

REDIGERET AF
LARS BJARKE CHRISTENSEN
RENÉ S. CHRISTENSEN
PETER FRANSEN
GITTE LUNDAGER
HENRIK HARNOW (ANSV.)



JERNBANEHISTORIE

JERNBANERNES TEKNOLOGI- OG KULTURHISTORIE 2015

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

INDHOLD

3

FORORD · Dronning Louises Jernbane 150 år

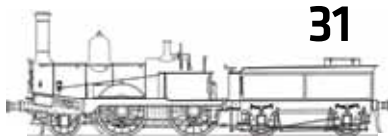
11



DEN POLITISKE BAGGRUND

- for anlæggelsen af
Dronning Louises Jernbane
Af Peter Fransen

31



DEN FYNISKE BANES FØRSTE MATERIEL

Af Steffen Dresler og Henrik Harnow

56



SOM FUGL PHØNIX AF ASKEN

- bygninger og stationsmiljøer på den
fynske bane i årene omkring 1865
Af Frederik Birkholt Kolding

84



**DET DANSKE JERNBANE-DRIFTSELSKAB
OG DRONNING LOUISES JERNBANE**

- driftsselskabet og de ansatte på Fyn
Af Lars Bjarke Christensen

109



DRONNING LOUISES JERNBANE

- anlæggelsen af banen og den tidligste
udvikling i de rurale områder frem til ca. 1900
Af Anders Myrtue

132



BANEVOGTEREN

Kommentar til artiklen: Hvor fandt L.A. Ring motiv
og model til sit maleri "Banevogteren" (1884)?
Af Henry Nielsen og Dorte Fogh

134

ANMELDELSER

JERNBANEHISTORIE 2015

Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie

Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum

Årsskriftet udgives af

Danmarks Jernbanemuseum
Dannebrogsgade 24
5000 Odense C
Tlf. 66 13 66 30
jbmuseet@dsb.dk
www.jernbanemuseet.dk

Redaktion

Lars Bjarke Christensen
René S. Christensen
Peter Fransen
Gitte Lundager
Henrik Harnow (ansv.)

Grafisk tilrettelæggelse:

Haurand Grafisk
Tryk: Strandbygaard Grafisk

Oplag 2.500 ekspl.

© Danmarks Jernbanemuseum og forfatterne

Eftertryk uden forfatternes eller museets tilladelse er ikke tilladt.

Forsidefoto

Aarup Station set i retning mod Middelfart kort efter banens åbning. På venstre side stationen, en 4. classes station i to etager, og på højre hånd en del af det gårdkompleks med bl.a. betydelige kornmagasiner, som blev opført af godsejer og kammerherre H.C.J. Cederfeld de Simonsen på den nærliggende Erholm til den odenseanske købmand Schakenburg. Billedet vises i ubeskåret form inde i årsskriftet (Danmarks Jernbanemuseum).

Bagsidefoto

Omtrent samme motiv som forsidebilledet fra 1865. Den ældre station er for længst nedrevet og den oprindelig enkeltsporede bane udvidet til et travlt dobbeltspor. På begge sider af sporet findes stadig væsentlige dele af de oprindelige bygninger, bl.a. det gårdkompleks, der hørte til den overfor omtalte købmændsgård (Fl. Wedell fot. 2015).

ISSN: 2245-9499

FORORD

DRONNING LOUISES JERNBANE 150 ÅR

Da Dronning Louises Jernbane blev indviet med et særtog den 7. september 1865 fejrede fynboerne den ny transportteknologis komme i forventning om den fremgang, jernbanen ville føre med sig. 100 år senere, i 1965, var den fynske jernbanes jubilæum et stort nummer, og alle de gamle stationer og stop på turen var fortsat aktive. Privatbanerne var allerede inde i den lange nedlæggelsesfase, men for den fynske tværbane og dens byer var der endnu ikke sket store omvæltninger. Hvilken betydning, banen blev tillagt i 1965, ses af det omfang, festlighederne fik – særtog fra Nyborg og Middelfart bragte gæster til Odense, hvor fejringen foregik på rådhuset. Odense Modeljernbane Klub havde bygget en kopi af den gamle holdeplads i Hjulby, og *Fyns Tidende* bragte et 10-siders tillæg alene om jernbanen, hvor der blev sat fokus på "... banens indvielse, dens fremtid og ... dens betydning for de fynske stationsbyer." I Klaregade blev trafikken for en stund dirigeret en anden vej, og i stedet blev et udtjent damplokomotiv opstillet midt i gaden. *Fyns Tidende* berettede om, at der i forbindelse med jubilæumsugen skete noget mange steder: "Jo, vist er der fut i Klaregade".

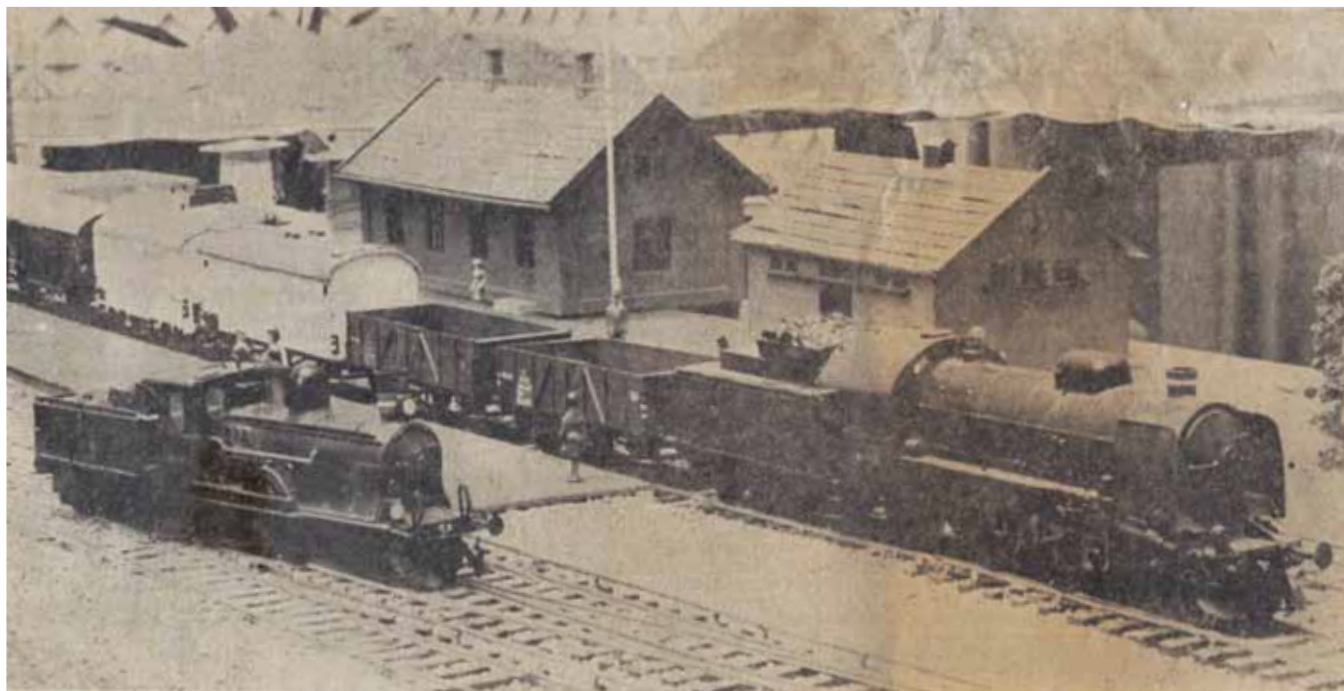
Da Dronning Louises Jernbane fyldte 150 år mandag den 7. september i år, bragte *Fyens Stiftstidende* over nogle dage omtale af banens jubilæum – også på de fynske lokalsider – samt en kronik af den ene af forfatterne til denne indledning. Danmarks Jernbanemuseum bød desuden på en vandring på

jubilæumsaftenen, og TV2 Fyn fulgte med på turen. I forhold til tidligere er der dog ingen tvivl om, at interessen ikke var nær så stor blandt odenseanere eller fynboer som ved 100-års jubilæet – høflig men ikke begejstret, og for mange passerede jubilæet blot ubemærket forbi. I nogle af de fynske stationsbyer var der også markeringer, men det er karakteristisk, at der ikke for alvor var vilje til at lægge arbejde i en fælles fejring. Jubilæet faldt på en mandag og passede dermed ikke travle mennesker så godt.

I de kommende år vil den nye vestfynske banestrækning tage form. Det knæk, som den nuværende strækning i 1865 fik i retning af Assens, rettes ud, og den nye strækning vil indgå i en højhastighedsbane med hastigheder på op til 250 km/t. Langeskov har netop fået sin kontroversielle nye station et kort stykke fra den gamle, stadig bevarede station. Dronning Louises Jernbane er i dag en af de mest befærdede strækninger i landet og udgør et afgørende bindeled mellem landsdelene. Selv om banen har tabt sin betydning for de fynske stationsbyer i form af godstransport, spiller banen fortsat en meget vigtig rolle.

Fyens Stiftstidende dækkede den fynske banes åbning i 1865, både med fuldlig omtale og en række illustrationer, bl.a. denne menneskemængde, der fejrede begivenheden. Sidst i artiklen er flere sider gengivet.





Klip fra Fyns Tidende 7. september 1965.

Med dette tredje nummer af *Jernbanehistorie* har redaktionen valgt at rette fokus mod Dronning Louises Jernbane i anledning af 150-års jubilæet. Vi ønskede ikke en monografi og følte heller ikke, at det ville være det rigtige format, men derimod et temanummer af museets årsskrift med fokus på forskellige sider af den fynske jernbanes tidlige historie, primært i årene omkring 1865.

En indvending mod et temanummer med fokus på den fynske jernbane er naturligvis, at den ikke var en isoleret størrelse og indgik som en del af statens samlede kontrakt på anlæggelse af de jysk-fynske baner i 1861 med åbning af strækningerne i årene 1862-69. I en vis forstand giver det ikke mening at se den fynske bane som en størrelse for sig – overordnet drift, uniformer, materiel og en række andre forhold lå i regi af Det Danske Jernbane-Driftsselskab indtil statens overtagelse i 1867. Og efter statens overtagelse kan man via de mangfoldige cirkulærer og retningslinjer til personalet forsikre sig om, at der ikke var megen forskel på driften i Jylland og på Fyn – langt de fleste cirkulærer rettede sig mod alt personale, og kun et mindretal var specifikt rettet mod fynske eller andre separate afsnit af banen.

Når vi alligevel synes, det kan forsvares i denne sammenhæng, er det fordi redaktionen har tilladt forfatterne at lade deres emne tilpasse sig de faktiske forhold – i visse sammenhænge er det dermed reelt de jysk-fynske baner, der er i fokus, mens det i andre sammenhænge specifikt er den fynske strækning. Og det giver mening i den forstand, at Fyn ved banens åbning var en ø, der blev opfattet som et særskilt driftsområde. Personalet var knyttet til Fyn og alt materiel forblev på Fyn og blev serviceret og repareret i værkstedet i

Ligesom Odense ved den fynske jernbanes indvielse for 100 år siden var centrum for festlighederne, er byen og dens rådhus midtpunkt for jubilæumsfestlighederne. Her samles festdeltagerne fra jubilæumstugene fra Nyborg og Middelfart, og blandt meget andet vil rådhuset rumme en interessant jernbaneudstilling. En af attraktionerne her er Odense Model-Jernbaneklubs model af den fynske bane, hvorfra billedet her, som forestiller Hjulby station, er hentet. Lokomotivet foran godsvognene er en Litra 951, der stadig kører på Fyn, mens det ensomme lokomotiv i forgrunden, en lilla C 714, nu er henvist til pensionisternes rækker.

Fyns Tidende markerer også jernbanens 100 års jubilæum, og i det 10 sider store tillæg kan de finde løsninger om banens indvielse, dens fremtid og om dens betydning for de fynske stationsbyer.

Nyborg. Først i 1872 med jernbanefærgen Lillebelt, der kunne føre godsvogne over bæltet, indgik dele af det fynske materiel i det samlede jysk-fynske billede. I 1883 blev også farten over Storebælt overtaget af moderne dampskibe med transport af vogne mellem landsdelene.

Endnu i 1965 havde Dronning Louises Jernbane tre funktioner på samme tid: Den fungerede som hovedbane og dermed en del af det danske jernbanesystem, den fungerede som lokalbane, og endelig var den en slags stambane i det fynske jernbanenet. Som Povl Wind Skadhaug skrev i 1965: "Uden ... strækningen tværs over Fyn er der ingen forbindelse mellem de jyske og sjællandske jernbaner. Sagt med andre ord er Dronning Louises Jernbane uundværlig" Og den sidste sætning gælder stadig.

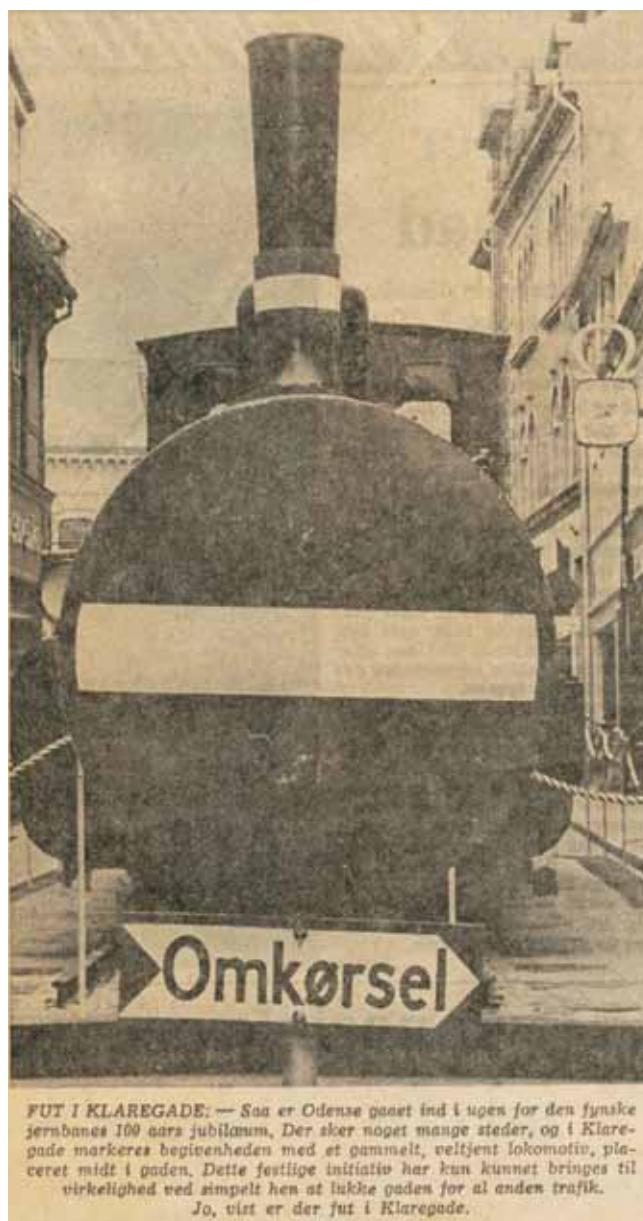
Det er ofte blevet bragt op i samtaler med jernbaneinteresserede, at der ikke er skrevet monografier om hovedstrækningerne, sådan som tilfældet er for mange af privatbanerne. Spørgsmålet er, om det er frugtbart at betragte den altfavnende monografi om en del af de danske hovedstrækninger som en særligt nyttig eller givtig tilgang. Indgangsvinklen her

var, at i stedet for at forsøge én samlet fortælling om den fynske bane, som i praksis på mange områder ville dække det jysk-fynske område, ville vi rette fokus mod nogle vigtige delemner.

Litteraturen om Dronning Louises Jernbane består langt overvejende af kortere artikler trykt med års mellemrum, oftest i forbindelse med banens jubilæum. Ser man bort fra de mange avisartikler – både ved banens åbning og de følgende jubilæer – er der i nyere tid skrevet flere artikler om banens samlede historie. De lidt ældre arbejder, der alle består i artikler eller mindre hæfter, tæller bl.a. Danske Statsbaner, Nyborg-Odense-Middelfart, 1865-85 Aar-1950, *Jernbane-Bladet* (1950), og Nyborg-Middelfart 100 Aar, 1865-1965, *Jernbane-Bladet* (1965). Ved 125-års jubilæet i 1990 skrev Povl Wind Skadhauge artiklen Bane fra bælt til bælt i *Jernbanen* (4/1990).

Asger Christiansens studier af både de engelske entreprenører, materiellet og bredere kildemateriale, knyttet til de jysk fynske baners anlæggelse, blev udmøntet i artiklen 1865: Den fynske Hovedbane åbner, der blev trykt i *Jernbanehistorisk Årbog* i 1990. I de danske jernbaners jubilæumsår udgav Danmarks Jernbanemuseum et trebinds-værk om de danske jernbaners historie. Poul Thestrup har i bind 1, *Dampen binder Danmark sammen*, fra 1997, skildret den fynske banes anlæggelse. Lars Viinholt-Nielsen har – ud over sine øvrige jernbanemonografier – så sent som i jubilæumsåret 2015 skrevet om Jernbanen Nyborg-Middelfart, 150 år den 8. september 2015 i *Jernbanen* 5/2015. Han har desuden i det følgende nummer af *Jernbanen* behandlet Langeskov. Henrik Harnow har i *Fynske Årbøger* 2015 givet et opdateret forsøg på en samlet historie på linje med Asger Christiansens ældre artikel, baseret på ældre artikler suppleret med kildestudier.

