

# DRONNING LOUISES JERNBANE

– anlæggelsen af banen og den tidligste udvikling i de rurale områder frem til ca. 1900

Af Anders Myrtue

## INDLEDNING

10. marts 1861 vedtog Folketinget at etablere en jernbaneforbindelse over Fyn fra Nyborg til Middelfart og videre til Strib. Udvælgelsen af den rigtige linje foregik dels ved politiske drøftelser, dels ved praktisk besigtigelse. Politisk og infrastrukturtelt var det vigtigt at skabe forbindelse på tværs af landet.<sup>1)</sup> Eventuelle oplandsfunktioner var sekundære. Dernæst var det til overvejelse, om banen skulle føres til Assens og videre til Slesvig-Holsten, eller til Middelfart og videre til Nørrejylland. Man valgte som bekendt Middelfart, men ved at føre banen syd om Højfyn (Vissenbjerg), kom man tættere på Assens, og i 1884 åbnede en bane fra Tommerup til Assens. For anlægget af den sydlige linje ved Vissenbjerg talte også, at den blev lettere at bygge ved at gå uden om højdedragene, og at et større område uden købstæder blev tilgængeligt for transport.

Til at rekonoscere og udstikke den overordnede linjeføring sendte Indenrigsministeriet i sommeren 1860 et hold på fire militæringeniører (major C.T. Jørgensen, kaptajn N.C. Esmann og løjtnanterne S.B.V. Dyhr og H. Høncke) i felten.<sup>2)</sup> Senere fulgte engelske ingeniører fra firmaet Peto, Brassey & Betts, som fik totalentreprisen på banens bygning. Kommissarius for jernbanen gennemførte rutinemæssigt en besigtigelse sammen med repræsentanter for det berørte amt og de berørte sogneforstanderskaber (i 'Linjekommissionen'), men desværre er protokollen til belysning af besigtigelserne ikke at finde i arkivet, så en mængde detaljer til 'tracé-billedet' mangler.<sup>3)</sup> Hvad vi dog må antage, er at det er gået hurtigt. Et udateret udkast til plan for besigtigelserne fra Odense til Nørre Aaby findes, og det viser, at man påtænkte at besigtige de 5½ mil, strækningen udgjorde, på kun syv dage.



*Dronning Louises Jernbane. De væsentligste lokaliteter, som er omtalt i artiklen, er indtegnet (Anders Myrtue 2015).*



Banen ud til Slipshavn ca. 1890.



Holmstrup Station omkring 1890.



Marslev-Vejrupgård station omkring 1890.

Efter fastlæggelsen af tracéet kunne man allerede 3. maj 1862 udsende en fuldstændig liste over berørte lodsejere på strækningen fra Nyborg til Brændekilde og 14. august over strækningen fra Brændekilde til Nørre Aaby. Endelig forelå listen over berørte lodsejere på strækningen fra Nørre Aaby til Strib godt et år senere, den 5. oktober 1863. Da var man allerede begyndt at anlægge banen i den østlige del.

### LINJEFØRINGEN

Den første linje fra Nyborg til Strib havde en længde på ca. 81 km. I 1883 blev den forlænget med  $\frac{3}{4}$  mil fra Nyborg til Slipshavn<sup>4)</sup> og nåede en samlet længde af 86,37 km.<sup>5)</sup> Siden begyndelsen af 1900-tallet er distancen reduceret til 79 km, primært fordi startpunktet i Nyborg er flyttet fra Slipshavn til tæt på centrum, og fordi Strib ophørte som slutpunkt, da Lillebæltsbroen åbnede i 1935. I 1867 – efter forlængelsen fra Middelfart til Striboverfarten – forløb banen således:

Fra Nyborg Station 'kurvede' banen nordvest om Nyborg og rettede sig så til en nogenlunde lige, vestgående linjeføring syd om Juelsberg, men nord om Hjulby, hvor der i 1904 kom en station.<sup>6)</sup> Videre derfra ca. 4 km vestpå til 'Hindemæe'-Ullerslev Station. Stationen lå midt mellem hovedgården Hindemæe og landsbyen Ullerslev. Efter Ullerslev forløb banen i en ret linje nord om Rønninge til Langeskov Huse, hvor den mødte landevejen Nyborg – Odense. Her anlagde man i 1869 Langeskov Station. Fra Langeskov fortsatte man mod nordvest, syd for, men stort set langs landevejen. Man passerede midt mellem Sanderumgård i syd og Birkende mod nord, ind til Vejrupgård, hvor Marslev Station blev anlagt ca. 1½ km syd for Marslev. Retningen mod nordvest fortsatte. Banen krydsede landevejen ca. 1 km syd for Åsum og forløb derefter nord om Ejby, over Odense Å, nord om Odense til banegården lige nord for Kongens Have.

Fra Odense forløb banen i en temmelig ret linje mod sydvest ind mellem Elmelund og Sanderum og videre til Holmstrup, hvor der var holdeplads og først senere station.





Kauslunde Station omkring 1890. Ingen bydannelse kan iagttages.

Videre et par kilometer mod sydvest til Render, hvor der i midten af 1900-tallet blev anlagt et trinbræt.<sup>7)</sup> Linjen førte herefter ind mellem forskellige enestegårde i en sydvest – nordvest-gående bue til Bogegård/Lindholm, hvor Tommerup Station ligger.

Herefter fortsatte banen mod nordvest langs nordsiden af det store Tommerup Mose-område til lidt syd for Skalbjer, hvor der var station. Derefter syd om Vissenbjerg til lidt syd for Bred, ligeledes med station. Fra Bred gik banen ret vestpå over mod småbyerne Taarup og Aarup. Brænde Å krydsedes to gange: umiddelbart vest for Bred og igen lige vest for Aarup. Tracéet fulgte sydsiden af Søndergårde Skov, som dannede grænsen mellem landsbyjord og hovedgårdsmarker tilhørende Erholm-Søndergårde. Efter 5-6 km mod nord-vest gennem agerjord kom man til Gelsted Torp og Gelsted, hvor den næste station lå, ca. 1 km syd for begge landsbyer. Herefter gik det syd om Kindstrup og dernæst nordpå til en lokalitet ca. 1 km syd for Ejby. Her lå Ejby Station.

Mønsteret fortsatte, idet man omtrent 5 km længere mod nordvest gennem agerlandet mødte stationen Nørre Aaby, midt imellem og ca. 1 km fra landsbyerne Nørre Aaby og Brangstrup. Igen nogle få kilometer mod vest kom Kauslunde Station anlagt.<sup>8)</sup>

Herfra forløb linjen i en bue vest- og nordover nord for Svendstrup, vest om Skrillinge, op til Middelfart Station, som lå godt en kilometer nordøst for Middelfart. Derfra direkte langs kysten op til Strib. Generelt om den fynske linjeføring må man sige, at den korteste linje blev valgt, om end svinget syd om Højfyn forlængede ruten med ca. 4 km.<sup>9)</sup>

Ved anlæggelsen af jernbaner tages der hensyn til mangfoldige konkrete forhold: begyndelses- og slutpunkt, behovet for transport, terrænets form, undergrunden, stationernes placering og opland.<sup>10)</sup> I det følgende gennemgås banen med henblik på disse forhold.

## JORDBUNDSFORHOLD

Undergrunden har stor betydning ved baneanlæggelse. Jo mere vandret desto bedre, fordi driften vanskeliggøres og fordyres ved væsentlige stigninger, men da de helt flade lag normalt er vandaflejrede og oftest er organiske sedimentter som f.eks. tørv, indebærer de risiko for bevægelser/ustabilitet. Derfor ville man bevidst søge at undgå sådanne arealer. Dette indebar omvendt, at man måtte op på mosers og ådales sider. Man kunne ikke fuldstændig undgå disse flader, og hvor det var nødvendigt, måtte underbygningen gøres større og mere stabil.<sup>11)</sup>

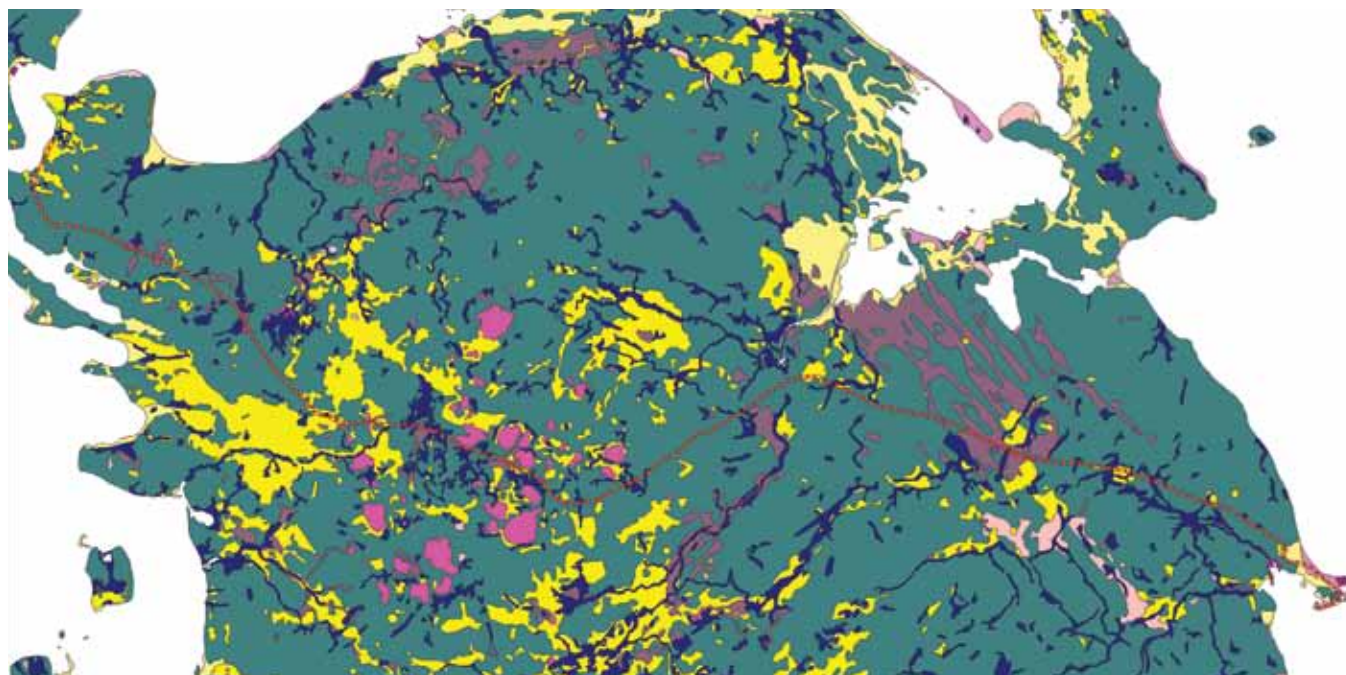


Bred Station omkring 1890. Længst til venstre ses Brænde Å beliggende i mosen. Længst til højre ses bakkerne ved Vissenbjerg.

