Christiansen et al. (1992) op. cit., s. 6.
13. Thestrup (1997) op. cit., s. 149.
14. Christian Schmidt, Administrationsforhold, *De danske Statsbaner 1847-1947*, DSB, København 1947, s. 177.
15. Dansk Jernbaneblad, 8. oktober 1911.
16. Christiansen et al. (1992) op. cit., s. 9.
17. Schmidt (1947) op. cit., s. 178 f.
18. Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab 1861-67 – Sagligt ordnede sager pk. 7, De jysk-fynske Jernbaner – Fortegnelse over Embedsmænd og Betjente den 1. januar 1867.
19. Schmidt (1947) op. cit., s. 177 f; Thestrup (1997) op. cit., s. 180 ff.
20. Schmidt (1947) op. cit. s. 179.
21. Martin Buch og G.I. Gomard, *Danmarks Jernbaner. Historisk og biografisk Haandbog*, Bind 1, Alex Kappels Forlag, København, 1933, s. 213; Christiansen et al. (1992) op. cit., s. 9, *Dansk Biografisk Leksikon*.
22. Søren Børgesen Vandborg Dyhr, *En baneingeniørs erindringer 1859-1889*, BaneBøger, Smørum 2004, s. 27 ff. Dyhrs indtryk kan være farvet af en modvilje mod Holst. Søren Dyhr forlod de jysk-fynske jernbaner i 1870'erne for at blive leder af det Sydfyenske Jernbaneselskab og tog i den forbindelse en del tidligere kolleger med sig til Sydfyn.
23. Thestrup (1997) op. cit., s. 188.
24. Rigsarkivet, Landsarkivet for Nørrejylland, DSB, TTDSB-111, DSB-JF – Baneafdelingen, pk. BF 3, *Journalsag 1872/1070*.
25. Schmidt (1947) op. cit., s. 178 f.

26. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 230: M27-45, Personalesag M45.
27. Schmidt (1947) op. cit., s. 180.
28. *Dansk Jernbaneblad*, 8. oktober 1911.
29. Lars Viinholt-Nielsen, *Jernbanen Nyborg-Middelfart – 150 år den 8. september 2015*, *Jernbanen*, 5/2015, Dansk Jernbane-Klub, Herlev, 2015, s. 34 f.
30. Christiansen, Asger, 1865: Den fynske Hovedbane åbner, *Jernbanehistorisk Årbog '90*, BaneBøger, Roskilde 1990, s. 14 f.
31. *Sydfyenske Tidende*, 5. september 1865.
32. *Middelfart Avis*, 29. december 1865.
33. Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab, Sagligt ordnede sager 1861-67, Driftsberetninger mm 1863-66 pk. 7, De jydsk-fyenske Jernbaner. Fortegnelse over Embedsmænd og Betjente den 1. April 1866.
34. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 322: R 1-25, Personalesag R4; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 405: Ra 1 - 27, Personalesag Ra2; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 402: Na 66-Oa 20, Personalesag Oa3; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 400: Ma 1-Na 22, Personalesag Ma2; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 247: N 107-163, Personalesag N153; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 77: D 28 - 51, Personalesag D33; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 56: C 149-168, Personalesag C159; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 8: A181-200, Personalesag A181; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 371: T30-52, Personalesag T37; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 371: T30-52, Personalesag T34; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 292: P111-140, Personalesag P119; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 288: P1-35, Personalesag P8; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 230: M27-45, Personalesag M45; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 195: K41-78, Personalesag K50; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 194: K1-40, Personalesag K5; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 154: J 257 - 300, Personalesag J296; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 148: J 1 - 40, Personalesag J32; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 116: H 365 - 391, Personalesag H382; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 90: F 1 - 38, Personalesag F34; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 28: B 51 - 64, Personalesag B55; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 26: B 1 - 25, Personalesag B15; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 26: B 1 - 25, Personalesag B23; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 211: L 76-109, Personalesag L92; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 202: K 241-264, Personalesag K251; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 195: K 41-78, Personalesag K71; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 117: H 392-418, Personalesag H396; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 111: H 179-229, Personalesag H191; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 380: U 1-V 13, Personalesag H209; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 382: V 35-73, Personalesag W44; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 31: B 96-117, Personalesag B101; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 31: B 96-117, Personalesag B101; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 84: E 1-21, Personalesag E6; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 107: H 11-55, Personalesag H27; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 210: L 46-75, Personalesag L46; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 210: L 46-75, Personalesag L58; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 90: F 1- 8, Personalesag F4; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 345: S 141-175, Personalesag S155; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 247: N 107-163, Personalesag N144; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 53: C 50-80, Personalesag C61; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 151: J 130-175, Personalesag J140; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 151: J 130-175, Personalesag J148.
35. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 202: K 241-264, Personalesag K251; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 148: J 1 - 40, Personalesag J32.
36. Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab, Sagligt ordnede sager 1861-67, Driftsberetninger mm 1863-66 pk. 7, De jydsk-fyenske Jernbaner. Fortegnelse over Embedsmænd og Betjente den 1. April 1866.
37. Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab, Sagligt ordnede sager 1861-67, Driftsberetninger mm 1863-66 pk. 7, De jydsk-fyenske Jernbaner. Fortegnelse over Embedsmænd og Betjente den 1. April 1866.
38. Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab, Sagligt ordnede sager 1861-67, Driftsberetninger mm 1863-66 pk. 7, De jydsk-fyenske Jernbaner. Fortegnelse over Embedsmænd og Betjente den 1. April 1866; Schmidt 1947:179.
39. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 210: L 46-75, Personalesag L58.
40. Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen, Journalsager 1865-1949, Ab-N 1865-67 pk. 1, N1865-67; Viinholt-Nielsen 2015: s. 38f.