Over årene er der desuden udført enkelte mere detaljerede studier af aspekter af den fynske banes historie. J.A. Tork publicerede med artiklen 'Fynske stationsbyer' i *Fynske Årbøger*, 1951, et skelsættende studie, der helt frem til i dag citeres flittigt ved diskussioner af banens betydning for bydannelse og stationsbyer. Flere historikere har over de seneste par årtier arbejdet med aspekter af den fynske hovedbanes betydning for varetransport og bydannelse m.m.

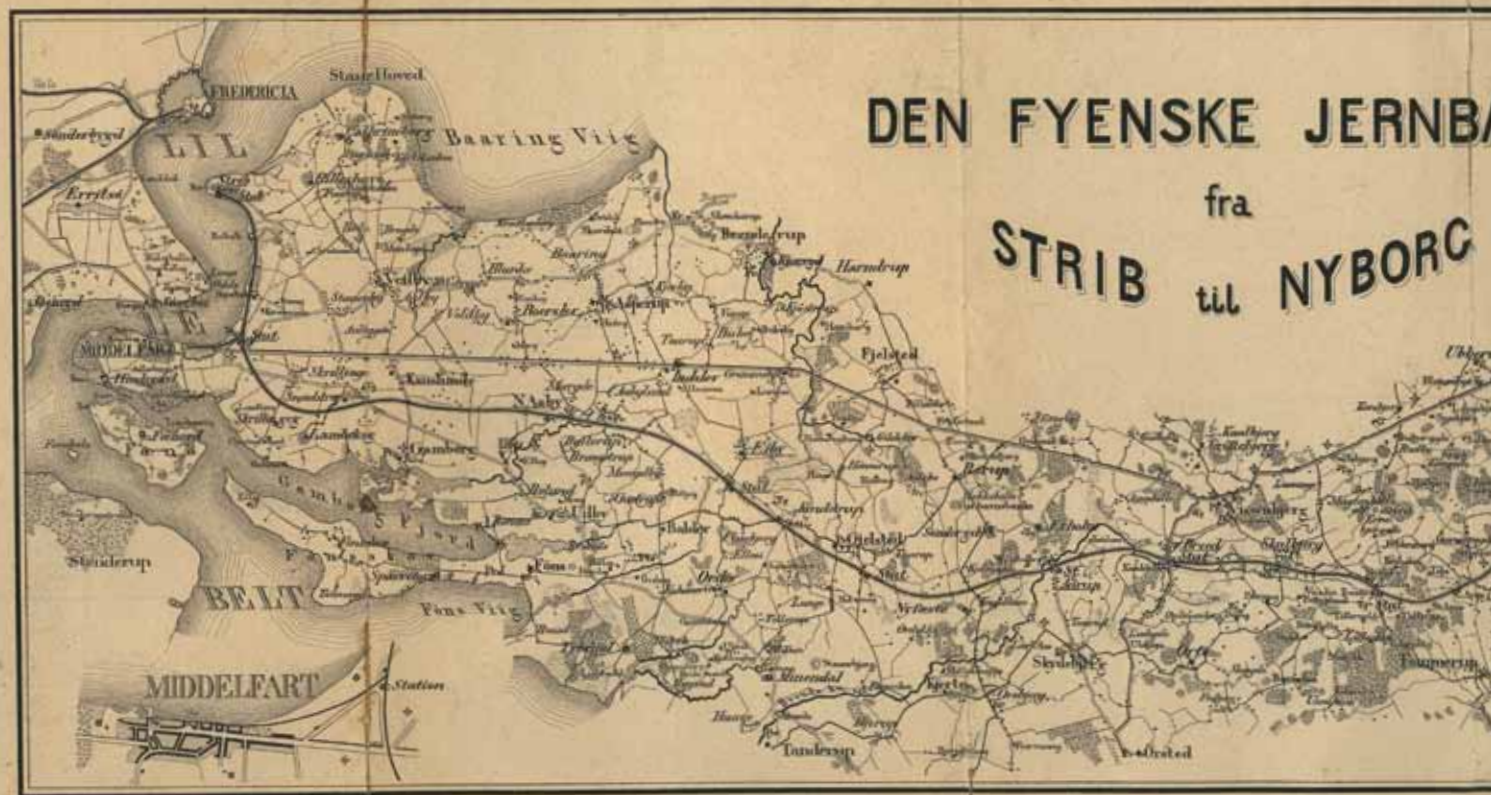


Klip fra Fyns Tidende 7. september 1965.

Thorkild Andersens upublicerede speciale omhandlede *Stationsbyer og landsbyer på Vestfyn 1850-1911* (Odense Universitet, 1988). Peter Fransens studier af varetransport blev udmøntet i både en specialeafhandling og en efterfølgende ph.d.-afhandling og fulgt op af flere artikler. Senest har Mette Ladegaard Thøgersen både i sit speciale (med vægt på Fyn) og den efterfølgende ph.d.-afhandling *Landdistrikternes ur-*

banisering. En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960 (2007) set på aspekter af rurale bydannelse og stationsbyer.

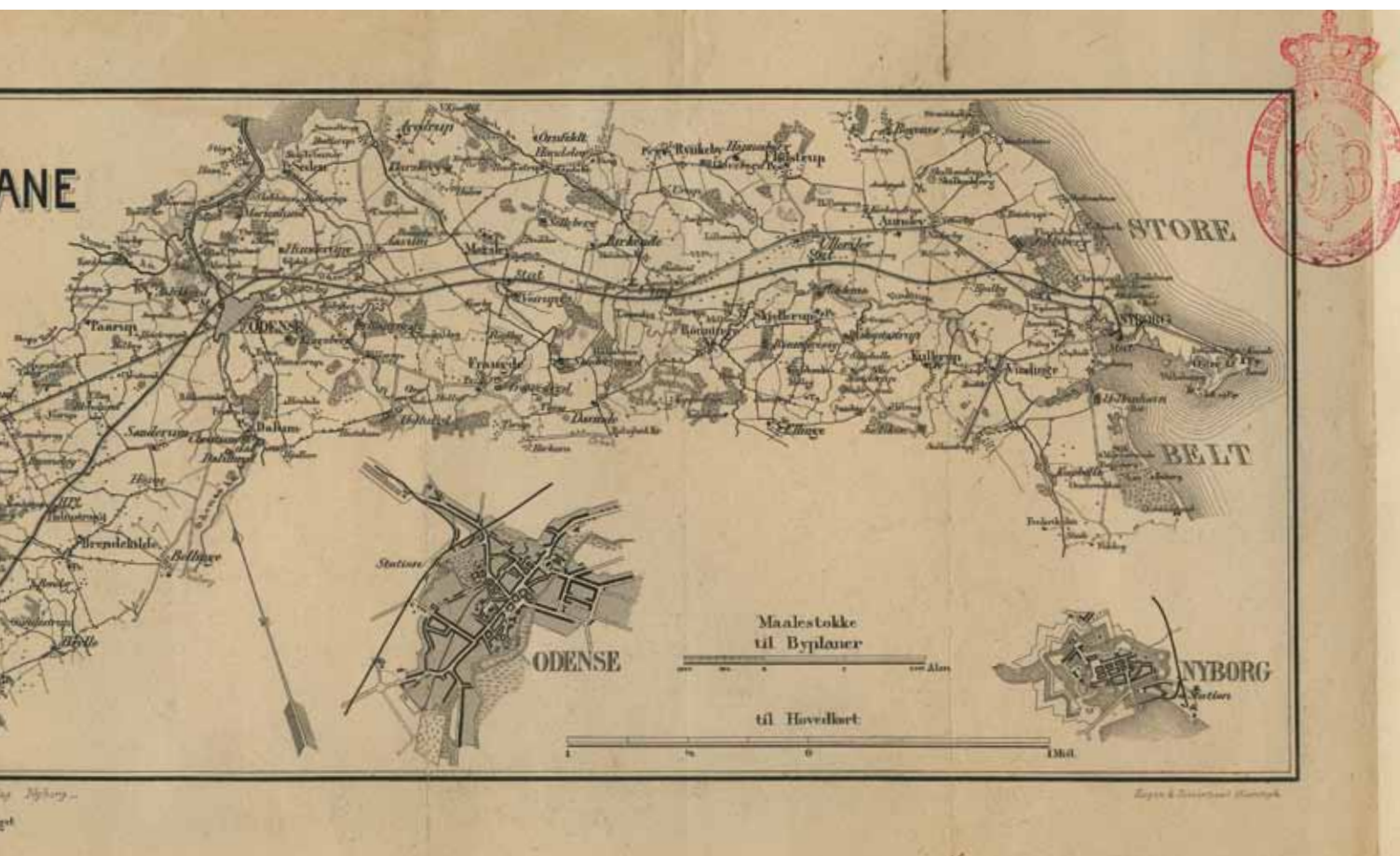
I *Jernbanehistorie 2015* præsenteres fem artikler, der sammen søger at skabe et billede af Dronning Louises Jernbane før og umiddelbart efter åbningen. Peter Fransen giver i den indledende artikel en oversigt over de politiske diskussioner



om banens linjeføring og viser, at der faktisk var konkurrerende idéer også på Fyn, selv om banens overordnede linjeføring som tværbane ikke var kontroversiel.

Anders Myrtue ser i sin artikel både på detaljerede aspekter af valget af linjeføring og kaster for første gang lys over de ekspropriationsforretninger, som i antal løb op i flere hundrede og dannede grundlaget for banens anlæggelse.

Han ser desuden på overordnede mønstre for bebyggelsesudviklingen langs banen. Ingen jernbane uden stationer, vogterhuse, pakhuse, vandtårne osv. I sin artikel *Som Fugl Phønix af Asken*, inspireret af en samtidig beretning om den lille, ny bebyggelse ved Aarup, ser Frederik Birkholt Kolding på både store og små stationer og bygninger langs banen. Steffen Dresler og Henrik Harnows artikel om den fynske banes ma-





De jydsk-svenske Jernbaner.

Efter den **fynske** Jernbanes Røstning for Vesten vilke Togene ogsaa efter neden-
stående Schema:

Tag	Udgang fra	Kl. og Min.	Kategori	Kl. og Min.	Kategori	Kl. og Min.
I.	Middelfart	7,0	Hjern.	8,50	Hjern.	10,15
II.	Nyborg	7,45	"	8,54	"	11,0
III.	Middelfart	12,0	"	1,34	Gfm.	2,30
IV.	Nyborg	12,35	Gfm.	1,27	"	3,5
V.	Middelfart	4,30	"	8,30	"	9,45
VI.	Nyborg	7,15	"	8,22	"	10,30

København, i August 1865. **Overdriftsbestyrelsen.**

Det Danske Jernbane-Driftsselskab.

Dronning Louises Bane.

Ved Stoppepladserne paa den fynske Jernbane holde Togene indtil Videre som følger:

Ved Holmstrup, Skalbjergh, Bred og Gjøldsted:
Morgentoget fra Middelfart) Mandag, Onsdag og Lørdag
Aftenogtet fra Nyborg) samt Søn- og Helligdage.

Ved Skiby:
Morgentoget fra Nyborg) Tirsdag og Fredag
Aftenogtet fra Middelfart) samt Søn- og Helligdage.
p. l. Odense, den 7de September 1865.

Overdriftsbestyrelsen.



teriel er tættest på den traditionelle jernbanehistorie og ser både på, hvilket materiel der blev anskaffet, baggrunden herfor og selve beslutningsprocessen samt materiellets skæbne og duelighed. Forfatterne peger bl.a. på, at der forelå mere detaljerede beskrivelser af den tids materiel, end det ofte antages. Endelig ser Lars Bjarke Christensen på det personale, der blev ansat og arbejdede ved Dronning Louises Jernbane – hvem var de, og hvilke roller udfyldte de?

Jernbanehistorie 2015 rummer således en række artikler, der ser på forskellige facetter af den fynske jernbanehistorie omkring 1865, men årbogen favner langt fra det hele. Det righoldige kildemateriale både i Rigsarkivet og i Danmarks Jernbanemuseums arkiv giver mange muligheder for at stille

andre spørgsmål og for at belyse andre sider af banens historie. Redaktionen ville gerne have haft bidrag om de konkrete diskussioner om placering af stationer, om de mennesker, der fysisk byggede banerne – både de engelske ingeniører, de danske militæringeniører, der førte opsyn, og ikke mindst de danske, svenske, norske og slesvigske jernbanebissere, der med skovle og trillebøremodellerede det fynske landskab i jernbanens billede. Vi ville gerne have haft bidrag om værkstedet i Nyborg, om færgelejet i Strib og den første jernbanefærge, om banens indvielse, om brugerne af banen, om transporten af mennesker og varer osv. osv. Vi nævner disse eksempler for at vise, at emnet ikke er udtømt og kan angribes på mange måder.

Med dette nummer af *Jernbanehistorie* har vi valgt at sprænge rammerne for tidsskriftet – det vil alene af økonomiske årsager ikke ske hvert år – og desuden at lade tidsskriftet følge af en DVD med udvalgt kort- og kildemateriale. Vi ved, at mange derude er nysgerrige, og vil med årsskriftet i år gerne vise læserne, at der er spændende og rige muligheder

for dem, der interesserer sig for jernbanehistorie – og at der er muligheder for mange tilgange. Alle disse tilgange er væsentlige og legitime – alle er de en form for jernbanehistorie. Vi ønsker god fornøjelse med læsningen.

Henrik Harnow
Redaktionen af *Jernbanehistorie*

PROGRAM

*

Gæster vestfra mod Odense

Gæsterne befordres Fredericia-Middelfart med særtog Fredericia (perron 4) afgang kl. 8,40.

MIDDELFART - ODENSE

Kl. 9,30 Jubilæumstoget afgår fra Middelfart (perron 1).

Der gøres ophold ved strækningens stationer:

Kavslunde	kl. 9,37 - 9,44
Nørre-Aby	- 9,49 - 9,57
Ejby	- 10,03 - 10,11
Gelsted.....	- 10,17 - 10,22
Arup	- 10,28 - 10,34
Bred	- 10,39 - 10,45
Tommerup	- 10,50 - 11,05
Holmstrup	- 11,12 - 11,27

Kl. 11,37 ankomst til Odense (perron 2).

Efter ankomsten til Odense modtagelse på perronen ved byens borgmester.

Kl. 11,45 Buskørsel til Odense rådhus.

Kl. 12,00 Jubilæumsudstillingen „— På sporet af hundrede år“ åbnes og forevises i rådhushallen. Derefter er gæsterne indbudt til et af Odense by arrangeret let traktement, der serveres i rådhusets festsal.

Gæster østfra mod Odense

Gæsterne benytter lyntog „Limfjorden“ (København H afgang kl. 8,00) til storebæltsfærgen.

NYBORG - ODENSE

Jubilæumstoget afgår fra Færgahal umiddelbart efter færgens ankomst med lyntog „Limfjorden“.

Kl. 10,50 Jubilæumstoget afgår fra Nyborg H (perron 1).

Der gøres ophold ved strækningens stationer:

Ullerslev	kl. 10,59 - 11,04
Langskov	- 11,10 - 11,15
Marslev	- 11,20 - 11,22

Kl. 11,32 ankomst til Odense (perron 2).

Gæsternes tilbagerejse fra Odense

Kl. 15,20 Jubilæumstogene afgår fra Odense (perron 2) mod vest og øst.

Ankomst til jubilæumsstrækningens stationer finder sted således:

ODENSE - MIDDELFART	ODENSE - NYBORG
Holmstrup	kl. 15,29
Tommerup	- 15,37
Bred	- 15,45
Arup	- 15,51
Gelsted.....	- 15,59
Ejby	- 16,06
Nørre-Aby	- 16,16
Kavslunde	- 16,22
Middelfart	- 16,29

Marslev kl. 15,28 |

Langskov - 15,35 |

Ullerslev - 15,42 |

Nyborg H - 15,53 |

Toget fortsætter til Nyborg Færgahal, hvor der er forbindelse med færgen, afgang kl. 16,34.

Kl. 19,15 ankomst til København H.

Kl. 16,40 ankomst til Fredericia.

*

I jubilæumstogene skænker Bryggeriet „Carlsminde“, Nyborg, forfriskninger.

*

Ved traktementet på rådhuset skænker Albani Bryggerierne Odense-øl.

Da Dronning Louises Jernbane fejrede de første 100 år, var der et fyldigt program for dagen og særtog fra Middelfart og Nyborg. 50 år senere gik det mere stille af (Danmarks Jernbanemuseum).

Dyens Stiftstidende,

Konst. i Udgiverens Skjærffers i C. C. C. og afgaaer hver Uge.

Stiftstidende, 1. Nr. 24. 1. D. 1865.
(7. Uge i den 1. Hæfte)

Kongelig

privilegeret



Adresse-, politisk og

Reklame- og Avis.

94 Aargang.

Lorsdagen den 7de September 1865.

Nr. 229.

Odens den 7de September.