På kortet, 'Jordbund', ses fra øst mod vest, at jernbanetracéet øst for Odense i store træk løb på stabil, gråblå bundmoræne. På strækningen fra Nyborg til omkring Langeskov passerede man i ny og næ tørvedannelser (ådale). Fra Langeskov og nogle kilometer mod vest berørtes Fyns eneste betydelige forekomst af smeltevandssand. Så var der igen et strøg med moræne, før man i nærheden af Odense kom ind i mere blandet geologi, derved at smeltevandssand optrådte. Generelt fik banen stadig et solidt grundlag, da den slog knækket mod sydvest og fulgte morænen. Der var en enkelt udfordring undervejs, idet Odense Å skulle passeres ved Ejby Mølle. Kortet er ikke detaljeret nok til at vise passagen af ådalen.

Fra Holmstrup blev underlaget mere varieret og efter passagen af det sydligste punkt lige øst for Tommerup Stations-

by, førtes banen ind i dødislandskabet med bakker med højder på op til 129 m. Mellem bakkerne, hvor man naturligvis tilstræbte at anlægge banen, mødte man temmelig omfattende tørve- eller ferskvandsdannelser, skabt af det tidligere store sø-, nu moseområde, fra Tommerup til Aarup, hvorfra Brænde Å genereres. Blandt andet i dette område omtales banen undtagelsesvis 'dog (som) en udpræget fynsk dalbane.'<sup>12)</sup> Det vil sige, at den her hovedsagelig anlagdes på kanten af mosen/Brænde Ådal. Hvor landskabet på Østfyn er ret fladt, er det på Vestfyn temmelig kuperet, og blandt andet afløses bundmoræne af randmoræne. Moræne var det væsentligste underlag frem til Middelfart, hvor banen blev lagt helt ud til kysten, som domineredes af smeltevandssand. Der var desuden en del vandløb, f.eks. Viby Å, som skulle passeres.



Jordbund: gråblå = moræne, mørkeblå = tørv, mørklilla = smeltevandssand, gul = smeltevandssilt og lilla = fladbakker (dødisbakker af ler) (Kort: Anders Myrtue/GEUS 2015).





Odense omkring 1890.

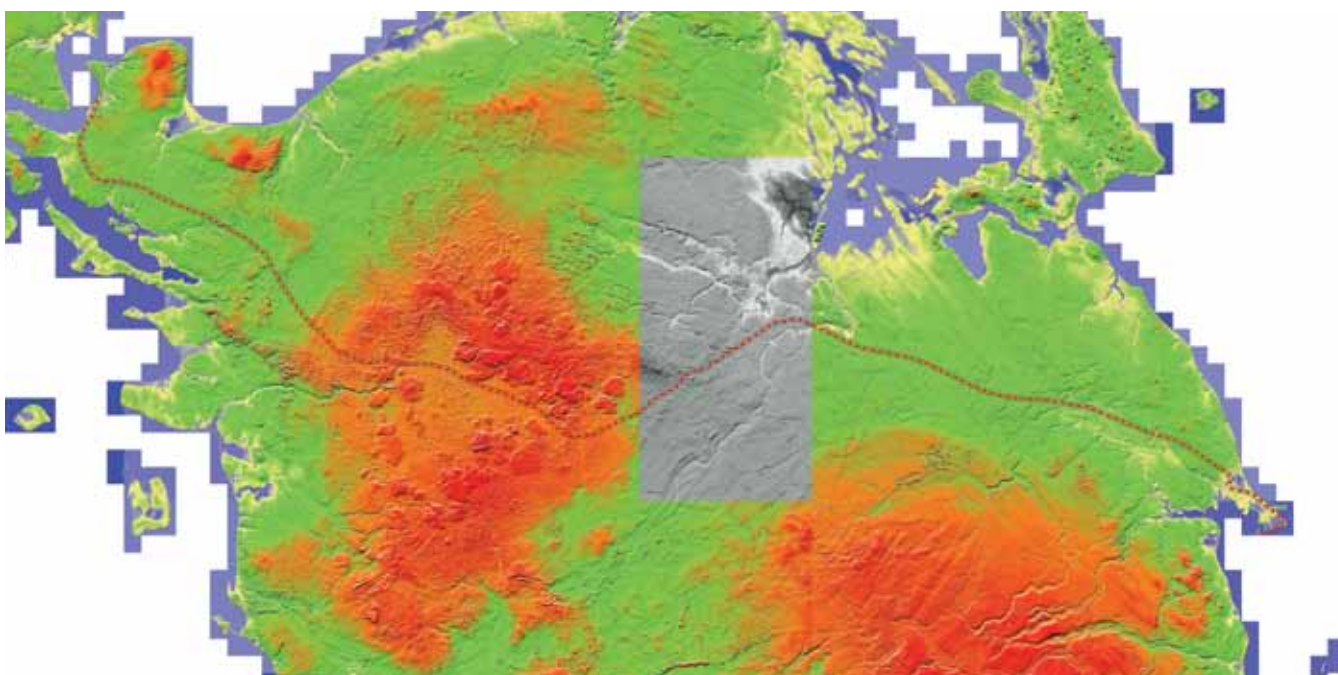
### HØJDEFORHOLDENE

Kortet herunder illustrerer tydeligt topografien, hvor Dronning Louises Jernbane er anlagt. I den østlige halvdel var det overvejende lavt, 10-15 m og ret fladt, mens der kom meget mere variation i den vestlige del af Fyn. Her lagdes linjen i dødis-landskabet på Højfyn i højder gennemgående på mellem 40 og 60 m. Ved Gelsted faldt terrænet en del ved Kindstrup Mose, og herfra lykkedes det at lægge banen i højdeintervallet ca. 15 – ca. 40 m.

### STIGNINGSFORHOLDENE

Hvis man kan anlægge en jernbane på fladt terræn, er det optimalt. Stigning og fald er af afgørende betydning for jern-

banens kapacitet. Alene dét, at begge endestationer lå ved havoverfladen, tilsagde, at 'helt fladt var umuligt', og selv om Danmark er et lavland, har stigninger på op til 60 m betydning. I 1949 skrev Aage Aagesen, at på dampdrevne hovedlinjer (normalspor) måtte man ikke anvende stigninger på mere end 25 o/oo. På sidebaner kunne op til 70 o/oo bruges. Trækkapaciteten nedsættes nemlig meget stærkt ved stigninger, både lastevne og fart. Ved brug af samme lokomotiv vil en stigning på 70 o/oo nedsætte produktiviteten til godt 1/6 i forhold til fladt terræn. Selv om farten øges på nedkørsler, er det opkørslen, som sætter grænsen for togets kapacitet. Dog, tilføjede han, " ... på ingen statsbaner udenfor København og Als er der stigninger på mere end 12½ o/oo".<sup>13)</sup> Såvidt i 1949. Ved anlæggelsen af den fynske jernbane var



Højdemodel: Blå er havniveau; jo rødere desto højere niveau. Rødmen begynder ved 15 - 20 m. Maximum er 137 m. Jeg skal beklage, at modellen desværre ikke var farvelagt ved Odense. Her må man klare sig med relieffet (Anders Myrtue/KUAS (Kortforsyningen) 2015).

*Udsnit af højkantkort ved Hjulby vest for Nyborg ca. 1890. Den 'uldne' signatur på begge sider af banen fra vandløbet og vestpå illustrerer hhv. dæmning (over vandløbet) og afgravning (vest for vandløbet).*

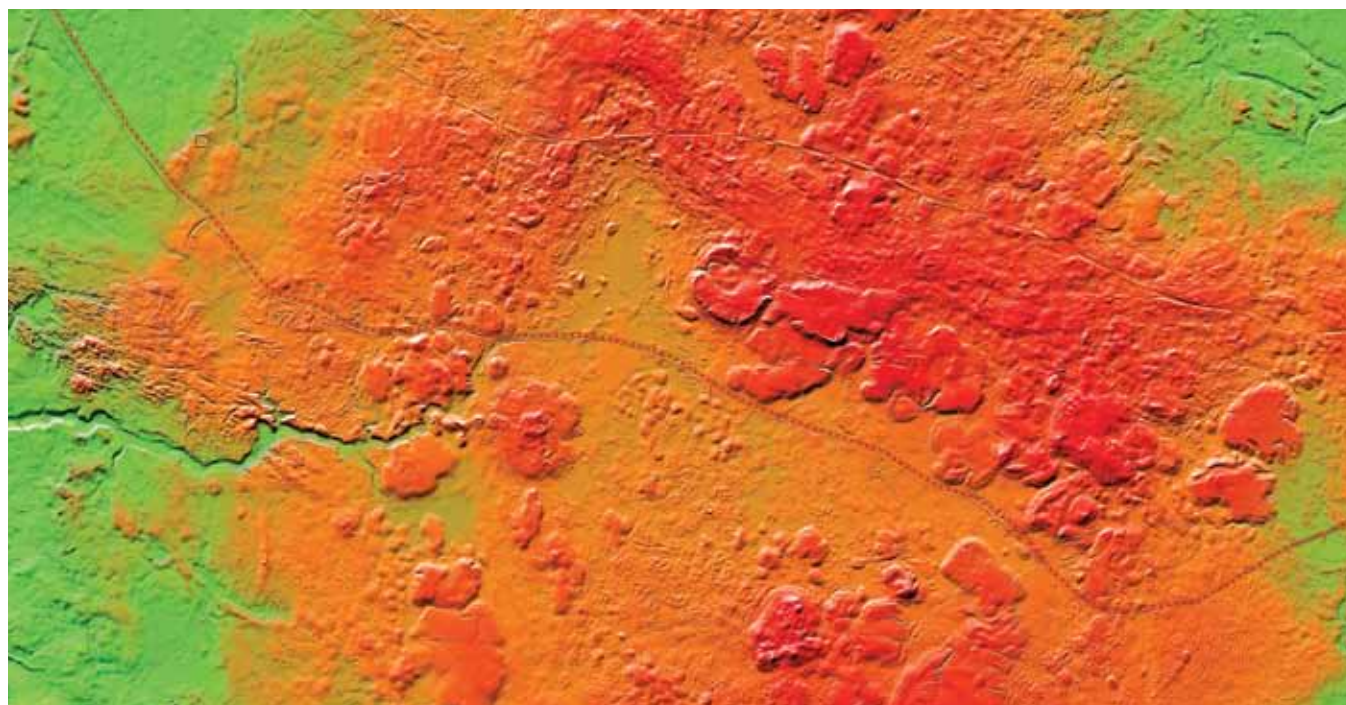


det i kontrakten fastsat, at stigning ikke måtte overstige 5 o/oo. Man kunne dog – for at undgå meget store jordarbejder – acceptere 10 o/oo.<sup>14)</sup> Der var i 1865 tale om meget ringere trækcapacitet end i 1949, hvorfor produktivitetsnedsættelsen må antages at have været større i forbindelse med stigninger.