41. Dyhr (2004) op. cit., s. 44 ff.
42. Viinholt-Nielsen (2015) op. cit., s. 371; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 371: T30-52, Personalesag T34.
43. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 400: Ma 1-Na 22, Personalesag Ma2.
44. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 402: Na 66-Oa 20, Personalesag Oa3; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 8: A181-200, Personalesag A181.
45. Christiansen (1990) op. cit., s. 13, Steffen Dresler, De første maskindirektører ved jernbanerne i Jylland, *Tog i tiden 2003-04*, Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum, Danmarks Jernbanemuseum, Odense 2004, s. 30 ff.
46. Christiansen et al. (1992) op. cit., s. 10.
47. H.H.A. Rambusch, *En gammel Jernbanemands Erindringer 1854-1882*, J.L. Lybeckers Forlag, København, 1916, s. 158, Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 382: V 35-73, Personalesag W44.
48. da.wikipedia.org/wiki/William_Bailey, hentet 29. juli 2015.
49. Christiansen (1990) op. cit., s. 14.
50. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 154: J 257 – 300, Personalesag J296.
51. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 322: R 1-25, Personalesag R4; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 107: H 11-55, Personalesag H27.
52. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 230: M27-45, Personalesag M45.
53. Buch et al. (1933) op. cit., s. 213.
54. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 232: M 91-135, Personalesag M95.
55. Dyhr (2004) op. cit., s. 33.
56. Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab, Sagligt ordnede sager 1861-67, Driftsberetninger mm 1863-66 pk. 7, De jydsk-fyenske Jernbaner. Fortegnelse over Embedsmænd og Betjente den 1. April 1866.
57. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 116: H 365 – 391, Personalesag H382.
58. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 26: B 1 – 25, Personalesag B15.
59. Dyhr 2004: s. 32.
60. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 288: P1-35, Personalesag P8.
61. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 380: U 1-V 13, Personalesag W2; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 292: P111-140, Personalesag P119; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 148: J 1 – 40, Personalesag J32.
62. Rigsarkivet, Det Danske Jernbanedriftsselskab, Sagligt ordnede sager 1861-67, Driftsberetninger mm 1863-66 pk. 7, De jydsk-fyenske Jernbaner. Fortegnelse over Embedsmænd og Betjente den 1. April 1866.
63. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 355: S 346-370, Personalesag S366; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 31: B 96-117, Personalesag B101; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 202: K 241-264, Personalesag K251; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 117: H 392-418, Personalesag H396; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 84: E 1-21, Personalesag E6.
64. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 355: S 346-370, Personalesag S366.
65. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 90: F 1- 8, Personalesag F4; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 210: L 46-75, Personalesag L46; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 322: R 1-25, Personalesag B23; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 53: C 50-80, Personalesag C61; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 345: S 141-175, Personalesag S155; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 151: J 130-175, Personalesag J140; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 211: L 76-109, Personalesag L92; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 195: K 41-78, Personalesag K71; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 247: N 107-163, Personalesag N144; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 111: H 179-229, Personalesag H191.
66. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 211: L 76-109, Personalesag L92.
67. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 53: C 50-80, Personalesag C61; Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 345: S 141-175, Personalesag S155.
68. Christian Schmidt, Administrationsforhold, De danske Statsbaner 1847-1947, DSB, København 1947, s. 174-99, s. 181.
69. Viinholt-Nielsen (2015) op. cit., s. 38.
70. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 194: K1-: p. 40, Personalesag K5.
71. Rigsarkivet, DSB – Personaleafdelingen, Personaleakter, afskedigede eller døde (1880-1932) pk. 292: P111-140, Personalesag P119.
72. Dybdahl, Vagn, *Det nye samfund på vej 1871-1913*, Dansk socialhistorie, 5, Gyldendal, København, 1982, 48 ff., Ousager (1991) op. cit., s. 56.
73. P. Munch, Det danske Folks Livsvilkår 1864-1914, *Schultz Danmarkshistorie*, V, J.H. Schultz Forlag, København 1942, s. 580.
74. Ousager (1991), op. cit., s. 62 f.
75. Dybdahl (1982) op. cit., s. 234 f.
76. Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen Journalsager 1865-1949, pk. 12 Aa-Bb, Journalsag Ba 1.
77. Charles Petersen et. al., *Dansk Jernbaneforbund 1899-1924*, Bog- og Papirhandelen Fremad, København, 1924, s. 1 ff.
78. Ousager (1991) op. cit., s. 62, Christian Vejre, *Dansk Jernbane Forbund 1899-1949*, Dansk Jernbaneforbund, København, 1949, s. 7 ff.