Den svenske Jernbanes høitidelige Abning har, som det var bestemt, fundet Sted idag i D. M. Kongens og Dronningens Overværelse. Igaar Aften Kl. 10 $\frac{1}{2}$ ankrede Dampskibet „Slesvig“ med de høie Herfæder ombord paa Rydborg Fjord under Salut fra Fæstningen; ved Havnen brandte Begrandse, et af Kommunen bekostet Fyrværkeri afbrændtes, og et Musikkorps spillede forskjellige nationale Melodier. I Løbet af Gaardagen havde Gulene i de Gader, hvor igjennem Toget skulde passere fra Havnen til Raadhuset isart sig deres skønneste Festdragt og vare rigt smykkede med Blomster, Grønt og Dannebrogsslag, og paa Skibsbroen var der af Træ opreist en meget smuk Værdsport, der var forsynet med endel Laarne; paa hver Side bareden af Søiler, i hvis Midte der stod store rigt smykkede Blomstervaser, og mellem dem hang der Guirlander af Grønt, med smaa Blomsterkurve i Midten. Overst paa Værdsporten prangede det danske Vaaben og umiddelbart derunder stod „Velkommen“; under dette stod „Den 7de September“, og paa høire Side var Hs. Majestæts og paa venstre Side Hds. Majestæts Navne skrevet anbragte. Samtlige Skibe i Havnen lagde. I Formiddags Kl. 9, 50 Min. led der Kanonkuler fra Fæstningen, og umiddelbart derefter satte „Slesvig“, der fra Overst til Nederst var behængt med Flag, sig i Bevægelse; Kl. 10 lagde det til Skibsbroen, og et af Stiftamtmand Unsgaards ledet Leve for Hs. Majestæt ledsagedes af de paa Skibsbroen forsamlede civile og militære Autoriteter af et misfaldigt Hurra. Kort derefter stige de høie Herfæder i Land, og Stiftamtmand Unsgaard udbroge atter et af de tilstedeværende kraftigt isemt Leve for Hs. Maj. Kongen og Hds. Maj. Dronningen. Efter i nogen Tid at have underholdt sig med endel af de tilstedeværende begavede de høie Herfæder sig paa Veien til Raadhuset; foran Værdsporten paa Skibsbroen stode 2 Rækker unge, hvidklædte Damer, som stode Blomster foran D. M. Majestæter, og Frøken Seemann brogte Hds. Majestæt Dronningen i hendes Kabin en Velkomsthilsen. Paa den anden Side af Værdsporten vare 19de Bataillon og den Rydborgske Afdeling af Selskabet „de danske Vaabenbrødre“ opstillede. De høie Herfæder stige nu tilvogns, og paa Touren igjennem de festlig smykkede Gader til Raadhuset, foran hvilket Rydborg Borgervæbninga var opstillet, led skabte Hurraa, og fra enkelte Huse blev der kastet Blomsterbouquetter til Hs. Majestæts Vogn. Ved Collationen paa Raadhuset bød Amphitru,

Amtmand Cederfeld de Stimpfen paa Amtets Vegne Hs. Maj. Kongen Velkommen; Skolen for Dronningen udbroget af Borgemeister, Overauditeur Becker, der navnlig fremhævede Hendes ubrødede Egenskaber som Hustru og Moder; Consul Jensen talte for Kronprindsen og Consul Kruse for de øvrige Kgl. Børn. Kloften hændte 12, da Collationen var tilende, stige de høie Herfæder atter tilvogns og begavede sig til Stationsbygningen, foran hvilken 7de Bataillon var opstillet. Strax efter Ankomsten dertil satte det Kgl. Tog sig i Bevægelse under Kanonkuler fra Fæstningen. Ved Ulerslev Station, hvor der var opreist en med Grønt smykket Værdsport med Inscriptionen „Velkommen“ udbroge Herredsfoged, Overauditeur d'Erigny et af de forsamlede Landboere besvaret Leve for Hs. Maj. Kongen, og Toget satte sig atter i Bevægelse. Ved Marslev, hvor der var opreist en smuk Værdsport med følgende Inscription: „Vor Konge, hans elskede Dronning, hans Slægt Tog naadig Gud i Din Varetægt!“ talte Provst Hansen. Ved Giby Bro standte Toget, og D. M. Kongen og Dronningen tilkigemed de Kgl. Børn og Følge stige ud for at tage den smukke Bro i Besjævn fra et i en Hæde ved Kaen opført Tempel, der var smykket med Grønt; Rødgangen til det var betagt med Tapper. Skolelærer Christiansen udbroge et Leve for Hs. Maj. Kongen og Lærer Christiansens Hustru bød Hds. Maj. Dronningen Velkommen i et versificeret Foredrag. Kl. 1, 25 Min. ankom Toget til Odense Banegaard, hvor endel Honoratiøer havde indfundet sig for at hilse paa D. M. Majestæter. Efter 1/2 Times Ophold afgik Toget atter, og Justitsraad, Borgemeister Mourier udbroge da et Leve for Hs. Maj. Kongen og Hds. Maj. Dronningen. Foran Banegaarden var 5te Bataillon opstillet for at overholde Ordren, og Bataillonens Musikkorps spillede nationale Melodier. Toget venttes tilbage hertil fra Middelfart lidt før Kl. 6, og i Aften giver Hs. Excell. Indenrigsministeren en Diner paa Raadhuset.



DEN POLITISKE BAGGRUND

– for anlæggelsen af Dronning Louises Jernbane

Af Peter Fransen

Store infrastrukturinvesteringer skabes i et kompliceret samspil mellem økonomiske og politiske interesser. Det kan være vanskeligt at få hold på det virvar af ofte modstridende interesser, der manifesterer sig. Anlæggelsen af jernbanestrækningerne i 1800-tallet dokumenterer om noget disse forhold. Ikke overraskende har mange følt det væsentligt at belyse de politiske og holdningsmæssige spændinger, og anlæggelse af jernbaner er et internationalt udbredt historisk forskningsområde. Diskussionerne om den fynske tværbane blotlægger, hvorledes kampen tog sig ud i Danmark i midten af 1800-tallet. Spektret i artiklen dækker primært de overordnede politiske trakasserier såvel på nationalt som på lokalt plan. Her krydser både ideologiske brydninger og snævre lokaløkonomiske interesser klinger. Afslutningsvis gives et bud på, hvilke faktorer der bør vægtes som forklaring på, at banen fik den udformning, som vi fejrer 150 året for, ligesom der gives en summarisk vurdering af banens effekt i jernbanernes guldalder.

TIDLIGE FYNSKE JERNBANEPLANER

Loven om anlæggelsen af den fynske tværbane blev vedtaget på Rigsdagen den 10. marts 1861 og indgik som en del af loven om anlæg og drift af jernbaner i Jylland og på Fyn. Forud var gået næsten to årtier, hvor den fynske bane havde været diskuteret, og mere eller mindre realistiske projekter havde været fremlagt. Under påvirkning af planerne om at styrke de økonomiske bånd til Hamborg samt styrke den slesvig-holstenske bevægelse fremkom der i 1844 planer om jernbanelinjer helt frem til Årøsund. Færgforbindelsen Årøsund-Assens forbandt kongeriget med Slesvig, og planerne vakte også jernbaneinteressen på Fyn. Fra forskellig side blev der udstukket planer om aktietegninger til en jernbane fra Assens over Odense til Nyborg. Der var også planer om en linjeføring Middelfart-Odense-Nyborg, hvis banen fra syd førtes til Fredericia og sågar en bane Fåborg-Odense-Nyborg, som forudsatte en sidelinje fra Sønderborg over Als til Mommark. Præmisserne for at kunne realisere disse planer var dog ikke på plads. Den kongelige jernbanekommission, som

skulle koordinere den overordnede planlægning, var blevet etableret, og den slog fast, at aktietegning ikke kunne finde sted, før der var udstedt koncession til anlægget, og en fynsk bane stod ikke øverst på listen. Den fynske bane skulle indgå som et element i det overordnede trafiksystem. København-Roskilde-banen var åbnet i 1847, men det trak ud med at få rejst penge til forlængelsen til Korsør, og banerne op gennem Slesvig lod også vente på sig, hvorfor realiseringen af den fynske bane gled i baggrunden.¹⁾

KLEE OG POULSEN

I 1850 udgav kontorchef ved postvæsenet Frederik Klee og folketingsmand C.M. Poulsen et *Motiveret Forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane-, Dampskibs- og Telegraph-system for Danmark og Slesvig*. I skriftet blev der argumenteret forstandigt og med velunderbyggede redegørelser for disse forhold i verdens førende lande. Skriftet afspejler samtidig de nationalpolitiske overvejelser, som den igangværende slesvigske krig forstærkede. Kort fortalt argumenterede Klee og Poulsen for et transportsystem, der skulle knytte landet økonomisk tættere til England og løsne båndene til Tyskland/Hamborg. Ifølge Klee og Poulsen blev den største del af landets eksport af korn, kvæg, smør m.m. ført til Hamborg. Produkterne blev dog ikke konsumeret her. De blev videreført til det store købedygtige marked i England. Dansk indførsel af f.eks. manufakturvarer fra England kom ligeledes via Hamborg som transithavn. Selv om Klee og Poulsen nok overvurderede Hamborgs position, var der ikke tvivl om, at byen spillede en dominerende rolle for den danske udenrigshandel.²⁾

Netop her under den første slesvigske krig var der rig klangbund for at løsne båndene til Tyskland. Efter en fredsslutning frygtede Klee og Poulsen, at befolkningen kunne være fristet til at falde tilbage til det traditionelle mønster med større afhængighed af Tyskland. De fandt, at "Forbindelsen med England i alle Maader er os langt gavnligere, vigtigere og naturligere end Forbindelsen med Tyskland".³⁾ De opstillede en prioriteret liste over de banestrækninger, der skulle fremmes. For-



H.M. Petersen (1819-1880) sad i mange år i Folketinget, valgt i Odense Amts 5. valgkreds (Bogense). Folkeviddet døbte ham "Hans Majestæt Petersen". I jernbanespørgsmålet kæmpede han hårdt for at få den fynske bane ført direkte til Middelfart (Det Kongelige Bibliotek).

bindelsen til England skulle sikres via en banestrækning fra Flensborg til Husum, men ligeledes via en strækning tværs over det sydlige Jylland til Hjerting på vestkysten, hvor der skulle anlægges en havn.

Med planerne om en jysk tværbane kom den fynske bane også i spil. Det blev formuleret således: "Det tredje Skridt til Udførelsen af det danske Jernbanesystem maatte være den samtidige Anlæggelse af en Fyenssk og en Jydsk Bane, der baade tilveiebragte den korteste og til alle Tider sikreste Landtransport og tillige førte til en selvstændig dansk Udførelses-havn paa Vestkysten".⁴⁾ Den fynske bane skulle følge strækningen Middelfart-Odense-Nyborg, hvor den med dampskibsfarten over Storebælt skulle sættes i forbindelse med den sjællandske jernbane, som forfatterne forudskikkede var blevet forlænget til Korsør. Af militærstrategiske grunde skulle der også etableres en sidebane fra Middelfart til Strib, hvorved der via det smalle sted i Lillebælt kunne sikres en hurtig adgang til fæstningsbyen Fredericia lige overfor. Båndene til Slesvig var ikke glemte, og forfatterne argumenterede også for en yderligere bane fra Odense til Assens, men tværbanen blev prioriteret højest. Det omfattende transport- og kommunikationssystem for hele landet skulle anlægges af staten. Det kneb dog gevaldigt med at finde et fælles fodslag om det overordnede danske jernbanenet.

Interessen for den fynske bane blev skærpet, da forlængelsen af København-Roskilde-banen til Korsør stod færdig i 1856. Samme år kunne regeringen fremlægge et forslag om en fynsk bane. Banen skulle gå fra Nyborg over Odense til et punkt ved Lillebælt.⁵⁾ At der ikke var taget stilling til banens vestlige punkt havde flere årsager. Linjeføringen for den jyske bane, der skulle bygges samtidig, var ikke endeligt afklaret, og selskabet, der skulle anlægge banen, synes at have betinget sig en sådan afklaring, før man ville give sit tilsagn til, hvortil ved Lillebælt den fynske bane skulle nå. Ved førstebehandling var der flere af tingets medlemmer, der borede i dette spørgsmål om banens vestligste punkt, men indenrigsminister A.F. Krieger fastholdt, at dette spørgsmål ikke mindst var afhængig af entreprenørens interesser.⁶⁾ Forslaget blev der-

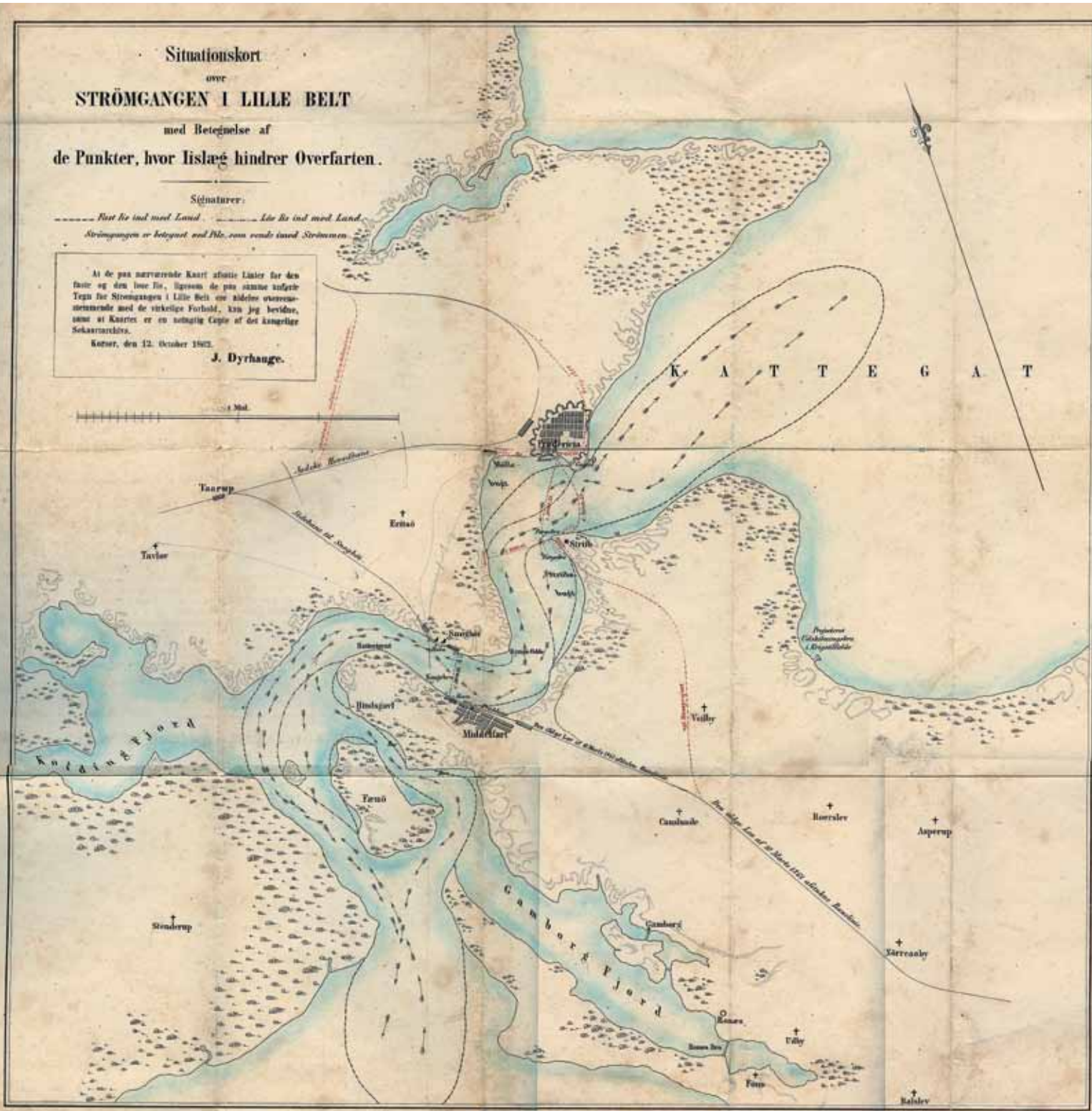
på sendt i udvalg. Udvalget med Julius Schovelin i spidsen ønskede en præcisering af, hvor banen skulle udmunde. Ordføreren anførte, at hvis man nu valgte Assens som endestation, og de jyske baner ville blive ført til Snoghøj, så ville der være behov for en sidebane på Fyn fra Middelfart til Odense.⁷⁾ Det kunne give problemer med den entreprenør og driftsherre, han havde i kikkerten til at forstå anlægget. Ville dette konsortium påtage sig denne opgave – og hvis ikke, hvorledes ville situationen så stille sig, hvis der var andre, der var villige til at påtage sig opgaven?

Det blev efterfølgende præciseret, at hvis banen ikke blev ført til Middelfart, skulle staten have ret til at lade et andet selskab anlægge en sidebane fra hovedlinjen til Middelfart. Der tegnede sig unægtelig et ganske broget billede, som dog langt fra var så speget som de kommende års diskussioner om de jyske baner. Ikke desto mindre var det en lidt slukøret fynsk rigsdagsmand, der i denne omgang rundede debatten af. På trods af lovforslaget og den efterfølgende vedtagelse anså den fynske folketingsmand, bolsmand H.M. Petersen, den fynske bane for stadig at være temmelig fjern.⁸⁾ Han havde ganske ret: Loven af 15. februar 1857 om eneret til at anlægge en fynsk bane kunne ikke friste det selskab, som politikerne bejlede til.