I litteraturen tales om, at kun ca. 15% af banen var vandret. Ca. 25% af hele linjen lå mellem 7½ og 10 o/oo, blandt andet – lidt overaskende – en strækning på 2 km ved Nyborg. Mindre overaskende er det, at egnene vest for Odense i mange tilfælde bød på stigninger.<sup>15)</sup>

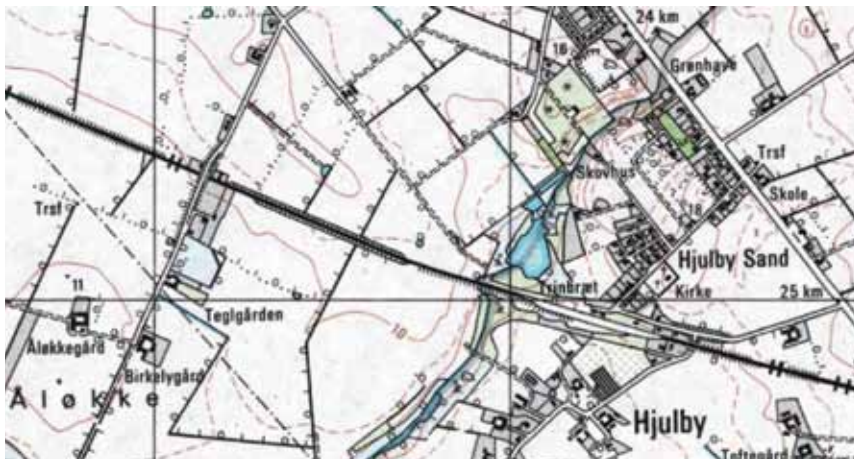
Man forsøgte at modvirke stigningsproblemerne ved dels at grave sig gennem bakker, dels at udlægge store underbygninger/dæmninger i lave områder. Dæmningerne forhindre-

de, at banen kom til ligge for lavt, for derved at begrænse behovet for at komme op igen. Hvis højkantkortet fra 1860-90 står til troende, var det i høj grad i områder som Østfyn, hvor linjen kunne blive uden kurver, der var interessante. Højdeforskellene var mindre dér, men variationerne mange, og lave dæmninger og små gennemgravninger kom til deres ret. På Vestfyn var billedet et andet. Her måtte man slå det store sving uden om bakkerne, så man 'kun' skulle op i 40-60 m højde. Kortet herunder viser i detaljer passagen af Højfyn. Kommende fra øst kører man syd om bl.a. 'Stenkistebjerg' (92 m), 'Dyred Banke' (123 m), 'Vissenbjerg' (129 m) og nord for Bred 'Grusbanke' (104 m). For at undgå bankerne, valgte man den fladere mosestrækning uden dog at komme helt i bund. Man fulgte fast grund og 'sprang fra tue til tue' på små



*Højfyn, relief.*





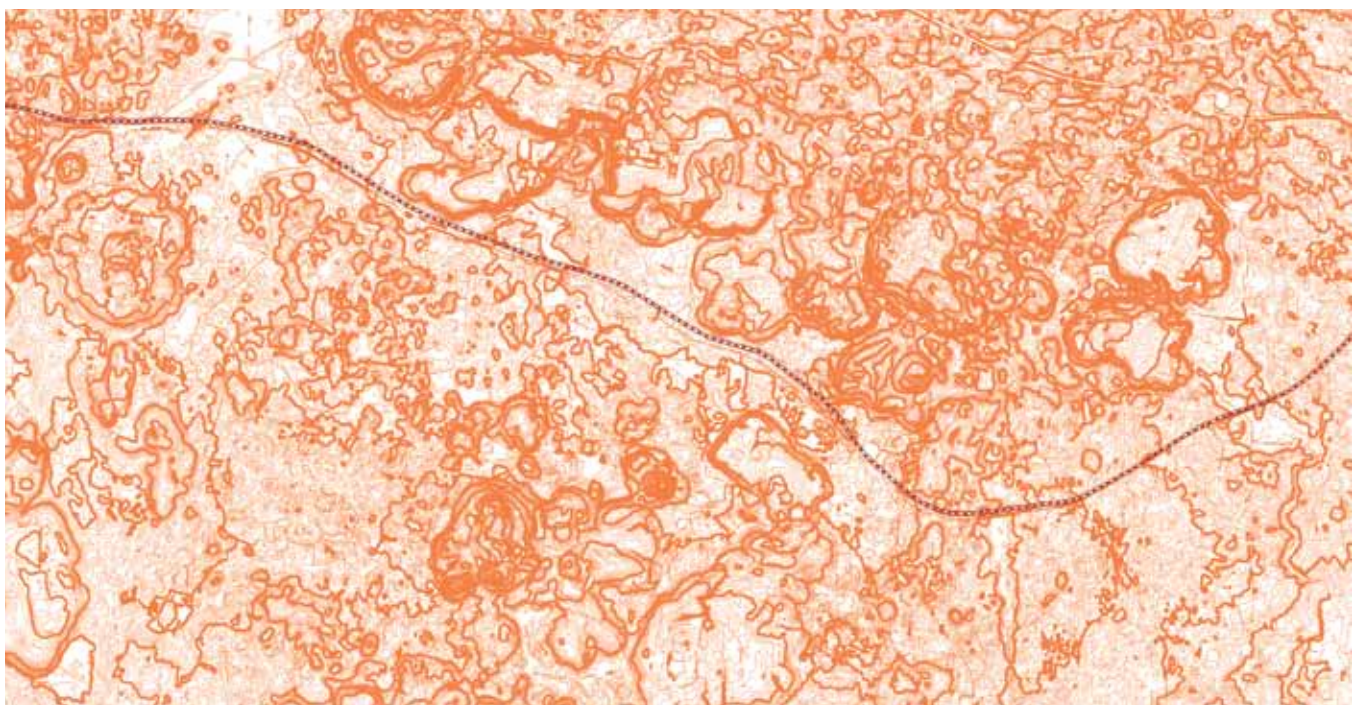
*På 4-cm kortet fra 1972 ses ligeledes dæmning og afgravning, nu meget tydeligt. I de ca. 100 år, der er mellem de to kortudsnit, er banen blevet gjort dobbeltsporet (1914) og givetvis jævnet ud ved yderligere afgravning. Desuden er trinbrættet ved Hjulby blevet anlagt, og i den forbindelse er dæmningen/opfyldningen udvidet betydeligt.*

strækninger med tørv. I den vestligste del af kortet, vest for Aarup, måtte man op i 50 – 60 m højde, da man ramte en 'mur' af bakker og skulle nord om den skarpt tegnede Brænde Ådal. Det vil sige, at fra Odense til Holmstrup steg terrænet fra ca. 10 m til 30 – 40 m. Det lå i det niveau på de 16 km fra Holmstrup til Aarup. Efter en strækning på 6 km til Gelsted kom man igen ned i 20-40 m.

#### **KULTURGEOGRAFISKE FORHOLD (HVEM SKAR BANEN?)**

Anlægget af de første chausséveje (ca. 1820) var i princippet første gang man på landjorden over større afstande skabte forbindelse mellem vigtige lokaliteter, uden nødvendigvis at tage hensyn til den lokale bebyggelse/landsbyerne. Men disse

veje var ikke landskabsdelende for samfundet, idet de kun befordrede hestetrukken, ridende eller vandrende trafik. De var ikke farlige. Jernbaner var anderledes radikale skel. De var indhegnede på hele strækningen; de kunne kun overskæres af veje, såfremt der var bomme; og de var potentielt farlige. På Dronning Louises Jernbane, en hovedbane, måtte man køre med hastigheder op til 10 mil pr. time, hvad der var mindst otte gange hurtigere end en galoperende hest og ca. 10 gange hurtigere end hestetrukken personbefordring. Det var revolutionerende hurtigt, men risici i forbindelse med at passere banen var små, al den stund, at toget kun kørte to-tre gange i døgnet hver vej og kunne høres og ses på lang afstand. Når toget skulle passere en vej, skulle leddet lukkes af en af de 42 ledvogtere eller ledvogtersker, der var ansat til det.<sup>16)</sup>



*Højfyns højdeforhold*

*Jernbanebisser på plads i en gennemskæring  
antagelig før 1900. Det foregik ved håndkraft!  
Ukendt tid, sted og fotograf (Odense Bys Museer).*

### **DE PÅVIRKEDE AREALER OG EJERFORHOLDENE**

Som nævnt indledningsvis fremlagde kommissarius allerede den 3. maj 1862 (Nyborg – Brændekilde), 14. august 1862 (Brændekilde – Nørre Aaby) og 5. oktober 1863 (Nørre Aaby – Strib) lister over de berørte 438 lodsejere/brugere på strækningen. Endvidere trykte man 14. september 1863 en "Fortegnelse over Ejere og Brugere hvis Grunde udkrævedes til Anlæg af Jernbanestationer paa Strækningen fra Nyborg til Brændekilde."

Den berørte 10 lodsejere/brugere. Dateret samme dag findes en liste over arealer til brug for banemester- og ledvogterhuse, ligeledes fra Nyborg til Brændekilde. Her drejer det sig om 21 lodder. For begge de to sidste kilders vedkommende gælder den kedelige omstændighed, at det ikke er lykkedes at finde deres modstykker dækkende strækningen fra Brændekilde til Strib. Da det vides, at der var 45 vogterhuse på hele strækningen, mangler der således oplysninger om mere end halvdelen af disse.





Yderligere ca. 50 ejere/brugere (ud over de 438) blev efterfølgende berørt af banen. Man kan derfor med sikkerhed sige, at antallet af berørte ejere/brugere var tæt på 500. Det forekommer at have været en meget omfattende opgave at forhandle aftaler om arealoverdragelse på plads med alle, ikke mindst den analoge teknologi: håndskrift, telegraf, postbesørgelsestempo mv. taget i betragtning. Da aftaleprotokollen for forlig, indgået med de 438 ejere/brugere, er bevaret, har jeg kunnet lave en analyse af aftalernes karakter og det tempo, de blev indgået i. Derimod er det faldet uden for denne artikels mulighed at gå nærmere ind i konfliktsagerne og ekspropriationerne til stationer mv.

Til analyse af, hvem der blev påvirket af jernbanen og hvor, er vi kildemæssigt meget heldigt stillet, da kommissarius' arkiv rummer flere trykte lister med oplysning om løbenummer, amt, ejerlav, matrikelnummer, ejer, bruger, deres titler eller erhverv: 'Det omtrentlige Areal der agtes indtaget', areal til banen, til veje og regulering af vandløb samt til 'fraskilte Arealer' (antagelig arealer, som blev lokaliseret upraktisk for ejerens adgang).

'Det omtrentlige Areal' var samlet set stort. Ved at måle banelængderne på Juelsbergs, Vejrupgårds og Nyfæstes jorder og dividere de angivne arealer med længderne, når man frem til tracébredder på hhv. 18, 16,2 og 16,6 m. I gennemsnit 16,93 m. Heri skulle ligge et enkeltsporet banelegeme med normalsporvidde (143,5 cm). Det fyldte ofte reelt 5-6 m i bredden foruden underbygning, gennemgravning eller dæmninger samt hegn.<sup>17)</sup> Over en strækning på ca. 81 km summer det sammen til, at banen alene, optog  $1.368.900 \text{ m}^2 = \text{ca. } 1,37 \text{ km}^2$ .

Det land, der blev gennemskåret, var opdelt i talrige administrative enheder: De to amter, Svendborg og Odense, lagde grund til banen. Dertil kom seks herreder og tre købstæder, 20 sognekommuner og sognefogeddistrikter, 30 sogne og 50 ejerlav. En del af enhederne blev gennemskåret ad flere omgange. F.eks. Nyborg Landsogn, ind i Nyborg og så landsognet igen. Hovedparten af arealerne lå i landsbyernes ejerlav, 37 i alt. Seks enestegårde blev ramt vest for Odense. De tre hovedgårde, Juelsberg, Vejrupgård og Ålækkegård, blev



Banens forløb gennem hovedgården Juelsbergs ejerlav (Anders Myrtue 2015).