SUMMARY

In September 1865, Queen Louise's Railway was inaugurated on the Danish island of Funen. The line was 78.5 km and ran between Nyborg and Middelfart. It was constructed by the British civil engineering contractors Peto, Brassey and Betts and operated by Det danske Jernbane-Driftsselskab (the Danish Railway Operating Company), which was owned by the contractors. This article concerns the first year of the Funen line, how the company was organised and the people who were employed at the inauguration.

In the 1860s, it was by no means unusual that the contractors building a railway line would subsequently get to operate it. Similar examples are known from Norway, the then Danish Duchy of Schleswig and from Jutland where Det danske Jernbane-Driftsselskab operated the railway lines from 1862. Det danske Jernbane-Driftsselskab, which existed until the autumn of 1867 when the Danish state bought the company, was managed by a board with both Danish and British members. The board was in overall charge of the company, while the day-to-day management was undertaken by the chief operations manager. Even though there were several chief operations managers during the company's brief existence, they were definitely all British, a fact that left its mark on the organisation. For example, some of the rules and regulations were printed in English and there were several British people among the staff, e.g. some of the engine drivers.

Det danske Jernbane-Driftsselskab's lines were divided into sections, one of which was the Funen line between Nyborg and Middelfart. Each section had an operations department which was responsible for the operation of stations and halts, and which was in overall charge of the train services on the line in question. Add to this a tracks department responsible for the maintenance of the line and an engine department which maintained the rolling stock at the railway workshop in Nyborg and supplied staff (engine drivers, stokers, ticket collectors, etc.) for the trains. Every department was headed by a general manager (an operations manager, a section engineer and a chief engineer respectively),

reporting to the railway's head office in Aarhus. Every general manager was in charge of a number of staff. A survey dated 1 April 1866 shows that the Funen line employed 126 men in addition to a small number of women who replaced their husbands as level-crossing keepers when the men were busy maintaining the track. In fact, 54 men, i.e. the larger number of staff, were employed as level-crossing keepers and they generally lived in lodges specifically built for them along the track.

The inauguration of the Funen line in the autumn of 1865 generated a large number of different jobs: station masters, railway officials, railwaymen, porters and pointsmen at the major stations of Nyborg, Odense and Middelfart and also at five rural stations together with supervisors at the halts along the line at which trains did not initially stop every day. In addition, there was obviously also a need for engine drivers, stokers and ticket collectors for the trains and the senior and subordinate staff required by the tracks department.

A review of some staff records shows that a large proportion of staff was recruited from the South Schleswig Railway, which was operated directly by the contractors Peto, Brassey and Betts and not as a part of Det danske Jernbane-Driftsselskab. However, the Schleswig and Jutland/Funen railway companies shared the same chief operations manager, namely the Englishman John Louth. The reason why many of the employees came from South Schleswig was probably because Denmark lost the war for the duchies of Schleswig and Holstein to Prussia and Austria in 1864, and following the conclusion of peace, some of the Danish staff at the South Schleswig Railway was employed in Funen instead. In addition, staff was recruited internally from Det danske Jernbane-Driftsselskab's lines in Jutland, particularly some of the staff in the engine department. A few engine drivers were also recruited from Sjællandske Jernbaneselskab which operated railway lines on the island of Zealand.

In addition, it is worth mentioning that some of the new staff took part in the construction of the line. Thus, quite a few of the supervisors at the halts on the line were recruited

among the construction staff; this also applied to the ten gangers who were employed by the tracks department. Every ganger got a section of the Funen line to maintain. Several of the gangers had been members of the construction team working on the Funen line before they were employed by Det Danske Jernbane-Driftsselskab. Moreover, quite a few of the gangers grew up abroad (in Sweden and the then Prussian Poland) and had worked on railway construction in, for example, Russia before they ended up taking part in the construction of Queen Louise's Railway.

Even though some of the employees at the Funen line, particularly those in subordinate positions, had no experience in the industry when they were employed at Queen Louise's Railway, it does appear that Det Danske Jernbane-Driftsselskab, not surprisingly, was also looking for people

with practical experience of railway operation, such as driving steam engines or previous experience in track maintenance, security services or not least station operations.

In 1867, the Danish state decided to buy Det Danske Jernbane-Driftsselskab, and even though the now state-owned company appointed a Danish national as its chief operations manager and was placed under the auspices of the Ministry of the Interior, there were no immediate noticeable changes. Some of the British people in senior positions obviously left the company, but for many years and certainly until the turn of the century, there were British employees in both managerial and subordinate positions at the Jutland/Funen railway lines, almost as a reminder of Britain's heyday as railway contractors in Jutland and Funen.