DEN VANSKELIGE VEJ FREM TIL DEN JYSK-FYNSKE JERNBANELOV

Anlæggelsen af jernbaner var et spørgsmål om infrastrukturplanlægning på øverste politiske niveau. Og opgaven krævede både langtidspanlægning, kapital og entreprenører til udførelsen. Når et forslag var nået så langt som til lovvedtagelsen, var der allerede investeret store mængder af tid, ikke blot for Rigsdagen, men også hos embedsværket, for at opstille mulige scenarier for realiseringen. I 1850'erne var der fra politisk side et ønske om, at jernbaner skulle anlægges og drives af private selskaber. Der blev bejlet især til det store engelske jernbanefirma Peto, Brassey og Betts, som allerede havde anlagt og drevet baner i monarkiet, nemlig jernbanen Flensborg-Tønning, der åbnede i 1854, også kendt som Den slesvigske

Som argument for at gøre Middelfart til det vestlige endepunkt på Fyn blev dette kort over strømforhold i Lillebælt udarbejdet og vedhæftet et anonymt skrift: *Jernbanerne og Passagen over Lille Belt, København, 1862*. Kortet viser, at der vil opstå problemer med isdannelse, hvis man gennemfører den ved 1861-loven fastsatte linjeføring mod Strib (Danmarks Jernbanemuseum).



Chr. v. Jessen (1817-1884), 1858-1864 folketingsmand for Svendborgkredsen, borgmester i Horsens 1859-1884, indenrigsminister i ministeriet Rotwitt 1858-1860. Selv om det ikke blev i hans embedstid, at den fynske tværbane blev vedtaget, spillede det af ham stillede forslag en væsentlig rolle for den senere monradiske lovvedtagelse. Jessen slap dog ikke de fynske baner og blev kongelig kommissarius for jernbanerne Nyborg-Strib og Sydfynske Jernbaner (Det Kongelige Bibliotek).



Bane. Igennem 1850'erne havde firmaet med forskellige forslag til jernbaneanlæg i Danmark placeret sig centralt. Foruden at være en af samtidens største jernbaneentreprenører havde selskabet også en direkte interesse i at fremme en dansk tværbaneløsning, så forbindelsen til England kunne styrkes. De forslag, der fremkom i begyndelsen af 1850'erne, var dog for bekostelige til, at politikerne turde binde an med projektet. I takt med at de internationale spændinger i Europa voksede, og de overvejende engelsk orienterede kredse blev styrket, voksede også presset for at få en jernbaneløsning på plads. Der skal ikke her nærmere redegøres for landets overordnede jernbanediskussion, men blot konstateres, at Peto, Brassey og Betts ikke ønskede at bygge en tværbane over Fyn på de betingelser, som loven af 1857 ridsede op, men indvilgede i at give sig i kast med et jysk baneprojekt om anlæg og drift af en jernbane i Nørrejylland.⁹⁾

Firmaet opnåede i 1859 koncession på anlæg af banen Aarhus-Langå-Randers samt strækningen fra Langå til Struer. Planerne om den fynske tværbane var dermed havnet som 'the missing link' mellem den sjællandske bane, der i 1856 var blevet videreført til Korsør, og den planlagte jyske forbindelse. I januar 1860 fremlagde indenrigsminister J.C. Jessen et vidtgående forslag, som foruden en kraftig udvidelse af jernbaneanlægget i Jylland indeholdt et forslag om en bane på strækningen Nyborg-Odense-Middelfart.¹⁰⁾ Jernbanerne på Fyn og Jylland skulle finansieres med 4% uopsigelige statsobligationer. Sammen med regeringens finansminister, R. Westenholz, havde han sikret sig, at Peto, Brassey og Betts nu ville acceptere at bygge og drive banen på de fremlagte betingelser.

Der var ikke nogen modstand mod, at der skulle være en Nyborg-Odense-Middelfart-linje, men spørgsmålet om selve linjeføringen afstedkom en interessant diskussion og en efterfølgende korrektion. I Jessens oprindelige forslag var linjeføringen en næsten ret linje fra Odense til Middelfart, ikke fjernt fra den linjeføring, som i 2014 blev besluttet ved en politisk aftale for den nye baneforbindelse over Vestfyn. Når den linje var i spil allerede for 150 år siden, hvorfor blev den da ikke realiseret?

Traditionelt har det været anført, at der ved anlæggelsen af den fynske strækning primært skulle lægges vægt på at minimere udgifterne, og at beslutningstagerne ikke lod sig påvirke af lokale interesser.¹¹⁾ Dette billede holder ikke. Beslutningstagerne lod sig påvirke af lokale interesser. Gårdfæster N.. Andersen, som var valgt i Middelfartkredsen (Odense Amt 4. valgkreds), anførte, at nok måtte en fynsk bane indpasses i det overordnede jernbanesystem i Danmark, og strækningen Nyborg-Odense-Middelfart forekom ganske fornuftig, men strækningen burde også tage hensyn til hele Fyn.

Strækningen Odense-Middelfart skulle derfor udformes med et knæk ned imod Assens, hvilket kunne give strækningen et større opland ved at føre den gennem øens folkerigeste egne. Han luftede også tanken om, at banen fra Nyborg skulle gå over Davinde og syd om Odense, men det var ikke hans primære sigte. Det gjaldt for ham om at få den vestfynske banelinje ændret, og det stillede han forslag om i Folketinget.

I Andersens forslag gik jernbanen gennem dødisområdet - gennem Breddalen - med retning mod Assens for at tage et skarpt sving mod nordvest mod Middelfart. En sådan linjeføring ville tage hensyn til en senere sidebane til Assens. Knækket ned mod Assens ville allerede betyde, at en af Fyns driftigste handelsbyer med et stort opland også kunne give næring til en jernbane. Hvis strækningen blev udformet efter Jessens forslag, så "vil Banen komme til at løbe langs Nordkysten og saaledes aldeles ingen Betydning faae for hele det sydlige Fyen, men alene blive for den gjennefgaaende Trafik."¹²⁾

At strækningen, som Jessen havde foreslået, skulle gå langs med Fyns nordkyst var langt fra tilfældet, men at den forløb nordligere, end Andersen ønskede, er korrekt. Ved andenbehandling af Jessens forslag var Andersen bekymret. Han kunne konstatere, at der allerede var foretaget opmålinger i retning fra Middelfart til Asperup, nord for Harndrup til Vigerslev og videre derfra, og han fremførte derpå igen sine synspunkter.¹³⁾ Hans forslag kunne dog ikke samle flertal i Rigsdagen, ikke så meget på grund af selve indholdet, men fordi



Frederik Klee (1808–1864), postembedsmand og politiker. 1858–1864 repræsenterede han Randerskredsen i Folketinget. Sammen med C.M. Poulsen udgav han 1850 pjecen med et forslag om et jernbane-, dampskibs- og telegrafsystem for Danmark og Slesvig. I 1862 blev han konstitueret som regeringens økonomiske kontrollør ved den jysk-fynske jernbane (Det Kongelige Bibliotek).

spørgsmålet om en mere sydlig linjeføring blev anset for at være et detailspørgsmål, som bedst kunne klares mellem staten og entreprenøren, når det overordnede lovkompleks var vedtaget.¹⁴⁾

Ministeriet Rotwitt med indenrigsminister Jessen var imidlertid faldet mellem første- og andenbehandlingen af Jessens forslag. Det blev således den nationalliberale D.G. Monrad, der var indenrigsminister, da forslaget kom til afstemning den 16. marts 1860. Forslaget blev nedstemt. Planlægningen og realiseringen af et overordnet jernbanenet, som f.eks. Klee og Poulsen ti år tidligere havde plæderet for, syntes nu yderligere at skulle blive forsinket på grund af stridigheder om linjeføring og økonomi og ikke mindst mangel på samarbejde i Rigsdagen mellem Bondevennerne (Venstre) og De Nationalliberale.

At diskussionerne om anlæggelsen af banerne var så komplicerede, skyldtes ikke blot, at der var tale om et teknisk krævede anlæg. Det, der for alvor komplicerede processen, var den politiske situation, som den danske helstat befandt sig i, samt de implikationer, anlæggelsen af jernbanen kunne afstedkomme. Jernbanesagen havde for alvor sat splid mellem bondevenner og nationalliberale, jyder og københavnere, militære myndigheder og forkæmpere for lokale egnsinteresser, landbruget og industrien, tilhængere af samhandel med England og samhandel med Tyskland. Der skulle politisk vilje og snarrådighed til at hugge den gordiske knude over.

Historikeren Richard Willerslev har i DSB's 100 års jubilæumsskrift anført, at det, der på det personlige plan fik afgørende betydning for, hvordan det danske jernbanesystem skulle forløbe og knyttes sammen, var D.G. Monrads indsats som indenrigsminister.¹⁵⁾ Det er i hvert fald imponerende, at det lykkedes at få et kompromis i hus, således at et nyt forslag til et mere samlet jernbanesystem i landet kunne vedtages et lille år senere. Da Monrad den 19. december 1860 præsenterede Rigsdagen for endnu en lov om anlæggelse og drift af jernbaner på Fyn og i Jylland, kunne han i samme åndedrag kundgøre, at han allerede havde indgået en foreløbig overenskomst med Peto om anlægget.

Af kontrakten med Peto, Brassey og Betts fremgår det, at ikke alle enkeltheder var på plads, men det var ikke strækningen over Fyn, der voldte de store besværligheder.¹⁶⁾ Monrad fremhævede, at der ikke var nogen uenighed om, at strækningen på Fyn skulle gå fra Nyborg over Odense til Middelfart.¹⁷⁾ Når det kom til den mere præcise udformning af linjeføringen, var Monrad mindre præcis og mente, at dette skulle henregnes til detailspørgsmål, som først efterfølgende skulle handles af med entreprenøren. Ikke desto mindre havde ingeniørkaptajn Niels Henrik Holst for den fynske strækning udstykket en linje på grundlag af N. Andersens forslag. Monrad fremførte, at der i Danmark næppe kunne bygges baner uden et klækkeligt tilskud fra staten. Han skitserede tre modeller

- 1) Et tilskudssystem, hvor staten yder en vis sum til anlæggets udførelse og derefter ikke deltager mere i jernbanedriften.
- 2) Staten vedtager en bestemt anlægssum, som finansieres ved aktieemission, og staten garanterer en minimumsrente på aktierne.
- 3) En todelt aftale, hvor et selskab påtager sig at bygge banen for en bestemt sum og ligeledes har en kontrakt, hvor selskabet forpligter sig til at anskaffe driftsmateriel og drive banen på nærmere fastsatte betingelser.

Monrad foretrak personligt den første model, men under forhandlingerne med Peto havde det kun været muligt at finde en fælles løsning, som indeholdt en kontrakt på udførelse af arbejdet for statsmidler samt en driftskontrakt, altså den tredje løsningsmodel. Den fynske tværbane blev en statslig finansieret bane, anlagt og drevet af det engelske jernbanekonsortium Peto, Brassey og Betts.

Det praktiske arbejde havde regeringen fået udført af major Frederik Dreyer og ingeniørkaptajn N.H. Holst, som havde ført de tekniske forhandlinger med Petos ingeniører, og de afsluttende detailspørgsmål havde været forhandlet af chefen for indenrigsministeriets 3. departement, L.P. Larsen, samt medlem af den sjællandske jernbanedirektion, Viggo Rothe. Monrad

D.G. Monrad (1811-1887), politiker og teolog. Monrad er af eftertiden blevet rost for sin store indsats for etableringen af et sammenhængende jernbanenet i landet. Hans største politiske bedrift var dog nok arbejdet med Grundloven af 5. juni 1849. At Monrads eftermæle er blevet blakket, skyldes hans stærkt kritiserede dispositioner som regeringschef i forbindelse med 1864 krigen (Det Kongelige Bibliotek).



havde også selv ført direkte forhandlinger med Peto, og han udtalte i den forbindelse en næsegrus beundring for denne verdensherre, der snart "forhandlede i Canada, snart i Algier og snart i Østrig."¹⁸⁾ Af den betænkning, som blev afgivet af det udvalg, der var nedsat efter førstebehandlingen af lovforslaget, fremgår det ikke overraskende, at meningene var delte. Efterfølgende blev forslaget dog vedtaget i Folketinget den 15. januar 1861 med et solidt flertal på 75 for og 13 imod.¹⁹⁾

I den efterfølgende behandling i Landstinget fremkom greve til Glorup på Fyn, Adam Gottlob Moltke-Huitfeldt, med en på en gang meget sigende og samtidig noget paradoksalt konklusion. Han roste arbejdet og overenskomsten med Peto og anførte, at lovforslaget til fulde opfyldte de ønsker, han selv havde fremsat i 1859 om et jernbanenet, der skulle knytte de enkelte landsdele sammen og tjene til at forøge velstand og velvære. Alligevel sluttede han af med at sige, at "Forslaget, som det er udformet til os fra det andet Thing, kan jeg vistnok ikke give min Stemme".²⁰⁾ Og Moltke-Huitfeldt havde et flertal bag sig i Landstinget. Formanden for Landstinget kunne konkludere, at landets andetkammer havde foretaget forandringer i det lovforslag, som Folketinget havde fremsendt, og derfor blev forslaget igen tilskikket Folketinget. Det var ikke den fynske strækning, der gav anledning til ændringerne, men strækningerne i Jylland. Det skal nævnes, at hele projektet nu var kommet under et voldsomt tidspres, da tidspunktet, da Peto eventuelt kunne erklære sig for løst for enhver af ham indgået forpligtelse, nærmede sig. Folketinget hastebehandlede da også det forslag, som var kommet fra Landstinget og vedtog det den 28. januar 1861 med 66 stemmer imod 27, og loven blev givet den 10. marts 1861.²¹⁾ De baner, der skulle anlægges, var følgende:

- a) Fra Nyborg over Odense til Middelfart
- b) Fra den slesvigske grænse ved Vamdrup over Kolding og Fredericia til Vejle, med sidebane til Snoghøj
- c) Fra Vejle gennem Gudenådalen over Rye Mølle til Aarhus, enten over Horsens eller med en sidebane til denne købstad

- d) Fra Aarhus over Langå, Randers og Hobro til Aalborg
- e) Fra Langå over Viborg og Skive til Venøbugten samt
- f) Fra Venøbugten til Holstebro, foruden
- g) Hestebaner fra stationerne ved flere købstæder til disses havne

Otte dage senere forelå den endelige kontrakt med Peto, Brassey og Betts. Forløbet for den fynske bane blev beskrevet således: "En bane fra Nyborg til Middelfart. Den udgaar fra Nyborg og føres syd om Juelsberg og Aunslev, nord om Hindemaegaard, forbi Langeskovhuse, Veirupgaard og Eiby, tæt nord om Odense Kjøbstad, syd om Elmelund, nord om Brendekilde, forbi Store- og Lille-Appegaarde, syd om Skalbjerget og Bred, forbi Aarup, Søndergaard, Gjelsted, Kindstrup, Nørre-Aaby og Kauslunde til Middelfart."

Nu havde landet fået en ny og mere samlet jernbanelov, men arbejdsroen holdt ikke længe. Og efterfølgende opstod der også kontroverser med direkte relation til den fynske strækning.

HVOR SKAL DEN FYNESKE BANES VESTLIGE ENDEPUNKT VÆRE?

Som nævnt havde der tidligere været en del debat om, hvor en eventuel fynsk tværbane skulle have sit vestlige endepunkt, men under de langstrakte forhandlinger op til vedtagelsen af den jysk-fynske jernbanelov i 1861 var det ikke et diskussionsspørgsmål. Banen skulle gå til Middelfart og herfra over Lillebælt til Snoghøj og videre imod vest. Den slesvigske bane skulle forbindes med den jyske bane ved Vamdrup, og fra Vamdrup skulle banen føres over Randbøl Hede til Horsens og videre nordpå. Denne stambanestrækning skulle sættes i forbindelse med den fynske ved en sidebane. Da det især af militære hensyn blev besluttet, at den jyske jernbane skulle føres gennem fæstningsbyen Fredericia, opstod spørgsmålet, om det så ikke ville være mere hensigtsmæssigt at føre den fynske bane over ved Strib. Kommunalbestyrelsen i Fredericia presede på, hvilket gjorde flere af Middelfarts beboere nervøse.

Det engelske konsortiums folk i Danmark talte en bred vifte af ingeniører, håndværkere og andre, der var nødvendige for at holde det store foretagende i gang, og på den anden side var den danske stat repræsenteret ved flere militæringenjører, der arbejdede med kontrol m.m. i forbindelse med arbejdet. På et af de få fotos fra anlæggelsen af de jysk-fynske baner ses netop en sådan gruppe samlet med ingeniør Thorvald Hornemann, Tonkins og F.J. Rowan, danskeren Schierbeck, englændernes regnskabsfører Cridland og den danske militæringenjører J.F. Tegner (Danmarks Jernbanemuseum).