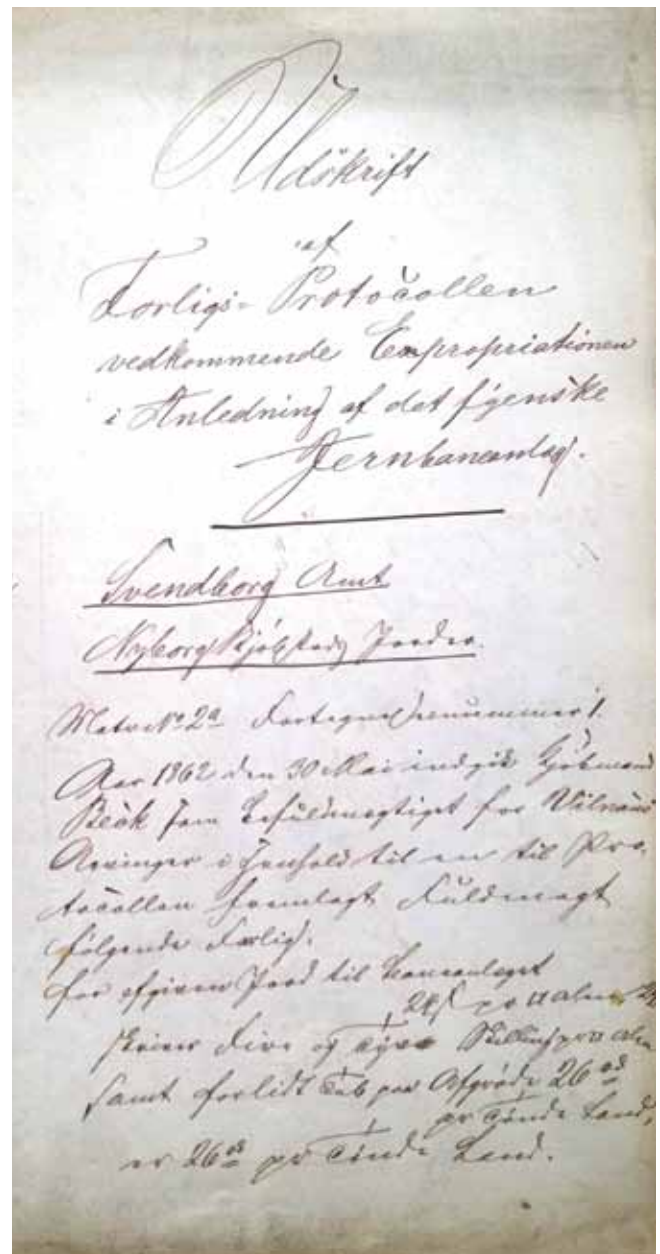
Forligsprotokollen, påbegyndt  
30. maj 1862 (Rigsarkivet).

berørt på egen dyrkningsflade og på fæstegodset, mens Rønningesøgård, Sanderumgård, Erholm-Søndergårde, Wedellsborg og Hindsgavl kun lagde fæstegods til. En del andre former for fæstegods blev også berørt, f.eks. præstegårdsjord fem steder, kommunal jord i Gelsted og det Rysenske Legat i Odense.

Den største individuelle jordlod, som blev eksproprieret, var på 99.000 alen<sup>2</sup> (39.000 m<sup>2</sup>). Den tilhørte kammerherre Juel til Juelsberg og drejede sig om banetracéet over en strækning på 2176 m gennem hovedgårdens arealer i Aunslev Sogn. Derefter fulgte 80.320 alen<sup>2</sup> af ritmester Løwenhjelm til Vejrupgårds jord (1863 m).<sup>18)</sup> Det tredjestørste areal var 63.900 alen<sup>2</sup>, som gik fra fæstegården under Erholm, kammerherre Cederfelds fæster Peter Nielsen i Taarup By. En anden af hans fæstere, Christoffer Hansen, Wilhelmsborg i Skydebjerg, måtte af med 55.260 alen<sup>2</sup>. De mindste arealer, som blev eksproprieret, var 20 alen<sup>2</sup> (7,9 m<sup>2</sup>) hos selvejer Peder Pedersen i Viby By, Udby Sogn, 30 alen<sup>2</sup> hos kammerherre Cederfelds fæster Jens Jørgen(sen?) i Aarup, og 30 alen<sup>2</sup> hos selvejer Mads Christensen i Skalbberg By, Vissenbjerg Sogn.

Som eneejere til store arealer blev godsejerne naturligvis 'hårdt' ramt. Men også fæstegodset til de syv hovedgårde måtte afstå jord. Juelsberg fik erstatning for 18 matrikler, Erholm-Søndergårde for 26, Wedellsborg 24 og Hindsgavl 17. Alt det gods i landsbyerne Tårup og Aarup, som blev eksproprieret, var fæstegods, som tilhørte kammerherre Cederfeld til Erholm-Søndergårde. Næsten alt i Hjulby og Aunslev var fæstegods under Juelsberg. 85 hovedgårdsfæstere på et tidspunkt, da selvejet havde været på tapetet i trekvart århundrede, er mange. Det skyldtes, at jorderne tilhørte såkaldt majoratsgods, dvs. grevskaber, baronier og stamhuse. Det var 'len', dvs. båndlagt gods, som i princippet tilhørte staten og i princippet (på dette tidspunkt kunne der gives dispensationer) ikke måtte sælges til selveje før 1919.<sup>19)</sup>

Nu da vi har set på hovedgårdene, kan man konstatere, at op mod 350-400 jordlodder gik fra landsbyernes ejerlav og tilhørte selvejerbønder. Landsbyernes selvejergårdes jorder var ligesom fæstegodset meget mere opdelt end hovedgårdenes







*Gæstgiveriet i Skalbberg (Odense Bys Museer).*

jord, men hvor fæstegodsets afståelse kunne forhandles med godsejeren, skulle der i forhold til selvejerne individuelle forhandlinger til for hver enkelt ejer. Heldigvis er forligsprotokollen bevaret, og i det følgende vil jeg analysere forligsresultaterne vedrørende et udvalg af de ca. 400 sager.

Forligene blev indgået fra 30. maj 1862 til 8. juli for strækningen Nyborg-Brændekilde, 6. til 25 oktober 1862 vedr. Brændekilde-Nørre Aaby og endelig 16.-21. oktober 1863 for Nørre Aaby - Strib. Samlet blev der anvendt 31 dage på de 438 sager, langt overvejende i juni og oktober 1862, og dermed i gennemsnit godt 14 sager pr. dag. Man begyndte i Nyborg og arbejdede sig vestpå. Lodsejerne blev indkaldt til møde i skolen eller andet egnet sted, hvor forhandlingerne fandt sted. Fra slutningen af oktober 1862 til medio oktober 1863 var der pause i forløbet.

Forligene drejede sig naturligt nok om erstatning for jord til banen, bygninger og vej- og vandløbsændringer, overskæring af jorden og dårligere adgang (driftsgener), men for den første runde i sommeren 1862 indgik der også afgrødeerstatning. Man skulle hurtigt i gang med arbejdet! Eftersom jernbanen blev anlagt i et ruralt miljø med dyrehold og under anvendelse af mange trækdyr, var det afgørende, at der blev gravet vandingshuller. Det blev der også betalt for. Endelig var der hele problemstillingen med hegning og led. Hegnene stod entreprenøren for, mens lodsejerne blev betalt for at opsætte og fremover vedligeholde led. Som et sidste element indgik det af og til, at man fik erstatning for (hvad man må formode var) tab af (ikke anlæggelse) potentielle mergelgrave.

Det er egentlig ikke denne artikels ærinde at undersøge forholdene i købstæderne, men ekspropriationerne dér påkalder sig alligevel lidt interesse, da man må konstatere, at købstad ikke er det samme som bymæssig bebyggelse. Der var landbrug i stor stil i købstæderne på dette tidspunkt, både produktion af fødevarer og produktion af foder til byens mange heste, køer og svin. Som eksempel fik præsteembedet i Nyborg en afgrødeerstatning for 15.550 alen<sup>2</sup> (6.127 m<sup>2</sup> eller 1,11 tdl.), 600 Rdl. for jorden og 26 Rdl. pr. tønde land med havre.<sup>20)</sup> N. Kjellerup fik 850 Rdl. for 0,27 tdl. og 25 Rdl. pr. tdl. byg.<sup>21)</sup>

Ærindet med artiklen er at se på forholdene uden for købstæderne. Jeg har valgt at undersøge 56 ekspropriationsforretninger nærmere i håb om, at det giver et relativt bredt indblik i, hvad der skete. 10 sager omhandler landsbyen Hjulby og 11 Aunslev, dernæst fem sager fra landsbyen Elmelund, 20 fra Skalbberg samt 10 fra Taarup-Aarup. I valget af bebyggelser spiller det ind, at Hjulby og Aunslev jordbunds- og erhvervs-mæssigt ligger i slettebygden, mens Elmelund, Skalbberg og Taarup-Aarup er beliggende i skovzone. Hertil kommer, at Skalbberg og Aarup fik henholdsvis holdeplads og station, samt at Aarup, som det skal vises senere, fik en ganske særlig udvikling efter jernbanens åbning.

I Hjulby blev 11 ud af 23 ejendomme påvirket af jernbanen. Af det eksproprierede i Hjulby angik 9 ud af 10 sager fæstegods under Juelsberg (seks sager) eller præsteembedet (tre sager). Kun nr. 28 drejede sig om selvejergods tilhørende 'Jørgensen'. Der blev fra alle 10 inddraget 81.740 alen<sup>2</sup> til banen, mens tre ejendomme (28, 29, 30) måtte afgive i alt 5.410 alen<sup>2</sup> til vej- og vandløbsregulering. I alt inddrog banen 87.150 alen<sup>2</sup> (6,23 tdl). Den samlede pris var 5.700 Rdl. Jordprisen var ca. 916 Rdl. pr. tdl.

Forskellige ekspropriationsramte i Hjulby fik andre erstatninger. Fem fik for afgrøder, seks for overskæring af grunde. Jørgen Henriksen, fæster under præsteembedet, fik foruden 500 Rdl. i erstatning for jorden 25 for overskæring, 35 for en sætteplads samt 800 for omlægning af åen og 'delt jord'.<sup>22)</sup>

I Aunslev måtte ni fæstere under Juelsberg, Nyborg Kirke og selvejer Niels Nielsen af med 86.830 alen<sup>2</sup> til banen, og af disse afgav fem jord til vej- og vandløbsændringer. I alt 9.040 alen<sup>2</sup>. Samlet 95.870 alen<sup>2</sup> eller 6,85 tdl. De fik 5.190 Rdl. i erstatning svarende til 758 Rdl. pr. tdl. Ni fik afgrødeerstatning på tilsammen 361 Rdl. og 400 Rdl. for driftsforstyrrelser. Desuden fik Niels Nielsen<sup>23)</sup> 200 Rdl. for 'anbringelse af Tegltag', og Hans Nielsen<sup>24)</sup> 10 Rdl. for et stendige. Nødvendigheden af anbringelse af tegltag var antagelig en konsekvens af den øgede brandfare, der var forbundet med damplokomotivernes passeren.