Det afstedkom en lind strøm af adresser til både stiftsamtmanden og Rigsdagen.²²⁾ I sensommeren 1862 kunne *Middelfart Avis* dog stadig hævde, at der blot var tale om en "fix Idee", som derfor ikke fortjener nogen videre Opmærksomhed".²³⁾

Den 8. november 1862 kunne indenrigsminister Orla Lehmann fremsætte et forslag i Folketinget om at foretage en forandring, så banen blev ført til Strib i stedet for Middelfart.²⁴⁾ Orla Lehmann havde i september 1861 overtaget ministerposten efter Monrad. Forslaget om at ændre linjeføringen på

Fyn blev fremsat sammen med et forslag om en forandring af linjeføringen i Jylland. Og denne gang afstedkom det også en voldsom debat om den fynske bane. Orla Lehmann påpegede, at der nu var foretaget detaljerede undersøgelser, som dokumenterede, at det var let at komme til Strib, og at der intet var til hinder for at føre banen til Fredericia herfra. Da Fredericia nu var et fixpunkt, betød den vedtagne lov ifølge Orla Lehmann, at der med Middelfart som endepunkt skulle etableres en overfart over Lillebælt til Snoghøj. Det var måske ikke

Orla Lehmann (1810-1870), nationalliberal medlem af Rigsdagen 1851-1870, amtmand over Vejle Amt 1848-1861. Han var en stor oratorisk begavelse, der også magtede at sætte handling bag sine ord. Det beviste han også som indenrigsminister under de ophedede diskussioner om, hvor det vestlige endepunkt for den fynske tværbane skulle placeres (Det Kongelige Bibliotek).



så slemt, men det uhensigtsmæssige fremkom ved, at det ville være nødvendigt at anlægge enten en centralstation ved den lille landsby Taarup, hvor strækningerne fra nord, syd og øst ville danne et knudepunkt, eller banen skulle føres tilbage til Fredericia, og banerne forenes her. Hvorfor så ikke spare denne tilbagekørsel og opgive banen fra Snoghøj til Fredericia, der ville blive overflødig ved at lade den fynske bane få endepunkt i Strib med overfart til Fredericia? At samle de tre strækninger i Fredericia måtte også af militære såvel som af oplandsmæssige forhold være at foretrække, frem for at systemets centralpunkt ville blive "paa vildende Mark ved Taarup", som Orla Lehmann så malende udtrykte sig.²⁵⁾ Ønsket om at få ændret den fynske bane var fremsat af Fredericia Magistrat, som stærkt ønskede at se byen som Vestdanmarks jernbanemæssige knudepunkt – en position, der kunne styrkes ved at få etableret jernbanefærgesforbindelse fra Strib til Fredericia. I motiverne til den foreslåede ændring var der nævnt et enkelt aberer dabei, nemlig hensynet til Middelfart, som nu stod til alligevel ikke at få en station.

FRONTERNE TRÆKKES OP

Ved førstebehandlingen af lovforslaget fremførte H.M. Petersen, der var valgt i Bogensekredsen, med stor kraft, at overfarten var uimodsigelig langt lettere ved Middelfart end ved Strib, og han spillede på hele det lokale følelsesregister ved at fremhæve, at han var født og opvokset på egnen blot midt mellem Strib og Middelfart og aldrig hørt nogen ytre tvivl om, at Middelfart var et langt heldigere sted for overfarten end Strib.²⁶⁾ Også N. Andersen og officer M.E. Fallesen, som var valgt i Assenskredsen, gik voldsomt i rette med det arbejde, som regeringen fremlagde, og som skitserede en bane med endepunkt i Strib. N. Andersen kunne ikke dy sig for at fremhæve, at Orla Lehmann havde snævre lokale og vælgermæssige interesser i at styrke Fredericia og dermed en forbindelse mellem Strib og Fredericia, og at denne interesse ikke hvilede på et sagligt grundlag. Orla Lehmann havde i årene 1848-61 været amtmand over Vejle Amt, hvortil Fredericia hørte, og ydermere

sad han i Rigsdagen 1851-70, valgt for Vejle Amt. Der kunne således være ganske gode grunde til, at fynboerne mistænkte ham for især at ville tilgodese egne vælgere.

N. Andersen fremhævede, at man med loven af 1861 ligesom skyldte Middelfart at få banen, da handelslivet i byen havde kalkuleret med den fremgang, som banen formodedes at ville afstedkomme.²⁷⁾ I løbet af debatterne, som blev fulgt nøje i bl.a. Middelfart Avis, fremkom der meget følelseladede synspunkter om den ubodelige skade, som det løftebrud ville medføre, hvis Middelfart ikke fik sin jernbane. Ikke blot byens interesse lå N. Andersen på sinde – der var også fremkommet en underskriftindsamling fra 1000 landboere i Vends Herred, som også vendte sig imod at forlægge banen til Strib. Købstaden Middelfart fik øjensynlig opbakning fra det meste af sit opland.

I løbet af førstebehandlingen af forslaget om den fynske bane kunne han også fremlægge en protestskrivelse fra borgerne i Middelfart, som opfordrede Rigsdagen til at modvirke, at jernbanen blev ført til Strib i stedet for Middelfart. Borgerne i Middelfart og dele af byens opland havde nu fået øjnene op for, hvor beslutningerne skulle træffes. Som et kuriosum, der viser, at enevældens tid ikke var så fjern, kan det nævnes, at byens spidser i september 1862 havde opsøgt kongen i forbindelse med hans ophold i Odense og argumenteret i følgende florumvundne vendinger:

"... at bringe Hans Majestæt Kongen Byens undersaatlige Hilsen og gjøre Allerhøiøstamme bekjendt med den Bekymring, man her nærer for en af Hs. Exe. Indenrigsministeren anbefalet Forandring af den fyenske Jernbanes ved Lov fastsatte vestlige Endepunkt (fra Middelfart-Striib til Striib-Fredericia), hvorom Fredericias Communalbestyrelse i sin Tid har anbragt, efter at Loven af 10de Marts 1861 var udkommen. Løvedag Formiddag Kl. 10 modtog Hs. Majestæt Kongen i Odense den af Middelfart indtrufne Deputation, hvis Ordfører, Justitsraad, By- og Herredsfoged Møller, paa en smuk Maade udtalte de varme Ønsker, som det laa Deputationen paa Hjerte at bringe Landets elskede Konge paa en Tid, da Allerhøiøstamme befandt sig i Nærhed. Idet Ordføreren tillod sig at minde om, at



Niels Andersen (1826-1907), var i 32 år sognerådsmedlem i Husby Sogn, hvor han var gårdfæster, i 18 år tillige formand. Valgt til Folketinget i Odense Amt 4. valgkreds (Middelfart) 1858-1866 og Odense Amt 3. valgkreds (Assens) 1866-1876 og endelig Odense Amt 2. valgkreds (Assens), 1877-1895. Han fik afgørende indflydelse på, at tværbanen over Fyn fik sit knæk i retning af Assens, men tabte kampen om at sikre Middelfart jernbanefærdoverfarten (Det Kongelige Bibliotek).

han i sin Tid, som Medlem af Deputationen fra Fyen, havde den Ære at bringe Hs. Majestæt Middelfarts og dens Omegns Beboeres Tak for den med saa megen Glæde modtagne Jernbanelov, kunde han ikke tilbageholde at tolke for Hs. Majestæt den Bekymring, med Hensyn til Middelfarts fremtid, som nu opfylder Byens Beboere paa Grund af Faren for atter at miste Jernbanen; men han udtalte tillige, at man med Tillid henvendte sig til Kongen for at faa et beroligende Tilsagn om, at det ikke skulde skee. Da Ordføreren i Talens Løb ytrede, at det vistnok turde være Hs. Majestæt personlig bekjendt, at Middelfart-Snoghøj tilbød det gunstigste ...²⁸⁾

Anmodningen synes ikke at have været helt uden virkning. Frederik den 7. erklærede over for Orla Lehmann på Statsrådsmødet den 5. november 1862, at når frosten satte ind, var det umuligt at komme fra Strib til Fredericia og omvendt. Fra sin tid som guvernør på Fyn (frem til 1848) var kongen bekendt med forholdene, og han anmodede om at få et sagkyndigt skøn over, hvordan forholdene ville stille sig med hensyn til anlæg af en jernbane fra Middelfart til Kongebroen tæt ved byen og således lade overfarten foregå herfra.²⁹⁾ Efterfølgende fremkom et sådant skøn, men det var ikke længere kongen, der primært skulle appelleres til, men derimod Rigsdagen. I Rigsdagen satte man i Middelfart sin lid til især N. Andersen.

Når Orla Lehmann blev angrebet for at varetage snævre lokale interesser, kunne man med lige så stor berettigelse påstå det samme om de to fynske folketingsmedlemmers forsvær for strækningen til Middelfart. Fredericias standpunkt fik ikke overraskende også støtte fra deres folketingsmand, løjtnant, cand. polit. M. Gad, som udtalte, at kampen mellem Middelfart og Fredericia var en strid mellem stedlige interesser, man søgte at holde i hævd, hvorefter han ganske overbevisende forsøgte at dokumentere, at Fredericia som den største af de to byer havde langt mere at byde på og økonomisk kunne bidrage mest, også til omsætningen via jernbanerne.³⁰⁾ Det fik H.M. Petersen noget i defensiven, og han fremførte: "Man skal ikke lægge Jernbaner til den eller den Plads, for at man kan tjene Penge herved; thi paa den Maade vilde vi slet ingen Jernbaner faae; nei, naar vi endelig skulle til at lægge

Jernbaner, da bør vi lægge dem der, hvor Samfundet bedst er tjent med dem."³¹⁾ For H.M. Petersen var det nu de fynske hensyn, der vægtede tungest.

Den efterfølgende debat var rig på politiske opgør – som regel med indenrigsministeren i centrum. Han fremførte f.eks., at der ikke var det mindste i vejen med, at de forskellige lokaliteters særinteresser blev forfægtet af deres repræsentanter, ligesom han ikke blev forarget over den anonyme pjece, der florerede, og som krævede, at Middelfart blev gjort til det vestlige endepunkt på Fyn.³²⁾ Derefter leverede han følgende elegante mavepuster til sine modstandere: "Det er en Fordeel ved det konstitutionelle System, at alle, være sig lokale eller partikulaire, Interesser, kunne komme til orde, men vel at mærke, de skulle kun være Advokater; de, der skulle dømmes, skulle veie dem og kun indrømme dem den Betydning – i nærværende Sag en meget underordnet – som de virkelig have."³³⁾

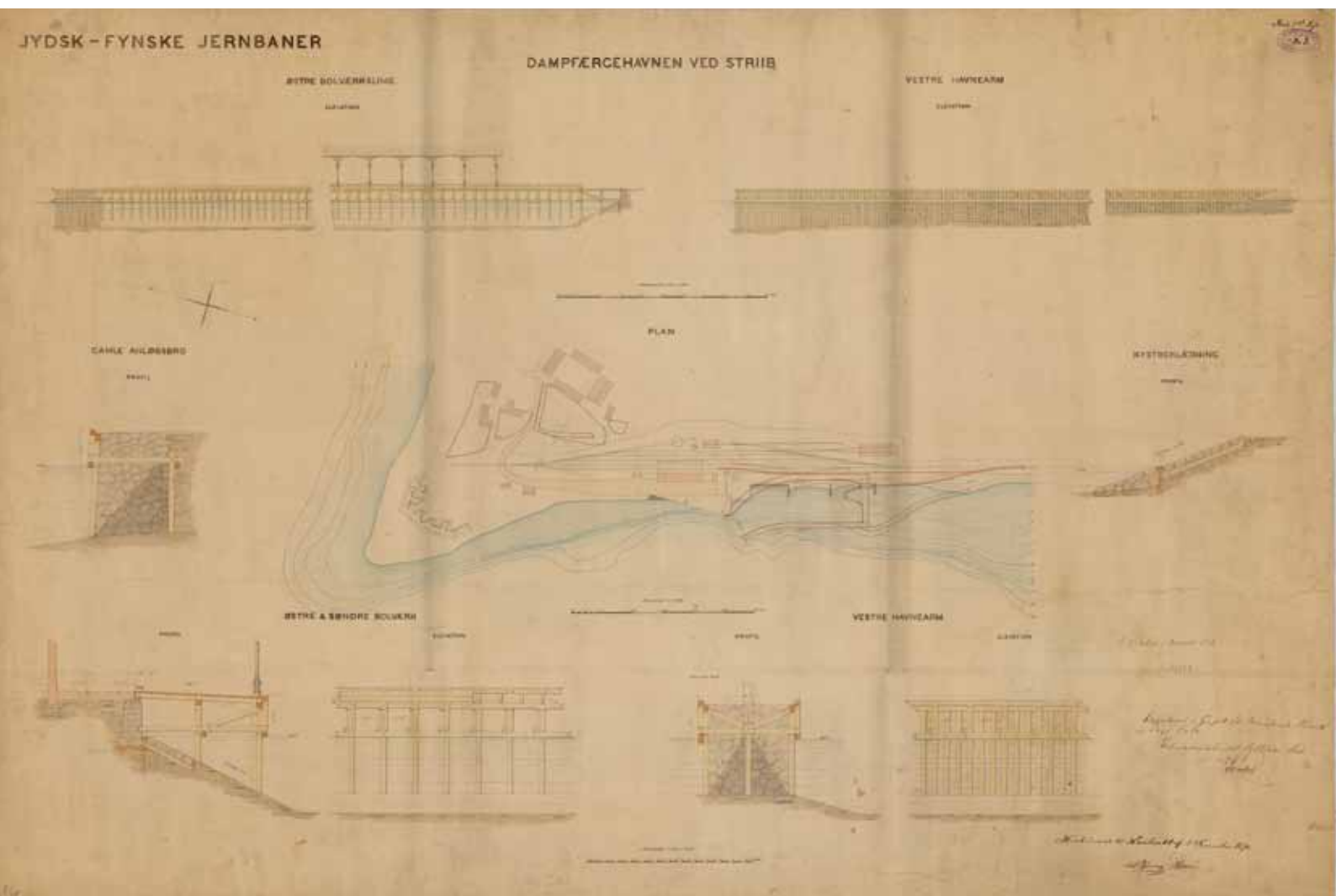
De lokalpolitiske aktører fik efterfølgende hjælp fra en noget uventet kant. Der var tale om den jyske tværbanes gamle modstander, oberst A.F. Tscherning, valgt i Holbæk Amt, der i en af sine næsten endeløse indlæg talte om at bringe "et skin af Fornuft ind i noget absolut ufornuftigt".³⁴⁾ Som så mange gange før var hans ærinde at modarbejde hele planen for det fremlagte jernbanesystem, men interessant var det dog, at han bragte spørgsmålet om en jernbanebro i spil. Med henvisning til de store fremskridt, som brobygningen havde gjort de seneste 50 år – og her må han nok specielt have sigte til de jernbanebroer, der var konstrueret af engelske ingeniører – argumenterede han for, at det var et misgreb at lægge banen til Strib. Hvis der skulle bygges en bro, ville det være fra Kongebroen vest for Middelfart til Snoghøj. En tanke, han havde ventileret før, han nu bragte op i Folketinget. Tilbage i samlingsen 1855-1856 havde der ligeledes været indbragt et privat forslag om en hængebro over Lillebælt, men uden at det vakte den store tilslutning.³⁵⁾

Hvis en bro nu for alvor kunne bringes i spil, ville Lehmanns forslag om en Strib-Fredericia-forbindelse næppe kunne vinde gehør. Orla Lehmann var dog særdeles godt forberedt, og han må have forventet, at spørgsmålet om en fast bro over Lillebælt ville dukke op. Han kunne straks henvise til, at han havde

Det lille fiskerleje i Strib oplevede med opførelsen af en efter forholdene kæmpestor station og etablering af færgeforbindelse over Lillebælt en betydelig vækst i løbet af ganske kort tid. Fra 1872 var der med dampfærgen Lillebelt transport af godsvogne over bæltet, og Strib fastholdt sin rolle som jernbanecentrum, lige til Lillebæltsbroen i 1935 lukkede og slukkede det blomstrende overfartssted. Derefter var Strib reduceret til en soveby. Her en tegning fra en af de mange udvidelser og ombygninger af færgelejet (Danmarks Jernbanemuseum).

fået foretaget et fornyet overslag over, hvad en sådan bro ville koste – og det ville blive alt for dyrt – prisen ville løbe op i næste halvdel af, hvad det ville koste at anlægge hele strækningen over Fyn. Retorisk elegant afviste han pure Tscherning

og ironiserede ved at udtale, at hvis Storebælt var landfast, så ville han absolut gerne bygge en bro over Lillebælt, udgiften var jo lav i forhold til en sådan. Men det måtte vel vente til tunnelen under Storebælt var bygget!³⁵⁾





Ireren Frederick James Rowan (1819-1884) spillede en central rolle ved anlæggelsen af de jysk-fynske baner. Han havde været aktiv ved anlæggelsen af Grand Trunk Railroad i Canada, før han kom til Danmark. Rowan var overordnet ansvarlig for det tekniske anlæg og det rullende materiel. Han kom siden til at eje og drive vognfabrikken Hvide Mølle, da han i foråret 1870 købte den af Peto, Brassey og Betts (Danmarks Jernbanemuseum).

For at forstå Lehmanns måde at spidde Tscherning på skal man huske på, at Tscherning i 1858 havde anbefalet en tunnel under Storebælt. Hvad der kunne have været et argument for at bibeholde strækningen til Middelfart, blev af Lehmann hermed behændigt koblet til et på daværende tidspunkt urealistisk Storebæltprojekt. Resultatet blev da også, at der ikke var andre, der i de efterfølgende debatter vovede at fremføre argumentet med bro over Lillebælt som argument for en linjeføring til Middelfart. Da slaget var tabt, og kun som et håb for fremtiden blev en bro nævnt i Middelfart Avis. Avisen skrev med bevidst brod imod Lehmann: "... bliver man endelig engang tvungen til at forlade Striib – hvad der sikkert nok tidlig eller seent vil skee, ialtfald naar der bliver Tale om at bygge en Bro over Lille Belt, – saa vil Forandringen være betydelig lettere at iværksætte, end dersom Banen var ført directe over "vildende Mark" gjen-nem Striibs Banker".³⁷⁾ Broen kom som bekendt først i 1935.

Tilbage i slutningen af 1862 var det dog stadig ganske uafklaret, om det skulle være Middelfart eller Striib, der skulle være endepunktet for den fynske tværbane. Da regeringens forslag med besvær var blevet stemt videre til andenbehandlingen, opstod der problemer for Lehmann. For nøjere at afveje de fremførte synspunkter var der blevet nedsat et folketingsudvalg. Udvalget fremkom med to indstillinger, som begge gik imod regeringens planer – et flertal, som talte bl.a. N. Andersen og Klee – anbefalede at bibeholde Middelfart og dermed afvise Striib, men et mindretal ønskede at føre strækningen til Striib via en station i nærheden af Middelfart. Begge forslag gik således imod regeringens ønske. Dette skete på trods af, at udvalget var blevet forsynet med de to ingeniørkaptajners seneste beregninger, der stadig konkluderede, at den direkte Striib-linje var den, der med hensyn til anlægs- såvel som senere driftsomkostninger stillede sig gunstigst.³⁸⁾ I en supplerende undersøgelse, der specifikt skulle se nærmere på muligheden for jernbanedampfærgeforbindelse mellem Fyn og Jylland, blev det anført, at valget af Middelfart ville afstedkomme betydelige vanskeligheder. De anlæg, der skulle til for at kunne overføre læssede godsvogne, krævede betydelige friarealer. Skulle man dog alligevel vælge Middelfart, var det

mest oplagte sted ved Kongebroen nordvest for byen. Anden- og tredjebehandlingen af regeringsforslaget bragte ikke væsentligt nyt for dagen – tonen blev dog endnu mere skinger. F.eks. udtalte H.M. Petersen, at vedkommende regeringsforslag ville ruinere den fynske købstad til fordel for en jysk.³⁹⁾ På trods af Orla Lehmanns veltalenhed lykkedes det ikke regeringen at få forslaget vedtaget i Folketinget. Det var ændringsforslaget, der lød på, at banen skulle føres til Middelfart, og den jyske bane skulle føres direkte til Snoghøj, der ved afstemningen den 14. januar 1863 samlede et flertal på 47 stemmer og 45 imod.⁴⁰⁾ Forslaget overgik efterfølgende til behandling i Landstinget.

POLITIK – DET MULIGES KUNST

Udtrykket "politik – det muliges kunst" er Otto von Bismarcks og udtalt tre år efter, at den fynske jernbane igen skulle behandles i Landstinget. Ikke desto mindre er der næppe noget udtryk, der bedre beskriver Orla Lehmanns måde at agere på i de hektiske dage, efter at hans foretrukne løsning var faldet. Blot to dage senere kom det forslag, som var vedtaget i Folketinget til behandling i Landstinget.

Orla Lehmann tog straks ordet og meddelte, at nye undersøgelser viste, at nye havneanlæg til jernbanefærger ikke kunne anlægges i Middelfart uden store indgreb i byen, som han på det kraftigste frarådede. Derimod erklærede han nu sin støtte til det mæglingsforslag, som oprindeligt var stillet, og som var blevet nedstemt. I stedet for den foretrukne linje fra Kauslunde til Striib skulle banen gøre en bue mod syd og dermed bringe banen nær til Middelfart. Det var ikke Lehmanns foretrukne projekt, og han betegnede det da også som et offer, der gjorde anlægget både dyrere og medførte en forlængelse af vejen, men han var villig til at indgå dette kompromis for ikke at forsinke projektet. Det var ikke blot en beskeden forsinkelse, han frygtede, men han argumenterede for, at hvis stykket fra Kauslunde til Lillebælt ikke blev påbegyndt i sommeren 1863, ville Peto måske standse jernbanearbejdet i Slesvig, fordi han havde alle udlæg og måtte bære rentetabet.⁴¹⁾

Hvor reel denne trussel var, kan ikke afgøres, men at regeringen arbejdede tæt sammen med Peto er ganske tydeligt, og de forslag, der blev fremlagt på rigsdagen, var altid handlet af med selskabet inden fremlæggelsen. Det gjaldt ligeledes det kompromisforslag, der nu for alvor kom i spil. Det er værd at bemærke, at den til tider nedladende holdning, Lehmann havde givet udtryk for angående lokale hensyn, nu fik en ganske anden tone. Nok nævnte han, at rent lokale hensyn ikke burde have afgørende betydning ved store statsforetagender, men nu fremhævede han, at "man paa ingen Maade bør agte dem ringe; thi til Syvende og Sidst dreier Spørgsmaalet sig jo om materielle og økonomiske Interesser, og Landet bestaar jo dog i saa Henseende af Lokalteter, og, skjøndt Middelfart selv er en temmelig ringe By, saa troer jeg dog, at det er et meget stort Opland i Fyen, som den repræsenterer."⁴²⁾ Middelfarts handelsinteresser ville med forslaget blive imødekommet ved, at jernbanen ville blive bragt omtrent lige så nær byen som ved den oprindelige plan.

Orla Lehmans forslag blev overraskende positivt modtaget i Landstinget. Af talerne fornemmer man, at flere var blevet taget på sengen. De overvejende positive tilkendegivelser blev fulgt af ønsker om at få præciseret, hvad det mere konkret betød, at banen skulle føres til nærheden af Middelfart, men det blev også erkendt, at detailplanlægningen ikke var et lovspørgsmål. En præcisering af, at der fra Middelfart station skulle etableres en hestebane til havnen, lå ifølge Lehmann implicit i kortene, men han ville gerne indføre det i lovtæksten. Banen kunne så passende blive ført ad den samme linje, som den oprindeligt planlagte linje skulle have fulgt. Ved den endelige afstemning den 22. januar 1863 blev Lehmans ændringsforslag vedtaget, men på trods af, at debatten havde været en af de mere fredelige jernbanedebatter, var der 19, der stemte imod, og 23 der stemte for Lehmans forslag.⁴³⁾

Der var sket ændringer af det oprindelige forslag, som var vedtaget i Folketinget, så det nye forslag skulle retur til Folketinget. Her blev det hastebehandlet den 24. januar, – i stedet for de sædvanlige 1. 2. og 3. behandling af et lovforslag blev der givet samtykke i Folketinget til, at sagen kunne klares med

Forsiden af Illustreret Tidende den 8. oktober 1865 med titlen Et extratog paa den fynske Jernbane. Borger-skabets blad Illustreret Tidende udkom fra 1859 og landede dermed midt i anlægsperioden for den jysk-fynske bane.





Et Ekstratog paa den svenske Jernbane i Söndergaarde Skove, efter en Skizze af J. C. Schröder i Middelfart.



én eneste behandling. Det skete dog ikke uden protester. Argumentet for kun at behandle forslaget én gang i Folketinget var, at det allerede havde været gennemdiskuteret – om end det på daværende tidspunkt ikke kunne samle et flertal og heller ikke blev støttet af Lehmann.

De efterfølgende diskussioner rejste ikke nye principielle spørgsmål. Med det stillede kompromisforslag lykkedes det for Lehmann at få støtte fra personer som N. Andersen, H.M. Petersen og Klee, der ellers gennem årene havde forfægtet vidt forskellige synspunkter i jernbanedebatten. Både Klee, Andersen og Petersen måtte dog nu se sig fanget i en krydsild, hvor de måtte forklare, hvordan de kunne stemme for et sådant forslag, når de stadig var af den overbevisning, at overfarten fra Middelfart til Snoghøj var heldigere end overfarten fra Strib til Fredericia.⁴⁴⁾

For Klee var det simpelthen et ønske om endelig at kunne få afsluttet spørgsmålet om den fynske tværbane, og for Andersen var det spørgsmålet om at sikre Middelfarts interes-

ser så godt som muligt, hvilket han nu mente bedst kunne varetages ved at undgå, at strækningen fra Kauslunde til Strib igen kom i spil. Resultatet blev da også, at Orla Lehmann med stemmerne 56 mod 37 fik opbakning til, at den fynske jernbane fra Odense skulle føres til nærheden af Middelfart og derfra til Strib. Fra stationen i nærheden af Middelfart skulle der anlægges en hestebane til byens havn.⁴⁵⁾ Det egentlige anlægsarbejde på den fynske tværbane var for længst sat i gang, men krigsåret 1864 forårsagede forsinkelser. Banen Nyborg-Odense-Middelfart blev indviet den 7. september 1865, på dronning Louises fødselsdag og navngivet efter dronningen. Forlængelsen til Strib fulgte den 8. september 1866.

FORLØBET AF DEN FYNske TVÆRBANE

Hvorfor fik banen netop det forløb, som kunne tages i brug henholdsvis den 7. september 1865 og den 8. september 1866? Set i perspektiv må det siges, at de planer, som Klee og Poul-

Esbjerg Havn blev anlagt i årene 1869-74 og var rettet mod eksport af forarbejdede animalske landbrugsprodukter til England. Jernbanen nåede til Esbjerg i åbningsåret 1874 og var afgørende for havnens funktion. Det var landets eneste dokhavn, fordi Esbjerg oplever relativt store tidevandsforskelle. I dag er det trekantede, oprindelige bassin stadig synligt (Fl. Wedell fot. 2007).

sen fremlagde i 1850, udstak rammerne for banen. Som det med al tydelighed er fremgået, fulgte der fra slutningen af 1850'erne idelige diskussioner om linjeføringen for banerne i Danmark. Diskussionerne på Rigsdagen vidner om, at spørgsmålet havde stor politisk bevågenhed, og de forskellige synspunkter på, hvad der kunne gavne både lokale såvel som nationale interesser, var repræsenteret. Debatten om den fynske tværbane frem til loven af 10. marts 1861 var i det store perspektiv ikke voldsom. De fynske planer, der havde været om at gøre Assens til banens vestlige endepunkt, blev ikke længere holdt i hævd, da det ikke var foreneligt med de overordnede planer for et nationalt jernbanestamnet. At lokale hensyn alligevel kom til at spille ind også for den oprindeligt planlagte strækning Nyborg-Odense-Middelfart, fremgik af den måde, hvorpå det lykkedes N. Andersen at få banen til at foretage et knæk imod syd for at give banen et større oplandspotentialtiale og ikke mindst skabe bedre muligheder for en senere sidebane til Assens. Banen blev da også en realitet, men først i 1884.

Så længe kontrakten med Peto, Brassey og Betts lød på strækningen Nyborg-Odense-Middelfart, var debatten om selve linjeføringen beskeden. De lokale kræfter koncentrerede sig primært om placeringen af stationerne langs den udstukne linje, som jernbanekommissionen aktivt søgte at stimulere.⁴⁶⁾ Anderledes hidsig blev debatten, da ændringen af den jyske lineføring bevirkede, at regeringen ønskede, at Strib og ikke Middelfart skulle være banens vestligste endepunkt. Regeringen foretrak en strømlinjet strækning, hvor banen fra Odense skulle gå via Kauslunde og direkte til Strib. Nu blev de lokale kræfter mobiliseret, og N. Andersen og flere andre fynske rigsdagsmænd kæmpede hårdt for at undgå, at Lillebæltsforbindelsen skulle finde sted via Strib. Det lykkedes ikke, men det lykkedes heller ikke for regeringen med Orla Lehmann i spidsen at få tilslutning til Kauslunde-Strib-strækningen. Kompromiset blev strækningen Nyborg-Odense-Middelfart-Strib med Middelfart Station placeret langt fra byens centrum. Det kunne den hestetrukne havnebane kun i begrænset omfang kompensere for. Alt efter temperament kan man

så vælge det synspunkt, at de lokale hensyn sejrede, ved at Middelfart trods alt fik sin station, eller man kan vægte, at regeringen fik sin forbindelse til Strib.

VINDERE OG TABERE

Set i det meget lange perspektiv er det nemt at betegne den fynske tværbane som en succes, hvis man ser på vare- og persontrafikken. Der var særlige politiske og økonomiske forhold, som medvirkede til at tilgodese strækningen – forhold, som ingen kunne forudse, da banen blev anlagt. Tabet af Slesvig efter nederlaget i 1864 styrkede de øst/vestgående transportlinjer. Landets stadigt stigende økonomiske samkvem med England gav sig bl.a. udslag i en eksplosiv vækst i eksporten. Anlæggelsen af Esbjerg Havn blev påbegyndt i 1868 og skal ses i sammenhæng med jernbaneanlæggene. Varer, transporteret på den fynske tværbane, blev et centralt led i forsyningen af eksportartikler til Esbjerg Havn fra midten af 1870'erne. Jernbanedampfærgerne var blevet taget i brug over Lillebælt i 1872, og i 1883 fulgte Storebæltsoverfarten. Overgangen til en landbrugsproduktion, baseret på den mere intensive animalske produktion, ændrede nok sammensætningen af de varer, der blev sendt via jernbanenettet, men jernbanen bragte et langt mere dynamisk element ind i landomsætningen, samtidig med at de største købstæder kæmpede om det attraktive engrosmarked, hvor byernes havne fungerede som fødeårer for jernbanedistribueringen.

Da banen over Fyn blev taget i brug, var præmisserne nogle ganske andre. Her var det stadig merproduktionen af korn, baseret på de største brug, der var afgørende for omsætningen. Danmarks stilling som kornkammer blev fra 1870'erne for alvor truet, bl.a. da der nu strømmede oversøisk korn til Europa fra Amerika. Jernbanen og dampskibene havde åbnet for de oversøiske forsyninger. Med andre ord faldt færdiggørelsen af det danske stambanenet i midten af 1870'erne sammen med afslutningen på den store kornsalgsperiode for landet. Danmark omlagde til animalsk produktion, og det blev gradvis understøttet af et net af mejerier og slagterier.

Denne omlægning stillede langt større krav til en differentieret transportstruktur med eksport af forædlede landbrugsprodukter og import af korn og foderstoffer samt kunstgødning. Den tidligere beskedne industrielle produktion kaldte fra 1870'erne nu også på en stadig stigende import af råvarer. Set i forhold til den fynske tværbane er der ingen tvivl om, at udviklingen tilgodeså byerne Odense og Nyborg, men den stimulerede også fremvæksten af stationsbyer og mindre bebyggelser ved landstationerne.

Jernbanen stimulerede væksten generelt, men relativt betød linjeføringen også, at der var tabere. Middelfart tabte som beskrevet kampen om at blive banens vestligste endepunkt. Det startede ellers så lovende. Toldforvalterne i Middelfart skrev i 1866 optimistisk "Dampskibsfarten [har] været særdeles Betydelig i det afvigte Aar; idet Transitgods tildels i store Qvantiteter ere fra Dampskib førte hertil for med Jernbane at forsendes videre til Fyns øvrige Købstæder formedenligen Odense, da Middelfart derhos har været det første indenlandske Sted disse fra Flensborg og Kiel ankommende Skibe anløb."⁴⁷⁾ Af årsberetningen fremgår det, at der fire gange ugentligt var dampskibsforbindelse med Flensborg og to ugentlige forbindelser med Kiel. Toldforvalter R.C. Gross var usikker på, om denne trafik ville blive genoptaget om foråret ved den nye sejlsæson. De faste forbindelser blev ikke genoptaget, og de 176 dampskibe, der i 1866 anløb fra Slesvig og Holsten, forblev noget enestående. To år efter var antallet nede på ét dampskib. Middelfart kunne med andre ord ikke fastholde sin position, og her spillede det givetvis ind, at det var lettere at forsende og modtage varer via Odense, Nyborg eller Strib. Den stadigt stigende godstrafik på tværbanen kom til at gå forbi og ikke via Middelfart. Jernbanesporet til havnen magtede kun i begrænset omfang at bøde på dette forhold. På Vestfyn bevirkede tværbanen også, at der voksede nogle særdeles ekspansive stationsbyer frem, som konkurrerede med Middelfart om at forsyne, hvad byen anså som sit naturlige opland.⁴⁸⁾ Først da byen oplevede et industrielt opsving fra slutningen af 1890'erne, ekspanderede den på niveau med Assens og Fåborg. Jernbanerne betød, at købstæderne skulle tilpasse

sig en ny struktur, hvor opland ikke længere primært var et begreb, der på Fyn betød, at der omkring de otte købstæder kunne tegnes en halvcirkel, hvor radius tilnærmelsesvis var lig med den halve afstand til nærmeste købstad.⁴⁹⁾

Beslutningstagerne havde et klart blik for, at tværbanen kunne få tungtvejende betydning for den økonomiske udvikling. Tværbanen som en del af det påtænkte stamnet ville få og fik betydning for den nationale vareomsætning, og strækningen fik regional betydning for fordelingen af varer mellem købstæderne, og lokalt kom stationen til at spille en væsentlig rolle for udviklingen i landdistrikterne. Hvad beslutningstagerne derimod ikke kunne forudse, var den internationale økonomiske udvikling, som naturligvis påvirkede det samfund, jernbanerne skulle tjene. Ikke mindst i kraft af anlæggelsen af jernbanestrækninger over det meste af kloden og den forbedrede dampskibstransport blev den internationale arbejdsdeling fremmet i end hidtil ukendt målestok. Det kunne også ses på den ændring, der fandt sted i vareomsætningen på den fynske tværbane. Strækningen blev en succes, men ikke nødvendigvis af de årsager, der oftest blev fremført i argumentationen for anlæggelsen af banen.

UTRYKTE KILDER

Rigsarkivet, København

Generaltolddirektoratet, gruppeordnede toldsager 4.2. årsberetning 1866, 1867, 1868 og 1880 for Middelfart tolddistrikt.

Indenrigsministeriet, Udtagne sager. Jernbanesager (E), Udarb. om anlæg og drift af jernbaner 1859-1862, pakke D20

Rigsarkivet, Odense

Middelfart Magistrat: Dokumenter vedr. jernbanen Nyborg-Odense-Middelfart 1861.