Elmelund er en landsby på overgangen til skovbygden, oprindeligt anlagt i skoven, men i 1800-tallet stærkt opdyrket

(64%).<sup>25)</sup> Fem ejendomme i Elmelund afstod sammenlagt 49.030 alen<sup>2</sup>. Heraf 3.540 til veje og vandløb og 50 alen<sup>2</sup>, som ved arrangementet blev så upraktisk beliggende (fraskilt), at det måtte opkøbes. Prisen var 3.060 Rdl. Gennemsnitligt ca. 874 Rdl. pr. tdl. I Elmelund optræder i tre tilfælde erstatning for led, som skulle flyttes. Det kostede 15 Rdl. for hvert. Led fylder i det hele taget en del i forligningsprotokollen, oftest i den form, at ejer/bruger blev betalt for at opføre og vedligeholde nye led. Fire af de fem i Elmelund fik erstatning for driftstab. Dette beløb omfattede nu også erstatning for afgrødetab.

Skalbjerg ligger i stærkt kuperet terræn i dødislandskabet ved Vissenbjerg og er en lille skovbygd-landsby, hvor terrænet var vanskeligt at dyrke (29% opdyrket i 1688).<sup>26)</sup> Der var dog sket meget, og i 1844 var opdykningsprocenten skønsmæssigt fordoblet. Gårdene var små, alternative beskæftigelser (vedr. f.eks. skov, ler, tegl, mose) var flere, og opdelingen i ejendomme følgerlig større. 21 ejere/brugere blev ramt af jernbanen. De var alle selvejere, bortset fra arvefæster Lars Christensen (nr. 229) og fæster under Teglgård, Hans Jørgensen. 103.020 alen<sup>2</sup> blev inddraget til banen, 6.890 til veje og vandløbsomlægninger samt 6.250 fraskilte alen<sup>2</sup>. I alt 116.160 alen<sup>2</sup> = ca. 8,3 tdl. For 7,6 tdr. af disse (der mangler tal for fem handler) betalte baneselskabet 7.820 Rdl. Gennemsnitsprisen pr. tdl. var 1.029 Rdl.

I Skalbjerg fik ejere/brugere betaling på 10-30 Rdl. for gravning af vandingssteder. Fire fik betaling for led, 15 Rdl. for hver. To skulle bygge to led. Da vi ved, at denne forretning fandt sted så sent som 8. oktober, overrasker det noget, at fire betaltes for afgrøder. Fire andre fik 15-30 Rdl. hver for 'Ejendomsforringelse'.

Endelig Taarup-Aarup. Der var efter de officielle statistikker tale om en meget lille bebyggelse med to gårde og tre huse i 1844. Ikke desto mindre blev der inddraget jord fra 10 ejere/brugere. Muligvis var byen i udvikling allerede i 1862. I 1903 var der otte gårde og 127 huse!<sup>27)</sup>

På nær et stykke på 11.010 alen<sup>2</sup>, der tilhørte selvejer Niels Johansen, ejede kammerherre Cederfeld til Erholm-Søndergårde al eksproprieret jord i Aarup i 1862. Det samlede areal

til banen udgjorde 115.820 alen<sup>2</sup>. Desuden skulle 250 alen<sup>2</sup> anvendes til vej/vandløb, og ikke mindre end 18.030 alen<sup>2</sup> blev fraskilt. 134.100 i alt. – for 3.550 Rdl. pr. tdl. blev det 370 Rdl. – et foruroligende lavt tal i forhold til, hvad vi hidtil har set med gennemsnit på op mod 1000 Rdl. pr. tdl. Det står markant, at kammerherre Cederfeld, på fæster Peter Nielsens gård kun blev betalt 340 Rdl. for sine 4,28 tdl.<sup>28)</sup> Det svarer til ca. 79 Rdl. pr. tdl. Der kan meget vel have indsneget sig en fejl i kildematerialet. Hvis dette areal ikke medregnes, bliver gennemsnitsprisen i Aarup de mere realistiske 605 Rdl. pr. tdl.

Foruden arealerstatninger fik de ramte i Taarup/Aarup i to tilfælde erstatninger for 'gene', hhv. 100 og 70 Rdl. To fik for at bygge led, hhv. 15 og 5 Rdl. Mergelgrave blev betalt med 30 og 20 Rdl. og et vandingssted med 25 Rdl.

Foruden jord til banen samt vej- og vandløbsforlægninger, skulle bygninger, som lå i vejen flyttes. Der blev brugt plads til banemester- og vogterhuse og desuden lokaliseret og skaffet jord til stationer og stoppesteder.

Der foreligger en (foreløbig) forligningsprotokol vedrørende flytning af bygninger og magelæg af jord, udfærdiget i februar 1862. Der var 30 flytningssager på strækningen Nyborg-Kindstrup. Det kunne være ganske omfattende. F.eks. skulle Anders Nielsen i Ullerslev flytte en gård. Det fik han 700 Rdl. for. Poul Poulsen i Marslev fik 130 Rdl. for at flytte et skur. Rasmus Rasmussen i Tommerup skulle have 80 Rdl. for at flytte et hus osv.

## STATIONER OG STOPPESTEDER

Med hensyn til stationernes placering hævdes det, at fastlæggelsen af disses placering fandt sted på et møde i Odense 11. april 1862.<sup>29)</sup> Men først 14. september 1863 forelå det officielle (trykte) dokument, som angiver navne på de personer/ejere som skulle afgive jord dertil, og som dannede basis for forhandlinger om vilkårene. Jeg har kun set den del, som omfatter strækningen Nyborg-Brændekilde. Den resterende del må være udkommet senere.



Fastlæggelsen skete formentlig efter omfattende drøftelser og lobbyvirksomhed. Der er bevaret breve, som dokumenterer aspekter heraf. F.eks. responderede sogneforstanderskaberne i Orte og Vissenbjerg ultimo september 1863 og i november 1863 sammen på forhold vedrørende stationen i Skalbberg. De skrev bl.a., at de 'förrige vinter' (1862-63?) havde sendt en deputation til Indenrigsministeriet og kommissarius for den fynske jernbane, og at 'den (deputationen) erholdt et ganske godt Haab om, at Beboernes velbegrundede Ønske om en Station paa det betegnede Sted maatte blive opfyldt'. Ønsket blev kun delvis opfyldt, idet der blev anlagt en holde-

plads, men brevet godtgør samtidig, at der ikke kan have foreligget en 'afklappet' aftale d. 11. april 1862. Det skal nævnes, at det vigtigste argument for stationen angik det forhold, at Orte Sogn ligger midt imellem Assens og Odense og derfor har lang og bekostelig transport til købstaden: "De tæller langt mere end 100 Beboere paa den østlige Side af Sognet, over mod Odense" osv. Der er ca. 2-5 km fra Orte til Skalbberg, så brevet belyser også, at der var oplandsinteresser på spil, selv om banen primært var en hovedlinje.

"Fortegnelsen over Ejere og Brugere i Svendborg og Odense Amter, hvis Grunde udkræves til Anlæg af Jernbanestationer



*Aarup Apotek fra 1872 (Anders Myrtue 2005).*

paa Strækningen fra Nyborg til Brændekilde” fra 1863 omtaler ikke stationerne i Hjulby og Langeskov. De kom senere. Vi ved desuden, at Render, Kauslunde og Strib ikke var etablerede ved åbningen i 1865. Nedenstående tabel 1 forsøger at skabe lidt orden i placering og kronologi.

Når der anlægges jernbaner, vil der ofte være langt fra storbyen til den første station. Således er det en generel tendens, hvis man skal tro kulturgeografen Aage Aagesen.<sup>30)</sup> Det skyldes storbyens dominans og handelsmæssige tiltrækning. Generelt eller ej må man konstatere, at det til dels forholdt sig sådan, da Dronning Louises Jernbane åbnede. Med Nyborg som nulpunkt var afstandene således:<sup>31)</sup>

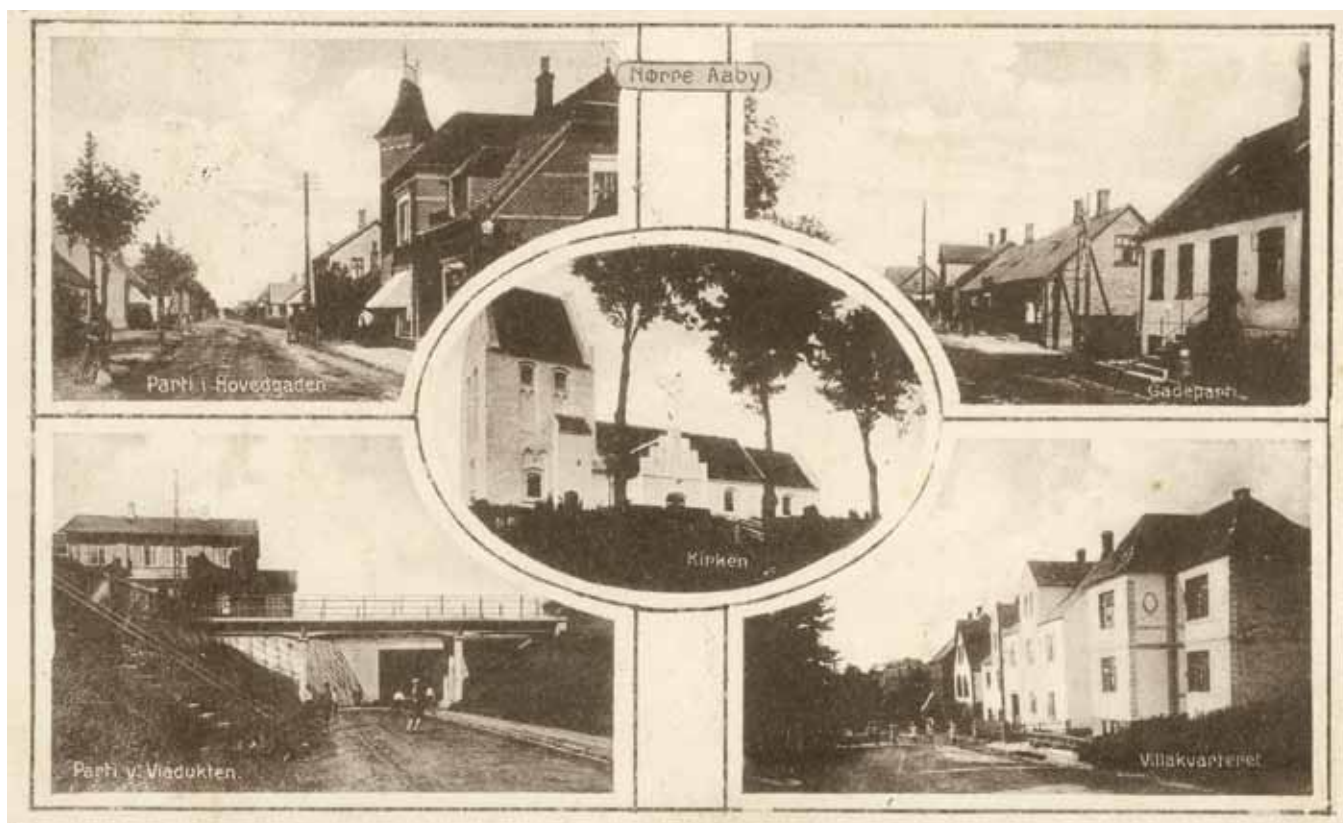
Station 0	Nyborg, købstadsstation med havnebane, værksted, remise og vandtårn
ca. 4	Hjulby, (1904)
10,5	Ullerslev, landstation med vandtårn
ca. 13	Langeskov, stoppeplads (station 1869)
20,2	Marslev, lille landstation
29,5	Odense, købstadsstation med havnebane, remise og vandtårn
37,5	Holmstrup, stoppeplads (senere station)
ca. 41,5	Render, stoppeplads efter 1922
44,3	Tommerup, landstation med vandtårn
47,3	Skalbjerg, stoppeplads
50	Bred, stoppeplads
53,5	Aarup, stor landstation
59,2	Gelsted, stoppeplads
63,6	Ejby, stoppeplads
68,8	Nørre Aaby, landstation med vandtårn
ca. 73	Kauslunde, før ca. 1890
79	Middelfart, købstadsstation fritliggende fra købstaden, havnebane
ca. 81	Strib, stor station og færghavn.