TRYKTE KILDER

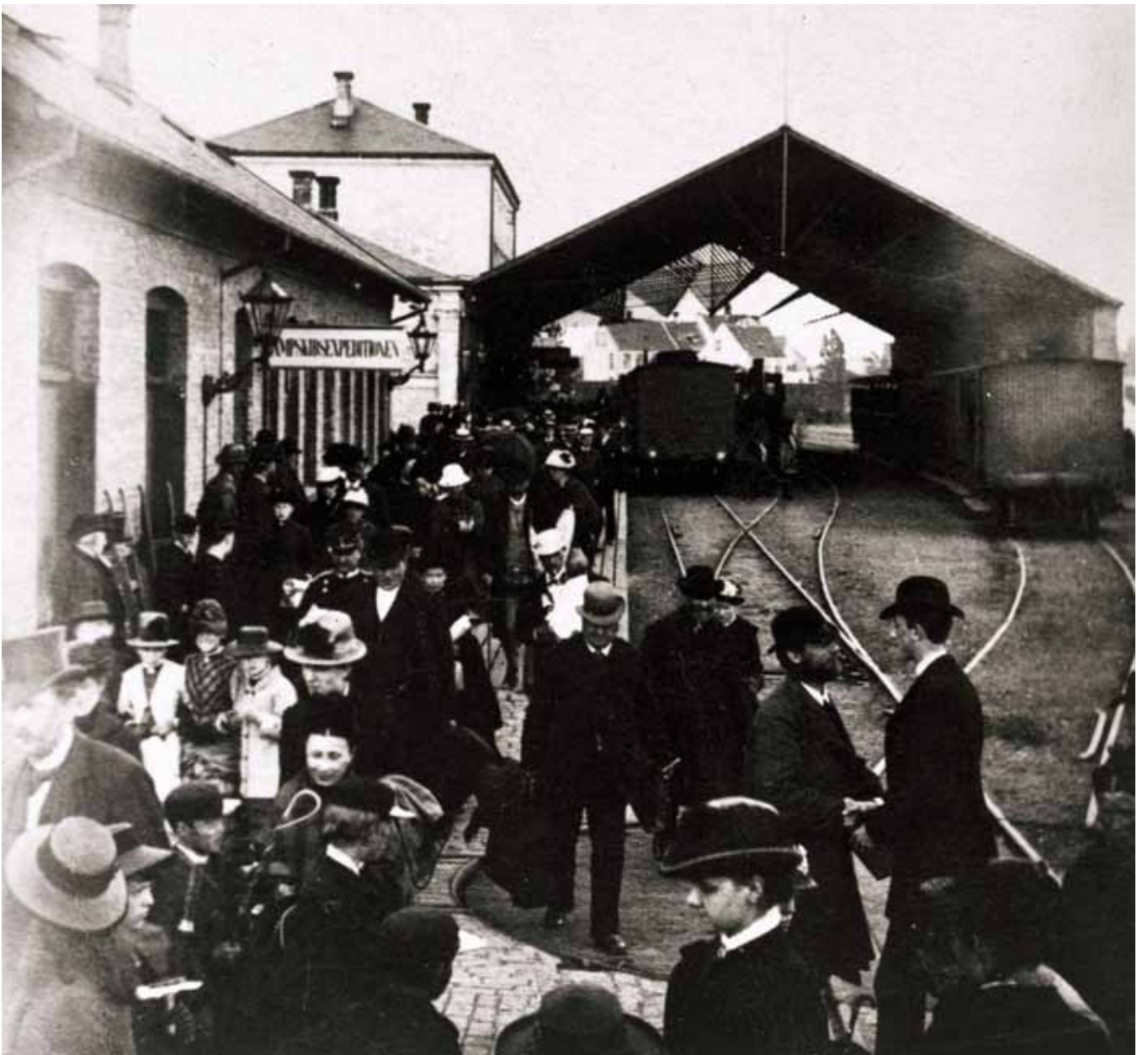
Fyens Stiftstidende
Middelfart Avis
Rigsdagstidende

LITTERATUR

Andersen, Thorkild, *Stationsbyer og landsbyer på Vestfyn 1850-1911*, Utrykt speciale ved Odense Universitet 1988.

Boje, Per, *Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815-1847*, Århus, 1977.

Fotografiet fra perronen i Nyborg er optaget i 1880, længe efter indvielsen af Dronning Louises Jernbane, men viser de mange mennesker på perronen bag stationen – et sjældent motiv for den tidlige periode. Den oprindelige perronhal ses i baggrunden (Danmarks Jernbanemuseum).



Buch, Martin og C.I. Gomard (red.), *Danmarks Jernbaner*, Historisk og biografisk Haandbog, København, 1933-1935.

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

Hansen, Viggo, Den rurale by, *Geografisk Tidsskrift*, 64, København, 1965, s. 54-69.

Jacobsen, N.H., Et jernbaneprojekt fra 1844 (Åbenrå-Haderslev-Årøsund), *Sønderjyske årbøger*, Åbenrå, 1971, s. 112-113

Jernbanerne og Passagen over Lille Belt (Anonym), København, 1862.

Jørgensen, Harald, *Statsrådets forhandlinger*, bind 8, 8. december 1859-29. december 1862, København 1968.

Klee Frederik og C.M. Poulsen, *Motiveret Forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane-, Dampskibs- og Telegraphsystem for Danmark og Slesvig*, København, 1850.

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen*, I, Odense, 1997.

Thestrup, Poul m.fl., *Mod bedre tider*, Odense 1789-1868, Odense, 1986.

Tork, J.A., Fynske Stationsbyer, *Fynske Årbøger*, Odense, 1950, s. 138-188.

Viinholt-Nielsen, Lars, *Assensbanen 1884-1984*, Odense, 1984.

Willerslev, Richard m.fl., *De danske Statsbaner 1847-1947*, København, 1947.

NOTER

- For de tidlige jernbaneplaner se f.eks. Lars Viinholt-Nielsen, *Assensbanen 1884-1984*, s. 10-11 og N.H. Jacobsen, Et jernbaneprojekt fra 1844 (Åbenrå-Haderslev-Årøsund, 1971, s. 112-113) samt Poul Thestrup, *Mod bedre tider*. Odense 1789-1868, s. 210-213.
- For en vurdering af handlen før jernbanernes tid se Per Boje, *Danske provinskøbmands vareomsætning og kapitalforhold 1815-1847*, 1977. I konklusionen anføres de stærke relationer til Hamborg, men billedet nuanceres: Der fandt f.eks. også eksport sted fra provinshavnene til andre steder end Hamborg.
- Frederik Klee og C.M. Poulsen, *Motiveret Forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane-, Dampskibs- og Telegraphsystem for Danmark og Slesvig*, København, 1850, s. 2.
- Ibid. s. 53.
- Rigsdagstidende*, Forhandlinger paa Folketinget (RT.F.), 1856/57, 8. session, sp. 488.
- Ibid., sp. 667-668.
- Ibid., sp. 1788-1789.
- Ibid., sp. 2150.
- Poul Thestrup har i værket *Dampen binder Danmark sammen*, bind 1, På sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet, en detaljeret redegørelse for kampen om linjeføringen i Jylland og i mindre grad på Fyn, s. 105-126. Richard Willerslev har ligeledes en indgående redegørelse for de jyske baner i *De danske Statsbaner 1847-1947*, s. 45-60.
- RT.F., 1859/60 11. session sp. 624-627.
- Se f.eks. J.A. Tork, Fynske Stationsbyer, *Fynske Årbøger*, 1950, s. 138-188 og Viggo Hansen, Den rurale by, *Geografisk Tidsskrift*, 64, 1965, s. 54-69.
- Rigsdagstidende*, Anhang vedrørende Lovforslag (RT.A), 1859/60, 11. session, sp. 402.
- RT.F., 1859/60, 11. session, sp. 2959.
- Ibid., sp. 2979.
- De danske Statsbaner 1847-1947*, s. 55-57.
- Både foreløbige såvel som endelige kontrakter beror i arkivpakken D20 i

- Indenrigsministeriet, Udtagne sager – Jernbanesager (E), Udarb. om anlæg og drift af jernbaner 1859-1862.
- RT.F., 1860/61, 12. session, sp. 4199.
 - Ibid., sp. 4210.
 - Ibid., sp. 5528.
 - Rigsdagstidende*, Forhandlinger paa Landstinget (RT.L), 1860/61 12. session, sp. 2411.
 - Ibid., sp. 2702.
 - Adresserne og deres indhold fremgår af Middelfart Magistrat: Dokumenter vedr. jernbanen Nyborg-Odense-Middelfart 1861. Foruden fastholdelse af Middelfart som endepunkt for banen indeholder materialet også forslag på at trække den påtænkte station til bymidten.
 - Middelfart Avis*, 26. august 1861.
 - RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 1199.
 - Ibid., sp. 1212.
 - Ibid., sp. 1366-1367.
 - Ibid., sp. 1368-1378.
 - Middelfart Avis*, 8. september 1862.
 - Statsrådets forhandlinger*, bind 8, 8. december 1859-29. december 1862, 1862, s. 443-444.
 - RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 1381.
 - Ibid., sp. 1386.
 - Jernbanerne og Passagen over Lille Belt* (Anonym), København, 1862.
 - RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 1395.
 - RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 1416 og 1421 angående jernbanebroen.
 - Buch og Gomard (1935), s. 402.
 - RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 1434-1435.
 - Middelfart Avis*, 2. februar 1863.
 - Rigsdagstidende*, Anhang vedrørende Lovforslag (RT.A), 1862/63 14. session Anhang B, sp. 415 og sp. 424.
 - RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 3686.
 - Ibid., sp. 4555.
 - RT.L., 1862/63, 14. session, sp. 1515-1516.
 - Ibid., sp. 1516.
 - Ibid., sp. 1765.
 - RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 5312, 5316 og 5327 og *Middelfart Avis*, 2. februar 1863, hvor det hedder: "Spørges der om N. Andersen's Bevægelse til saaledes at falde fra, da tro vi at turde svare for ham: det var den Overbevisning, at der ad Aare, naar Striibbaneforslaget (uden Bøining af til Middelfart) kom frem igjen, vilde være Fare for at tabe Alt Herfor, meente han idet han begrundede sin Afstemning, turde han ikke ud-sætte sin Valgkreds, – han vilde tage det Sikre for det Usikre."
 - RT.F., 1862/63, 14. session, sp. 5335.
 - Fyens Stiftstidende*, 24. marts 1862. For en mere dybgående redegørelse se Thorkild Andersen, *Stationsbyer og landsbyer på Vestfyn 1850-1911*, 1988, utrykt speciale ved Odense Universitet.
 - Generaltolddirektoratet, gruppeordnede toldsager 4.2. årsberetning 1866, 1867 og 1868 for Middelfart tolddistrikt.
 - Generaltolddirektoratet, gruppeordnede toldsager 4.2. årsberetning 1880 for Middelfart tolddistrikt.
 - Afsnittet bygger primært på oplysninger fra Peter Fransen, *Varetransport på Fyn via havn og jernbane 1865-1920*, 1997.

SUMMARY

The political background to the construction of the Funen cross line

Major infrastructure investments are generated in a complex interplay between economic and political interests. The discussions on the Funen cross line unveil how the struggle unfolded in Denmark in the middle of the 19th century. Ideological differences and narrow local-economic interests clashed. The Act on the construction of the Funen cross line was passed by the Danish Parliament (*Rigsdag*) on 10 March 1861, and it formed part of the Act on construction and operation of railway lines in Jutland and Funen. This legislation was preceded by almost two decades during which the line had been on the table. The Funen cross line was intended to form part of the overall traffic system. The Copenhagen–Roskilde line opened in 1847, but progress was slow raising the money for an extension to Korsør, and the lines through Schleswig also dragged on, so the realisation of the Funen line drifted into the background. In 1850, Frederik Klee, Head of Department at the Danish Postal Services, and Member of Parliament C.M. Poulsen jointly published 'A Reasoned Proposal for the Successive Completion of a Railway, Steamship and Telegraph System for Denmark and Schleswig' (*Motiveret Forslag til en successiv Fuldførelse af et Jernbane-, Dampskibs- og Telegraphsystem for Danmark og Slesvig*). The publication reflects the national policy deliberations which were amplified by the ongoing First Schleswig War (1848–1851). The authors produced a prioritised list of the railway lines which they thought should be expedited. The connection to Britain should be secured via a line from Flensburg to Husum and via another line across South Jutland to Hjerting on the west coast, where a harbour was to be built. With the plans on a Jutland cross line, the Funen line got back on the table. The Funen line should run between Middelfart, Odense and Nyborg, where the steamship service across the Great Belt should connect to the Zealand railway, which the authors presupposed would have been extended to Korsør. For military reasons, a branch line should also be established from Middelfart to Strib, facilitating fast access to the fortified town of Fredericia just across the narrow section of the Little Belt. The interest in the Funen line intensified, when the Copenhagen–Roskilde line was extended to Korsør in 1856.

The same year, the government put forward a proposal for a railway line across Funen. The line should run from Nyborg via Odense to some point by the Little Belt. There were several reasons why a decision had not been made as to the westernmost terminus of the line. The route of the Jutland line which was due to be built at the same time was not finally resolved, and stipulations seemed to have been made during the negotiations with the company that was going to build the line that such clarification must be reached before any commitment was made as to where the westernmost terminus should be. In the 1850s, there was a political majority wanting railways to be built and operated by private companies. A clear favourite was the large British railway company Peto, Brassey and Betts, which had already built and operated lines in Denmark, such as the Flensburg–Tønning line which opened in 1854. The discussions on the construction of the lines were quite complex not least because the projects were technically very demanding. However, the process was further complicated by the political situation within the Danish United Monarchy and the possible ramifications that the construction of the railway might have. The issue of the railway had caused rifts between the political movements of Peasant Sympathisers and National Liberals, Jutlanders and Copenhageners, military authorities and advocates of local/regional interests, agriculture and industry, the supporters of trade with Britain on the one hand and with Germany on the other. It took political will and resourcefulness to cut this Gordian knot. However, a compromise was achieved by Minister of the Interior D.G. Monrad, paving the way for the adoption of a proposal for a more cohesive national railway system in 1860. A preliminary agreement on the construction had already been concluded with Peto. It appears from the contract with Peto, Brassey and Betts that all details had not been decided on, but it was not the Funen line that caused any major issues. Monrad emphasised that there was no dispute that the line across Funen should run from Nyborg via Odense to Middelfart. The Funen cross line was funded by the Danish state and it was constructed and run by the British railway consortium Peto, Brassey and Betts. On 8 November

1862, the new Minister of the Interior Orla Lehmann was able to move a motion in Parliament, amending the original motion from the year before, so the line would run to Strib instead of Middelfart. Orla Lehmann succeeded Monrad as Minister of the Interior in September 1861. The motion to amend the route in Funen was moved together with a motion to amend the route in Jutland. This time round, a fierce debate ensued on the Funen line. For example, an anonymous leaflet was published in which demands were made that Middelfart was to become the westernmost terminus of the line. Back in 1862, it was still entirely unresolved whether Middelfart or Strib would be the westernmost terminus of the Funen cross line. Following difficult negotiations and major disagreements, a majority was found in favour of the compromise that the Funen line would run fairly close to Middelfart and then to Strib. From the station in the vicinity of Middelfart, a horse-and-cart track was to be built leading to the harbour of the town. The actual construction work on the Funen cross line had long since started, but the advent of the Second Schleswig War in 1864 cau-

sed delays. The Nyborg–Odense–Middelfart line was inaugurated on 7 September 1865, and the extension to Strib followed on 8 September 1866. Seen from a long perspective, it is easy to characterise the Funen cross line as a success, if you consider the goods and passenger traffic. However, special political and economic conditions benefited the line – conditions that nobody could have anticipated when the line was built. The loss of Schleswig following the defeat in 1864 strengthened east–west transport lines. The country’s flourishing economic relationship with Britain resulted in an explosive growth in exports. The construction of Esbjerg harbour began in 1868 and is linked to the construction of the railway lines. The Funen cross line became a central link in the transport of export goods to Esbjerg harbour from the middle of the 1870s. The railway steam-ferries were put into service across the Little Belt in 1872 and across the Great Belt in 1883. At that time, Denmark had established a cohesive trunk-line network, and the Funen cross line was an important factor in this process.

DEN FYNSKE BANES FØRSTE MATERIEL

Af Steffen Dresler & Henrik Harnow

Ved indvielsen af jernbanen over Fyn den 7. september 1865 passerede et nyt tog bestående af et lokomotiv og 11 vogne – heraf en postvogn, ombygget til kongevogn – gennem det fynske landskab. Materiellet, der blev anvendt på de jysk-fynske baner, er velkendt i det jernbanehistoriske miljø og er også på forskellig måde beskrevet eller omtalt tidligere. Både William Bay, Asger Christiansen og Steffen Dresler har skrevet om de første lokomotiver til de jysk-fynske baner, og personvognene er nyligt behandlet af Ulrik Tarp Jensen og Jens Bruun-Petersen i *Danske Personvogne*.¹⁾

At materiellet er kendt, betyder dog ikke, at emnet er udtømt, eller at alle væsentlige spørgsmål er besvaret. De lokomotiver, der fra banens åbning arbejdede på de jysk-fynske strækninger, har traditionelt ikke været betragtet som meget

interessante – de faldt mellem den spændende pionérperiode i 1840'erne og en senere tid, da DSB's maskinchef Otto Busse jun. i en lang årrække satte dagsordenen for trækraften. I ingeniørkredse var interessen i dampens sene periode i 1940'erne også stærk for både den første generation af damplokomotiver og lokomotiverne fra Busse og frem, mens de mellemtiliggende led fik knap så stor opmærksomhed – det var udenlandske standardprodukter uden væsentlig dansk indflydelse. Det kunne ses i udlægningen af de danske lokomotivers historie ved 100-året for jernbanen i 1847. Her gav DSB's førende teknikere først en introduktion til Odin-klassen fra 1847, men sprang let og elegant forbi de næste trin, crampton-maskinerne til Roskilde-Korsør i 1856 og de såkaldte canada-maskiner til de jysk-fynske baner fra 1862 samt B- og H-ma-



SJS nr. 12 bar navnet Roeskilde og er her fotograferet mellem 1861 og 1867. De såkaldte crampton-lokomotiver efter konstruktøren Th. Crampton (1816-1888) havde kun ét ganske stort drivhjul. Lokomotiverne var derfor ikke egnede til godstog eller tog, der hyppigt gjorde holdt. Det var de sidste lokomotiver med kun ét drivhjul på de danske hovedspor (Danmarks Jernbanemuseum).