Der var godt 10 km fra Nyborg til Ullerslev, ca. 9 km fra Marslev til Odense, 8 km fra Odense til Holmstrup og 10 km fra Nørre Aaby til Middelfart. Mellem stationerne vest for Odense var der generelt kun 3-4 km, dog med små 6 km mellem Aarup og Gelsted. Når antallet af stationer på Østfyn var mindre og afstandene større, er det nok en rimelig antagelse, at det skyldtes jernbanens beliggenhedsmæssige sammenfald med den fine hovedlandvej fra 1820, som muliggjorde rimeligt velfungerende vejtrafik. Med tiden udviskedes billedet af større afstand i nærheden af Nyborg og Middelfart, men det gjaldt stadig vedr. Odenses nabostationer.

Oplandet er det område, som benytter banen. Jo tættere stationerne ligger, og desto oftere toget stopper, jo vigtigere kan banen blive for oplandet. Dronning Louises Jernbane var i udgangspunktet opmærksom på sagen i landsognene, men antagelig mest med henblik på at kunne komme til marked i købstaden.<sup>32)</sup>

Midt i 1800-tallet var samfundet på mange områder i kraftig forandring. På landet herskede selvforsyningsøkonomien stadig, men den var under pres fra markedsmulighederne med eksport til England og andre lande, først baseret på korn, siden på smør og andre forædlede, animalske produkter. Desuden gryede industrialiseringen og mekaniseringen sammen med mange andre tiltag til forøgelse af produktionen.<sup>33)</sup> I købstæderne drev man stadig landbrug og havde mange husdyr, men man var dog afhængige af, at landdistrikterne leverede fødevarer og andet til markedet. Der herskede et tydeligt samspil: Landbrugsproduktionens forøgelse forudsatte industriprodukter, hvilket skabte ledige hænder, og urbanisering og industrialisering forudsatte landbrugsprodukter og indvandring fra landet. Formentlig forudsatte en effektiv oplandsbetjenende jernbane et handlende opland, men på den anden side muliggjorde jernbanen også en stærkt forøget handel og samkvem generelt. Det er i den forbindelse interessant, at banerne på Fyn allerede fra ca. 1880 flyttede mere gods/varer end skibe.<sup>34)</sup>





Postkort fra Nørre Aaby fra begyndelsen af 1900-tallet (Odense Bys Museer).

## URBANISERING?

I det følgende vil vi se på hvilken indvirkning jernbanen fik på, bebyggelses- og befolkningsforhold. Hovedspørgsmålet er i den forbindelse: Skaber jernbanen stationsbyer?

I 1951 publicerede J.A. Tork artiklen 'Fynske stationsbyer'.<sup>35)</sup> Han gennemførte befolknings- og bebyggelsesstatistiske analyser af landdistrikternes urbanisering, og en af hans hovedkonklusioner var, at stationsbyer ikke forudsatte tilstedeværelsen af en jernbane eller en station. Der var mange eksempler på rurale urbaniseringer, baseret på andre forhold, primært tilgængelig infrastruktur/vejbilighed, afstand til købstad samt opland. Stationsbyer uden stationer er paradoksalt. Historikeren Mette Ladegaard Thøgersen er enig i, at byer opstår i landdistrikter uden stationer, og hun tager konsekvensen heraf ved at tale om rurale byer.<sup>36)</sup> Stationsbyer eller rurale byer er bymæssige bebyggelser i det åbne land. Bymæssigt bliver det først, når byen rummer funktioner, der ikke angår produktion af fødevarer eller andet, relateret til landbrug. Muligheder for sådanne byers (lovlige) opståen blev formaliseret med Lov om Næring, som blev vedtaget 1857 og trådte i kraft i 1862. Herefter kunne der handles uden for købstæderne.<sup>37)</sup>

Tablet 2 opsamler summarisk data vedrørende de primære lokaliteter (sogne), som kom i spil ved åbningen af Dronning Louises Jernbane, dvs. stationer og stoppesteders sogne. Tabellen bygger hovedsagelig på oplysninger fra J.P. Traps 1. udgave fra 1860, 2. fra 1872, 3. fra 1901 og 4. fra 1923. I disse

værker beskrives den bebyggelsesmæssige situation på udgivelsestidspunktet, hvilket er en fremragende kilde til at følge udviklingen, om end det havde været optimalt at følge f.eks. befolkningstallene på ejerlavsniveau. Befolkningsforholdene belyses historisk og frem til seneste folketælling inden udgivelsen. Dvs., at 3. udgave fra 1901 bringer befolkningstal fra 1890. For at få befolkningsoplysninger svarende til bebyggelsen er anvendt den efterfølgende (4.) udgaves oplysninger, dvs. 1901.

Der var mange teglværker på Fyn før jernbanen, også i stations sognene. Er deres tilstedeværelse udtryk for urbanisering? Egentlig ikke. De ligger placeret, hvor de gør, på baggrund af tilstedeværelsen af råstoffer, kombineret med behov/afsætningsmulighed. De er medtaget i tabellen, fordi der ikke er tale om fødevarerrelateret produktion, og fordi de ansatte er i kategorien industri frem for landbrug. Deres tilstedeværelse kan være med til at generere boliger, handel og anden forsyning. Omvendt: Hvad siger det om sagen, at der er bygget et mejeri? Et mejeris opgave må jo siges at være fødevarerproduktion, men det er ikke landbrug, og mejerier havde en tendens til at blive opført tæt på banen, da den kunne fragte produkterne hurtigere og sikre deres friskhed. Befolkningsmæssigt spiller mejeriet samme rolle som teglværkerne (og almueskolerne, som dog ikke er medtaget her, da de var etablerede længe før 1865). Højskoler og lignende er med.

Tabel 2. Bebyggelsen i stationssoğnene.

gd. = gårde, hs. = huse, hmj. = huse med jord,  
huj. = huse uden jord, tgv. = teglværk.

Det står klart, at jernbanen ikke umiddelbart genererede bymæssige bebyggelser ved alle stationer eller stoppesteder. I Ullerslev, Langeskov, Marslev, Holmstrup, Skalbberg, Bred, Ejby, Nørre Aaby, Kauslunde og Strib skete der, så vidt det ses, ingen urbanisering i perioden 1860 - 72. Befolkningsmæssigt var der en mindre vækst, som satte sig spor i antallet af huse, mens gårdtallene forblev ret konstante. En sådan udvikling udskiller ikke stationsstederne fra Fyns øvrige landsogne i 1800-tallet.<sup>38)</sup>

Inden 1872 blev der i Tommerup, Aarup og Gelsted etableret svage tendenser til bymæssig udvikling. I Tommerup kom der handelsetablissement, garveri og farveri, og befolkningen voksede med små 200 personer (13%). Men den vækst kan som nævnt ikke nødvendigvis tilskrives urbanisering. Aarup var (kun) blevet forsynet med en folkehøjskole ud over jernbane og post-ekspedition. Her må kildekritikken imidlertid sætte ind. Der findes nemlig et avisudklip fra 1865, som tilsiger at der skulle være en mere bymæssig udvikling i gang. Der står:

*"Ved Aarup Jernveistation arbejdes der ifølge "Fs. Sttd" i denne Tid paa temmelig betydelige Byggeforetagender. Umiddelbart op til Bogenslandevejen paa Erholmsiden af Jernveien er der allerede opført en smuk, stor toetages Bygning, hvor Kjøbmand Schnackenburg af Odense agter at oprette en Handelsforretning; foruden Butiks- og Beboelseslejlighed indeholder Bygningen betydelige Kornmagasiner. Skraas overfor denne Bygning, langs med Veien fra Landeveien til Banegaarden, er der opført en Stald, der skal tjene til Brug, dels for Postholderiet, dels for Kjøbmandskunderne. Indenfor denne skal Gæstgivergaarden opføre. Samtlige Arbejder udføres for Kammerherre Cederfeld de Simonsens Regning"*<sup>39)</sup>

Trap 2. udgave er således ikke godt nok informeret. Det står naturligvis tvivl om rigtigheden af de øvrige oplysninger om perioden 1860-72. Man kan dog roligt konstatere, at nogen omfattende rural byudvikling var der ikke tale om. Det er interessant, at der eksisterede et samarbejde mellem en Odense-købmand og en vestfynsk godsejer, og at godsejeren betalte for bygningsinvesteringerne. På den anden side var det jo også stort set udelukkende hans ejendom, som blev påvirket af jernbanen, såvel den del af Aarup, der blev ekspro-

NAVN	BEBYGGELSE 1861
Hjulby (Nyb. Ls., senere Hjulby S. senere Nyb. Ls.)	Dyrehavegård og en del huse uden for byen
Ullerslev (Ullerslev)	41 gd. og 102 hs., 26 gd. og 53 hs. uden for byen
Langeskov (Rønninge)	40 gd. og 57 hs., 21 gd. og 31 hs. uden for byen
Marslev (Marslev)	36 gd. og 58 hs., 12 gd. og 35 hs uden for byen.
Holmstrup (Sanderum)	To tgv., 103 gd. og 136 hs., 45 og 89 uden for byerne
Render (Brylle)	92 gd. og 131 hs., 58 og 80 uden for byerne
Tommerup (Tommerup) (Bågegård) (Skelskov)	65 gd. og 182 hs., 44 og 117 uden for byerne
Skalbberg (Vissenbjerg)	7 tgv., 170 gd. og 410 hs., 76 og 274 uden for byerne
Bred (Vissenbjerg)	samme
Aarup (Skydebjerg)	31 gd. og 92 hs., 10 og 44 uden for byerne
Gelsted (Gelsted)	1 tgv., 62 gd., 130 hs., 9 og 59 uden for byerne
Ejby (Ejby)	1 tgv., 28 gd. og 24 hs., 9 og 19 uden for byerne
Nørre Aaby (Nørre Aaby)	4 tgv., 41 gd. og 43 hs., 11 og 23 uden for byerne
Kauslunde (Kauslunde, senere Gamborg)	1 tgv., 1 skibsbyggeri, 82 gd. og 69 hs. 35 og 37 uden for byerne
Strib (Vejlby)	Fiskerlejet Strib med færggård, gæstgiveri, postholderi, 1 tgv., 119 gd. og 200 hs., 63 og 114 uden for byerne



NAVN (SOGN)	BEFOLKNING 1860	BEFOLKNING 1872	BEFOLKNING 1890	BEFOLKNING 1901	BEFOLKNING 1923
Hjulby (Nyb. Ls., senere Hjulby S., senere Nyb. Ls.)	474	310	302	284	421
Ullerslev (Ullerslev)	841	930	947	935	1074
Langeskov (Rønninge)	700	735	704	702	973
Marslev (Marslev)	621	761	762	726	889
Holmstrup (Sanderum)	1411	1528	1398	1541	1679
Render (Brylle)	1299	1272	1134	1142	1156
Tommerup (Tommerup)	1397	1587	1545	1575	2311
Skalbjerg (Vissenbjerg)	3155	3836	3381	3377	3639
Aarup (Skydebjerg)	691	894	1186	1445	1554
Gelsted (Gelsted)	1073	1413	1658	1782	2259
Ejby (Ejby)	479	642	797	1076	1316
Nørre Aaby (Nørre Aaby)	559	723	868	1110	1651
Kauslunde (Kauslunde, senere Gamborg)	992	1103	1141	1416	
Strib (Vejlby)	1836	2236	2088	3600	

BEBYGGELSE 1872	BEBYGGELSE 1901	BEBYGGELSE 1922
17 gd. og ca. 30 huse, 6 gd. og en del huse uden for byen	17 gd., 26 hmj. og 4 huj.	Ingen statistik før 1904
Jernbanestation, 42 og 132 (50 huj.), 27 gd. og 80 hs. uden for byen	Forsamlingshus, kro, tgv., andelsmejeri, jernbanestation, telegraf, telefoncentral, postekspedition, 48 gd., 129 hmj.	
Stoppeplads ved jernbanen, med kro, 38 gd., 49 hs. med og 29 huj., 22 gd. og 48 hs. uden for byen	Ved landevejen (Langeskov): jernbanestation, telegraf og telefoncentral, kro og fællesmejeri, i sognet: andelsmejeri, telefoncentral, friskole, 40 gd., 94 hmj., 7 huj.	
Jernbanestation, 33 gd, 52 hmj. og 28. huj. 14 gd. og 55 hs. uden for byen	2 forsamlingshuse, fattiggård, fællesmejeri, jernbanestation, telegraf, telefoncentral, friskole, 35 gd., 91 hmj. og 3 huj.	
1 tgv., jernbanestation og brevopsamlingssted, 96 gd., 93 hmj., 83 huj., 55 og 119 uden for byen	Fællesmejeri, jernbanestation, tgv., 108 gd., 181 hmj., 18 huj.	Ringe udvikling
87 gd., 100 hmj. og 42 huj., 67 gd. og 97 hs. uden for byen	Ingen station	Ingen station (trinbrædt i Trap 5.)
Jernbanestation, handelsetablisement, garveri, farveri, 69 gd., 110 hmj., og 78 huj., 41 gd., andelsmejeri, flere købmænd og 148 hs. uden for byerne	Jernbanestation, telegraf, gæstgiveri, forsamlingshus, pogeskole. Desuden i sognet: Knarreborg Station med huse, kro, amtsfattiggård (1886), missionshus (1889), andelsmejeri, dampmølle, garveri, farveri, flere handlende, 72 gd., 235 hmj. og 13 huj.	
Jernbanestoppeplads, 174 gd. og 453 boelsteder og huse, 6 tgv. i sognet	Jernbanestation, telegraf, skole og tgv. Desuden i sognet: missionshus (1897), kro, 2 andelsmejerier, 7 tgv., 177 gd., 561 hmj. og 101 huj.	Ret stor udvikling
Jernbanestoppeplads og tgv.	Jernbanestation og telegraf, tgv., skole	Ret stor udvikling
Taarup og Aarup med folkehøjskole, jernbanestation, postekspedition, 24 gd., 25 hmj. og 59 huj., 5 gd. og 72 hs. uden for byen	"Stærkt opvoksende by" med skole, folkehøjskole (1886), realskole, teknisk skole (1880'erne), industriforening, apotek (1872), lægebolig, missionshus (1898), kirkegård med kapel (1896), sparekasse (1894), dampmølle, købmandforetninger, maltøjeri, kalkværk, maskin- og vognfabrik, markedsplads, gæstgiveri, jernbanestation og telefoncentral samt postkontor, 32 gd., 154 hmj., 4 huj.	
Jernbanestation (i Gelsted), pottemageri, opdragelsesanstalt og skole, missionshus, tgv., hørfabrik, uldspinderi (i sognet). 65 gd., 89 hmj. og 100 huj., 13 gd. og 120 hs. uden for byen	Gelsted: to skoler, hovedskolen (1889), forsamlingshus (1892), jernbanestation, telegraf, telefoncentral, gæstgiveri og andelsmejeri. I sognet desuden: fattiggård, børnehjem, 2 tgv., uldspinderi, 72 gd., 241 hmj., 22 huj.	
Jernbanestation, 3 tgv., 30 gd., 44 hmj. og 44 huj., 13 gd.	Jernbanestation, telegraf, telefoncentral, postekspedition, savværk, gæstgiveri, købmand, skole, forskole, fattiggård (1882), forsamlingshus (1894), 6 tgv., 36 gd. og 139 huse	
Jernbanestation, 4 tgv., 82 gd., 93 hmj. og 85 huj.	Skole, missionshus (1883), sparekasse (1867), lægebolig, andelsmejeri, cykelfabrik, handelsgartneri, gæstgiveri, jernbanestation, telegraf, telefoncentral, postekspedition, forsamlingshus, 2-3 tgv., kalkbrænderi, 51 gd., 122 hmj., 5 huj.	
Skibsbyggeri, tgv., 82 gd. og 127 hs., 45 gd. og 50 hs. uden for byerne	Skole, pogeskole, missionshus (1892), forsamlingshus (1886), andelsmejeri, tgv., jernbaneholdeplads (dog i Gamborg Sogn), badehotel, 81 gd., 171 hmj., 7 huj.	
Strib med færgeleje, jernbanestation, gæstgiveri og postholderi, tgv., 122 gd., 162 hmj. og 102 huj., 63 gd. og 155 hs. uden for byerne	Strib med jernbanestation, telegraf, færgehavn, badehotel. Desuden missionshus (1883), fattiggård (1868), forsamlingshus (1896), 2 mejerier (fælles- og andels), 120 gd., 242 hmj. og 45 huj.	

Tommerup Stationsby ca. 1890.



prieret, som den, der ikke gjorde. Der var noget visionært over det. Uden kildeangivelse nævner J.A. Tork, at Aarup (og Ringe) 'hurtigt' fik forretninger af firmaet W.R. Mægaard og Co. fra Odense, og at Nørre Aaby året efter banens åbning fik en købmandsfilial af Møller fra Middelfart, og endelig at Ullerslev også fik en korn- og produkthandel som filial af W. Kruuse fra Nyborg. Det ligner en tendens, at det ikke var de lokale, som blev købmænd, men driftige købstadshandlere, som oprettede filialer. I Gelsted fandtes i 1872 – foruden jernbanestationen – en opdragelsesanstalt, en hørfabrik og et uldspinderi foruden teglværk. Det var alle funktioner, der gendannede behov for handel, service og andre urbane fornødenheder.

Retter man fokus mod 1901 – 36 år efter banens åbning – var der sket mere, men de fleste steder ikke meget mere. 1880'erne var årtiet, da der blev bygget mange andels- og fællesmejerier. De lokaliseredes overvejende ved banen. De blev opført i Ullerslev, Langeskov, Marslev, Holmstrup, Tommerup, Skalbberg, Gelsted, Nørre Aaby og Kauslunde. Men der er ingen regel uden undtagelse: I Aarup (Skydebjerg Sogn)

blev der oprettet mejeri i Skydebjerg, ikke ved banen. Der kom desuden først et mejeri i Aarup i 1909.

Ser man på de egentligt urbane tiltag, kan man se, at Ullerslev, Marslev, Holmstrup, Skalbberg og Bred i 1901 ikke havde nået 'take off'. Ullerslev voksede først i de første årtier af 1900-tallet. Marslev, Holmstrup, Skalbberg og Bred kom aldrig rigtigt i gang. Ejby og Gelsted udgør et 'mellemfelt'. Der var sket en vis vækst, men ikke meget. I Tommerup ser det ud til, at Knarreborg ved Assensbanen efter 1884 overhalede Tommerup Stationsby i udvikling.

Aarup og Nørre Aaby ser derimod ud til at være etablerede som egentlige rurale byer ved jernbanen. I Aarup var der i 1901 flere købmænd foruden realskole, højskole, teknisk skole, apotek, industriforening, pengeinstitut og forskellige produktionsvirksomheder. Nørre Aaby havde f.eks. lægebolig og en cykelfabrik.

Befolkningsmæssigt er det vanskeligt at tolke udviklingen, da den er opgjort på sognebasis, og der skete en vækst i hele landet. Der var dog væsentlig vækst i Aarup, Ejby, Gelsted og Nørre Aaby, pegende i retning af urbanisering.



Ejby omkring 1890.



Aarup omkring 1890.



Ser man på kort over bebyggelserne, er både højkantkort fra (senest) 1890 og lavkantkort fra (tidligst) 1925 ganske interessante. De viser samstemmende, at der skete en bebyggelsesudvikling, og at den samlede sig om stationerne og stationsbyerne. Bebyggelsesudviklingen skete tydeligvis dér og ikke i de gamle landsbyer. Hovedsagelig kan der have været tale om landarbejder- og daglejerhuset?

Afslutningsvis til spørgsmålet, om der opstod stationsbyer ved stationerne langs Dronning Louises Jernbane. Det gjorde der, men skete det på grund af banen? Hvis man tager i betragtning, at der jævnt hen gik 35 år fra banens åbning, til en større urbanisering havde fundet sted, må svaret være nej. Banen genererede ikke væsentlig urbanisering. Tre andre faktorer spillede en mindst lige så væsentlig rolle: afstanden til markedet/købstanden (beliggenhed i by-tomme områder), muligheden for næring som følge af næringsloven, og ikke mindst den almindelige befolkningsvækst, som var større end den, landbruget kunne optage.

## KILDEMATERIALE

### Rigsarkivet

Kommissarius for de Fynske Statsbaner  
Ekspropriationsprotokol for Det fynske Statsbaneanlæg  
Løbenummer: 472-473

Kommissarius for de Fynske Statsbaner  
Journal for de Fynske Statsbaner  
Løbenummer: 438-440  
Magasinenhed: 1861-1870 m.m.

Kommissarius for de Fynske Statsbaner  
Sager angående ekspropriation og taksation m.m.  
Løbenummer: 469

Kommissarius for de Fynske Statsbaner  
Arkivserie: Forligsprotokol  
Løbenummer: 524-528

Kommissarius for de Fynske Statsbaner  
Arkivserie: Journalsager for de Fynske Statsbaner  
Løbenummer: 441  
Magasinenhed: 1861-1864

Kommissarius for de Fynske Statsbaner  
Arkivserie: Journalsager for de Fynske Statsbaner  
Løbenummer: 442  
Magasinenhed: 1865-1866



Nørre Aaby omkring 1890.



Gelsted omkring 1890.

## LITTERATUR

Christensen, Søren Bitsch og Mette Ladegaard Thøgersen, Bysystemer og urbanisme ca. 1840-2000 – historie og historiografi, *Den moderne by*, 2006. Fyns Amt, Landsbyregistrering, 1983

Fransen, Peter, *Varetransport på Fyn via havn og jernbane 1865-1920*, 1997.

Harnow, Henrik, *Slipshavn*, Kulturstyrelsens hjemmeside.

Møller, Per Grau, *Fra Landsby til soveby*, 1990.

Thestrup, Poul, *Jernbanekommissariaterne*, Statens Arkiver, Arkivserien nr. 17, 1982.

Thestrup, Poul, *På sporet*, 1997, bd. 1

Thøgersen, Mette Ladegaard, De rurale byer, *Den moderne by*, 2006, s. 257-84.

Tork, J.A., Fynske stationsbyer, *Fynske Årbøger*, 1951 s. 138-88.

Trap 1. udg. 1860.

Trap 2. udg. 1872.

Trap 3. udg. 1901.

Trap 4. udg. 1922.

Trap 5. udg. 1956.

Viinholt-Nielsen, Lars, Jernbanen Nyborg-Middelfart, *Jernbanen*, 4, 2015 s. 32-41.

Aagesen, Aage, *Geografiske studier over jernbanerne i Danmark*, København, 1949.

## NOTER

1. Poul Thestrup, *På sporet*, 1997, bd. 1 s. 105-53.
2. Lars Viinholt-Nielsen, Jernbanen Nyborg-Middelfart, *Jernbanen*, 4, 2015 s. 32.
3. Poul Thestrup, *Jernbanekommissariaterne*, Arkivserien nr. 17, 1982, s. 4.
4. Henrik Harnow, *Slipshavn*, Kulturstyrelsens hjemmeside.
5. Digitaliseret distance på baggrund af høje målebordsblade, Anders Myrtue 2015.
6. Trap 4. udg.
7. Trap 5. udg.
8. Trap 4. udg.
9. Viinholt-Nielsen (2015) op. cit., s. 33.
10. Aagesen, *Geografiske studier over jernbanerne i Danmark*, København, 1949.
11. Aagesen (1949) op. cit., s. 28-29.
12. Aagesen (1949) op. cit., s. 24.
13. Aagesen (1949) op. cit., s. 21.
14. Thestrup (1997) op. cit., s. 123.
15. Ibid. s. 33.
16. Viinholt-Nielsen (2015) op. cit., s. 36.
17. Aagesen op. cit.
18. Længdemålene er fundet ved digitalisering af jernbanen i MapInfo
19. Lensafsløvningslovene, 'oktoberlovene'.
20. Rigsarkivet, kommissarius for de fynske jernbaner, forligsprotokol, løbenr. 5
21. Ibid., løbenr. 6
22. Ibid., løbenr. 31
23. Ibid., løbenr. 38
24. Ibid., løbenr. 42
25. Fyns Amt, Landsbyregistrering, Odense Kommune, Elmelund.
26. Samme, Vissenbjerg Kommune, Skalbjergr.
27. Landsbyregistrering, Årup Kommune.
28. Løbenr. 267.
29. Viinholt-Nielsen (2015), op. cit., s. 33
30. Aagesen (1949), op. cit., s. 34-35
31. Viinholt-Nielsens tabel modificeret af forfatteren.
32. Ibid.
33. Dræning, mergling, frørensning, gødskning, dyrkning af kløver og ærter, ændrede omdriftsmåder og forøgelse af det dyrkede areal for at nævne de vigtigste.
34. Peter Fransen, *Varetransport på Fyn via havn og jernbane 1865-1920*, 1997 s. 290.
35. J.A. Tork, Fynske stationsbyer, *Fynske Årbøger*, 1951 s. 138-88.
36. Mette Ladegaard Thøgersen, De rurale byer, *Den moderne by*, 2006, s. 257-84.
37. Søren Bitsch Christensen og Mette Ladegaard Thøgersen, Bysystemer og urbanisme ca. 1840-2000 – historie og historiografi, *Den moderne by*, 2006, s. 32.
38. Se f.eks. Fyns Amts landsbyregistrering, herredsbeskrivelserne og Per Grau Møller, *Fra Landsby til soveby*, 1990, Anders Myrtue, Nordfyns landskab og historie, Nordfyns natur, 2013, s. 30.
39. *Middelfart Avis*, 29. dec. 1965.



Aarup Tekniske Skole, 1880'erne (Anders Myrtue fot.).



# SUMMARY

## Queen Louise's Railway

The construction of the line and the development of the rural areas up until about 1900

This article concerns the alignment of the line: its course, its physical nature, how the land was obtained as well as the growth of the settlements that already existed or emerged.

On 10 March 1861, it was provided by Statute that a railway line should be built across the island of Funen. It should run from Nyborg (the Great Belt crossing) to Middelfart/Strib (the Little Belt crossing), thereby connecting East and West Denmark. In other words, it was originally built as a connecting line rather than a suburban railway service.

There were many considerations that went into deciding on the route from east to west. It was essential to optimise the line in relation to not only topography, development and infrastructure but also the contract with the state, rules and regulations on the construction of railway lines and financial constraints. The line that was built was about 81 km. A few years later, it was extended to about 86 km, as it was continued to Slipshavn in the east. Later, it was shortened to 79 km when the stretch from Nyborg to Slipshavn was closed, as was the stretch from Middelfart to Strib and various redirections were made around Odense.

In his doctoral dissertation 'Geographical studies of the railways in Denmark' (*Geografiske studier over jernbanerne i Danmark*) (Copenhagen 1949), the cultural geographer Aage Aagesen dealt with the many issues regarding the differences between main lines and suburban railways, topography and topographical limitations (soil conditions and gradients), establishing stations, the characteristics of the suburbs and the impacts of the railway. This work has been an important source of inspiration for this article.

The introduction of this article touched on the process relating to the decision on an alignment for the line; in 1860, various engineers examined the conditions and proposed a route. It was subsequently considered by the so-called Line Commission in which the Commissioner of the Funen Railway and representatives from the affected county councils and rural districts had seats. It has not been possible to find the Line Commission's minutes, so we have no details of the members' investigations. However, based on a time schedule among the sources, you can estimate that the inspections lasted about two weeks in total. The line was divided into three



Langeskov ca. 1890.

sections: Nyborg-Brændekilde, Brændekilde-Nørre Aaby and Nørre Aaby-Strib. So they started in the east and worked their way westwards. The alignment was finally decided on in October 1863, but at that time, construction work had already started.

In order to build the line, it was necessary to acquire land for the track itself and for stations, permanent way inspector's houses and level-crossing keepers' lodges. In addition, compensation had to be paid, if houses or farms had to be moved or changed and if watercourses or roads had to be redirected. The construction of the railway also affected agricultural activity, as the line would run through rural areas. The individuals who faced compulsory purchase procedures in the summer received substantial compensations for the loss of their harvests. "Technical" compensations were also awarded for cutting across plots, cutting away land and ruining marlpits. Finally, money was spent on providing for future requirements: establishing drinking water holes for the many horses involved in the project and for erecting and maintaining barriers at the roads. In addition, the British civil engineering contractors Peto, Brassey and Betts constructed the fencing along the line to ensure that livestock was kept out of harm's way.



Nyborg ca. 1890.

The complete number of plot owners/users immediately affected with whom negotiations had to be conducted reached 438. Add to this figure another 50 or so in subsequent corrections and about 100 for stations, permanent way inspector's houses, level-crossing keepers' lodges and for moving buildings. The first lists were ready on 14 August 1862 and the last on 5 October 1863.

Calculations relating to the large acquisitions of land, primarily from landed estates, reveal that the track and related surrounding area was usually about 16 metres wide. This average width should accommodate the entire construction of the line, including through excavations, dams, sub and superstructures as well as fencing. The overall area use is estimated at 1.37 km<sup>2</sup>.

### SOIL CONDITIONS AND GRADIENTS

Queen Louise's Railway is largely built on solid ground composed of moraine clay and sand. On the stretch between Nyborg and Odense, it is fairly flat ground moraine, while West Funen is characterised by undulating lateral moraine. In Central Funen, near Vissenbjerg, the line cuts through a lateral moraine landscape rising up to 129 metres. Here, it was necessary to raise the line to a height of 30-60 metres and cross large areas of soft marshland. Despite the varied geology, assessments indicate that the track is horizontal on up to 15 per cent of the line. On the remaining section – particularly in Central and West Funen, less so in East Funen – the gradients range between 5-10 ‰. The maximum permitted was 10 ‰. The reason was that the pulling capacity of the locomotives of the day fell dramatically on an incline. Minor differences in height were dealt with by digging through hills and making dams.

### CULTURAL-GEOGRAPHICAL ISSUES

Queen Louise's Railway cut through numerous administrative entities: two counties, Svendborg and Odense, six districts and three boroughs as well as twenty rural/parish-constable





Ullerslev ca. 1890.

districts, thirty parishes and fifty associations of house owners. It would seem to have been an enormous undertaking to organise the property transfers with the 438 plot owners/users, but this part of the project was actually completed in just 31 days. There were a number of major plot owners (landed estates) who lost up to about 39,000 m<sup>2</sup>, while some smallholders were asked to part with as little as 8 m<sup>2</sup>. Some of the land was farmed by tenants, but by far the majority was made up of freeholds in the villages.

From the start of construction and until the middle of the 20<sup>th</sup> century, 17 stations and halts were established on the line. There were 13 stations when the line opened. East of Odense, there were considerable distances between stations, about 10 km, whereas they were much smaller west of Odense. The reason why there were fewer stations east of Odense was that the infrastructure in this part of Funen was good according to the standards of the time. There was a fairly new high-road between Nyborg and Odense, making it possible to reach the market towns in the area quite quickly by horse and cart, and the line was built close to this road, following its route. West of Odense, several factors were in play. The road was built across the hills which would not work for the railway line. In addition, the line had to be directed south of the hills for political and practical reasons through fairly rugged terrain and past settlements that were very far from the market towns of Assens, Middelfart and Odense. This section of the line became quite similar to a suburban railway with shorter distances between stations.

If you consider the impact of the line, there are also clear differences between east and west of Odense. By urbanisation, we mean developments that have functions other than agricultural production. All urban developments require utilities and other services.

There were no significant urban developments along the eastern section of the line or at stations until after 1900, whereas urban developments emerged a little earlier to the west of Odense in Tommerup, Aarup and Nørre Aaby. In Aarup, there were several grocer's shops, a secondary school, folk high school, technical college, pharmacy, industrial association, bank and various production companies around 1900. During the first few decades of the 20<sup>th</sup> century, the three above-mentioned towns grew as did Ejby and they got many functions. As this happened 25–50 years after the line was built, it would be inappropriate to argue that the railway line was the urbanising factor. It would be fairer to say that the long and difficult road to other market towns, liberal trade legislation since 1862 and a growing population meant that the four towns collectively fulfilled a need for a market town in the region.



Skalbjerget ca. 1890.