På næsten alt trykt materiale fra den fynske banes åbning ser man afbildet et lokomotiv eller et tog. I intet tilfælde er der imidlertid tale om afbildninger af det materiel, som faktisk kom til at køre på banen. Det afbildede tog var et standardmotiv anskaffet fra England og anvendt mange steder i Europa. Motivet viser et af de tidligste tog på Manchester-Liverpool-banen, åbnet i 1830. Lokomotivets forbillede er Robert Stephensons "Rocket"-lokomotiv med tidstypiske passager- og godsvogne. Dette tog med flere er afbildet på tegninger på Liverpool Street Station, nu en del af Museum of Science and Industry i Manchester.

skinnerne, som blev bestilt hos Stephenson i Newcastle, da staten i 1867 havde overtaget de jysk-fynske baner. De større 3-koblede maskiner, som blev udviklet under Otto Busse og dominerede frem til efter århundredskiftet, påkaldte sig sammen med de nye, store ekspreslokomotiver fra først i 1900-tallet større opmærksomhed.²⁾

I denne artikel rettes fokus mod at forklare valget af det materiel, der kom til at køre på den fynske bane – og dermed også de jysk-fynske baner – og hvor godt dette valg var. Hvad var motivationen for at anskaffe netop den type lokomotiver og vogne? Var der tale om fornuftige, rationelle valg, eller var beslutningstagerne påvirket af teknologiske paradigmer og gamle mønstre eller andre motiverende faktorer, som førte til andre resultater end det bedst mulige materiel til at varetage opgaven under hensyn til de økonomiske vilkår? Med reference til nutidens diskussion om statslige investeringer i

IC4-tog kan der også spørges: Var den statslige investering fornuftig, levede materiellet op til forventningerne, og hvordan blev driftsforløbet for de lokomotiver og vogne, der blev indsat i 1865?

Artiklen giver desuden et overblik over den samlede mængde materiel, som fra 1865 befarede de fynske skinner.

At skrive om materiel er en fremtrædende genre i den jernbanehistoriske litteratur – også i Danmark. Megen viden og faktuelle oplysninger er minutiøst samlet op i publikationer og på nettet eller i private lister, men jernbanemateriel kan også ansues i et bredere teknologihistorisk perspektiv. Fra den vinkel adskiller jernbanernes materiel sig ikke fra andre genstande, der kan benyttes som udgangspunkt for undersøgelser og spørgsmål. Lokomotiver og vogne er i sig selv kilder til fortiden, men de indgik også i større og mere komplekse sammenhænge, hvor det enkelte lokomotivs tekniske data kun var én side af en større virkelighed, som ud over tekniske aspekter havde økonomiske, politiske og sociale vinkler.

Metodisk bevæger artiklen sig inden for det teknologihistoriske felt med en rummelig opfattelse af begrebet teknologihistorie. Det vil sige, at teknologihistorie ikke alene opfattes som faktuelle oplysninger eller rent tekniske beskrivelser af de pågældende lokomotiver og vogne, men også inddrager bredere kulturhistoriske og samfundsmæssige perspektiver.

H 40 fra Robert Stephenson & Co.'s legendariske fabrik i Newcastle blev leveret til de jysk-fynske baner i 1868, umiddelbart efter statens overtagelse. Det engelske driftsselskab havde anskaffet en forholdsvis begrænset mængde lokomotiver, formentlig for at sikre lønsom drift, men da banerne blev statslige, manglede man trækraft. Man anskaffede derfor tre forskellige typer lokomotiver, der hver især passede til lige netop deres specielle anvendelsesområde. For de lette baner med svagere overbygning litra H, for anvendelse på hovedbanerne med svær overbygning litra B, der var en større og kraftigere udgave af canada-maskinerne, og endelig et tre-koblet lokomotiv for godstrafikken, litra E (Fl. Wedell fot.).





Det Danske Jernbane-Driftsselskab.

Dronning Louises Bane.

Der er anvendt en bred vifte af kildemateriale, primært sagsakter i Rigsarkivet knyttet til den jysk-fynske bane, arkivalier i Danmarks Jernbanemuseums arkiv samt fotos og tegninger. De fysiske genstande har – på grund af, at der næsten intet er bevaret – kun i begrænset udstrækning været mulige at inddrage i undersøgelsen, men ville med den type spørgsmål, der primært er i fokus her, næppe have kunnet bidrage til yderligere belysning af emnet.

Damplokomotiv H 40, bygget af Robert Stephenson & Co. i Newcastle i 1868, er Danmarks ældst bevarede damplokomotiv, men det tilhører generationen, der fulgte efter de første lokomotiver til den fynske bane. Der er ingen lokomotiver bevaret fra første generation, der kørte på de jyske baner fra 1862 og på Fyn fra 1865. Lidt anderledes ser det ud med person- og godsvogne, hvor der er bevaret enkelte stykker materiel fra den tid, dog i gennemrestaurerede og fornyede udgaver.

FRIT VALG PÅ ALLE HYLDER?

VALGET AF TRÆKKRAFT TIL DEN JYSK-FYNSKE BANE

I forhandlingerne med Peto, Brassey & Betts op til kontraktindgåelsen i 1861 indgik ikke blot anlæggelse af banen og opførelse af bygninger, men også anskaffelse af rullende materiel, såvel lokomotiver som vogne. Det lå i kortene, at der skulle findes en pakkelsøning, som tilfældet havde været ved samme firmas anlæggelse af den slesvigske bane midt i 1850'erne. Det var den fremherskende leveranceform og er blevet set som attraktivt for den danske stat på et tidspunkt, da ikke mange var i stand til at levere jernbaneløsninger, og på et tidspunkt, da kompetencen stadig var begrænset i Danmark, hvor der hverken var lokomotivfabrikker eller fabrikker til fremstilling af vogne og andet materiel.

Situationen ved anlæggelsen af de jysk-fynske baner var imidlertid en anden end ved bygningen af den slesvigske bane: Da Peto, Brassey & Betts anlagde første del af den slesvigske bane, som åbnede i 1854, var den ene af konsortiets medlemmer, Thomas Brassey, først lige begyndt at byg-

ge lokomotiver på sin nye fabrik i Birkenhead ved Liverpool. Til første fase af den slesvigske bane blev der derfor indkøbt lokomotiver fra Wilson i Leeds og lidt senere et par ældre Stephenson-lokomotiver fra 1845 og 1847. Først i 1857 fulgte to nye lokomotiver fra entreprenørens egen fabrik i Birkenhead. Entreprenøren leverede altså en pakke, der indeholdt lokomotiver fra andre fabrikker og endog brugt materiel.³⁾

Hvis der var en bagside ved at binde sig til Peto, Brassey & Betts' pakkelsøning ved indgåelsen af kontrakten om anlæggelsen af de jysk-fynske baner, var det, at man også bandt sig til lige netop den type rullende materiel, virksomheden selv kunne levere. Men hvad var der egentlig behov for til de nye banestrækninger i Jylland og på Fyn – og adskilte behovet sig fra de sjællandske strækninger?

To forhold spillede ind: topografien og de gradvis større tog – og dermed behovet for stærkere lokomotiver og større trækraft. Selv om man måske ikke skulle tro, at den først anlagte bane mellem København og Roskilde på dette tidlige tidspunkt (1845-47) tog særlige hensyn og forventeligt ville være af ringere standard end senere strækninger, forholdt det sig ikke sådan. Grundvilkårene på Sjælland var forholdsvis svage stigninger, men desuden valgte man en forsigtig teknisk løsning:

”Rent umiddelbart maa man tværtimod beundre, at Banens Linjeføring og Længdeprofil i sin Tid er fastlagt med mindste Kurveradius paa ... ca. 2200 m og en største Stigning paa 4 Promille. Selv om dette ikke alene er Udtryk for en vis Forudseenhed med Hensyn til Banens Fremtid, men maa- ske nok saa meget hænger sammen med den Frygt, man i Jernbanens Barndom med den ringe Lokomotivkraft nærede for Stigninger og Kurver, saa er Forholdet dog det, at intet senere dansk Baneanlæg er udført med saa fornemme tekniske Hoveddata som Roskildebanen.”⁴⁾

De forholdsvis små tog og de fine tekniske specifikationer for den første bane er en væsentlig del af forklaringen på, at man i en årrække kunne benytte lokomotiver med kun ét sæt drivhjul som Odin-klassen. Odin og fire tilsvarende lokomotiver fra Sharp Brothers i Manchester med en driftsvægt

Niels Henrik Holst (1828-1889) var den første direktør for de jysk-fynske baner efter statens overtagelse i 1867. Han blev den første generaldirektør efter etableringen af en fælles forvaltning for de jysk-fynske og sjællandske baner i 1885. Holst var uddannet ved Den militære Højskole og var ved vejtenesten i årene 1855-60. Han var statens tekniske kontrollant ved anlæggelsen af de jysk-fynske baner og varetog bl.a. dialogen med englænderne om det rullende materiel (Danmarks Jernbanemuseum).



inkl. tender på ca. 36 tons og en trækevne på ca. 120 tons ved 50 km/t betjente strækningen i de første år. Odin-klassen havde en ydeevne på ca. 120 indikerede hk og en trækevne i krogen på 1572 kg. Der kørte kun tre tog dagligt i hver retning, og antallet af passagerer og omfanget af varer var endnu meget lille.⁵⁾

På de jysk-fynske baner var situationen en anden. Den fynske strækning bød ikke på de største udfordringer, men trods alt andre forhold og større stigninger. Det var især den østjyske længdebane på strækningen mellem Kolding og Aarhus, der afveg med noget større stigninger. Banen blev anlagt med en ret snæver kurveradius på kun 377 m. Hele 52 % af strækningen lå i kurve, mens det for den gamle Roskildebane kun drejede sig om ca. 22 %. De topografiske forhold og baneanlæggenes tekniske data (et spørgsmål om penge og jordarbejders omfang samt varighed) satte altså nogle rammer, som påvirkede behovet for trækraft.

Togenes størrelse og den vægt, lokomotiverne skulle trække, udviklede sig også fra 1847 og frem til midten af 1860'erne. I og med at man på Sjælland fra 1856 kunne køre direkte mellem København og Korsør, blev mulighederne for at transportere gods og passagerer byerne imellem samt gods rettet mod havnen langt bedre. Korsør var den første danske havn med egentlig sammenhæng mellem jernbane og havn.⁶⁾

Det betød på jernbanesiden, at der måtte køres flere tog, samt ikke mindst at togenes størrelse (togvægt) blev større. Lokomotivmateriellet skulle trække større og hurtigere tog, og det var det til rådighed værende lokomotivmateriel ikke egnet til. Derfor var man – efter at have høstet driftserfaringer med Korsørbanens materiel – klar over, at det var nødvendigt i fremtiden at anskaffe lokomotiver med koblede hjulpar og til en vis grad også tage hensyn til, hvilken togart lokomotivet skulle fremføre, henholdsvis rene passagertog, godstog eller tog bestående af både passager- og godsvogne, såkaldte blandettog. For at et lokomotiv kunne fungere optimalt i forhold til et specifikt tog, var der således forskellige krav til driv- og kobbelhjulenes størrelse, men indtil videre havde man kun én lokomotivtype.⁷⁾

Frem til den jysk-fynske banes anlæggelsesperiode herskede der trods de øgede krav, som allerede var erfaret på den sjællandske bane, tilsyneladende stadig det paradigme, at man kun anskaffede én type trækraft og endnu ikke differentierede efter anvendelse ved at have flere lokomotivtyper (persontog eller godstog, hhv. blandede tog). Økonomisk påholdenhed i de privat drevne selskaber holdt drivkraften på et minimum i de år.

Selv om de jysk-fynske baner ikke kan betegnes som et pionérprojekt, var det stadig tidligt i den danske jernbanes historie, og selv om det var en omfattende kontrakt, staten indgik med Peto, Brassey & Betts, var det en kontrakt, begrænset til netop de banestrækninger – ikke med et blik for skabelsen af et samlet, nationalt jernbanesystem hvad angår det tekniske materiel. Først med statens overtagelse af de jysk-fynske baner i 1867 kunne den nye direktør Niels Henrik Holst (1828-1889) lægge mere vidtrækkende planer for anskaffelse af nyt materiel.⁸⁾

I og med at de jysk-fynske baner blev anlagt af det samme engelske konsortium, blev anskaffelsen af materiel til banerne på Fyn og i Jylland foretaget under ét – uagtet, at materiellet i de første år var bundet til henholdsvis Fyn og Jylland, fordi der ikke blev overført lokomotiver eller vogne mellem Fyn og Jylland før 1872, og da kun godsvogne.

Der var således en række faktorer med i overvejelserne om valg af driftsmateriel, og for staten var den letteste løsning på dette tidspunkt at lade de engelske entreprenører levere materiellet og dermed have ansvaret for en fuldstændig, driftsklar pakke. Dermed havde man også valgt andre lokomotiver fra og begrænset sig til at diskutere tekniske data på den type maskiner, som Peto, Brassey & Betts fremstillede *in house*. Ved denne fremgangsmåde fravalgte staten licitationsprincippet, hvor flere konkurrerende fabrikanter fik lov at byde på opgaven.

Peto, Brassey & Betts havde naturligvis selv en stærk motivation for også at levere rullende materiel fra fabrikken i Birkenhead, alene for at holde det store anlæg og en betydelig arbejdsstyrke beskæftiget, og for den danske stat kunne

Af den trykte kontrakt fra 1861 fremgik det, at der var planlagt anskaffelse af to typer af lokomotiver og en hel del flere (28 á 20 tons og 18 á 16 tons) end de i alt 20 canada-maskiner, som kom til at befære de jysk-fynske strækninger. Man anskaffede blot aldrig de mindre 16-tons lokomotiver (Danmarks Jernbanemuseum).

der som ovenfor beskrevet også være gode grunde til at sats på entreprenørens eget materiel, især da banerne efterfølgende skulle drives af de engelske entreprenørers eget driftsselskab. Perspektivet med, at en privat entreprenør skulle forestå togdrift med andre fabrikanter nye materiel og det besvær, der i givet fald kunne opstå med ansvarsfraskrivelse m.m., kunne sikkert afskrække en byherre fra at afvige fra den model, man endte med at vælge.

KONTRAKT OG SPECIFIKATIONER FOR LOKOMOTIVER OG VOGNE

Det har tidligere været fremført, at der i 1850-60'erne var tale om meget svagt definerede kravspecifikationer ved anskaffelsen af den forholdsvis komplekse teknologi, som lokomotiver var på det tidspunkt. Ifølge DSB's maskinchef Otto Busse jun. var det ikke før i 1880'erne, at man var dygtige nok til at stille præcise krav til leverandørerne.⁹⁾ Det materiale, som hidtil har været kendt, er bl.a. ordlyden i de indgåede kontrakter for hele den jysk-fynske bane, som rigtignok umiddelbart synes at bekræfte tesen om svag eller næsten manglende kravspecifikation.¹⁰⁾

I *Statuter for Det Danske Jernbane-Driftsselskab*, stadfæstet ved kongelig resolution 14. april 1862, blev det i § 74 fastslået, hvor meget materiel der var behov for til de jysk-fynske strækninger.¹¹⁾ Herefter lød det:

"Det hele Materiel skal konstrueres efter de nyeste og bedste Typer. Det antages, at alle Locomotiverne skulle have 2 Par Hjul koblete, og at Drivhjulene skulle have 5 Fod Diameter. Alle Vogne skulle være 4-hjulede".¹²⁾

Det var således i kontrakten lagt fast, at lokomotiverne skulle være to-koblede, mens man mere luftigt ønskede materiel efter "de nyeste og bedste typer". Der er mærkværdigvis aldrig set nærmere på specifikationskravene i det trykte materiale, så det blev klart, at der indledningsvis var planer om at anskaffe to forskellige typer lokomotiver og altså at fravige det herskende paradigme med kun én type trækraft. Men det synes heller ikke at være en dækkende vurdering, at

§ 74.

Driftsmateriel.

Det antages, at det til Banenettets Drift fornødne Materiel (Rolling-Stock) i det Væsentlige bør bestaa af følgende Gjenstande:

	Helt Banenettets content 66 Mill.	Banestredningene.			
		For Skovgaard til 10 1/2 Mill.	For Randers til Aalborg c. 11 1/2 Mill.	For Søgaard til Århus og Skive her c. 15 1/2 Mill.	For den flerskiftede og koblede del til Skovgaard c. 20 Mill.
Locomotiver á 20 Tons	28	20	8	8	8
Do. á 16 Tons	18	8	10	8	8
Tendere	30	16	9	7	7
1ste og 2den Klasse's Personvogne	37	14	7	6	10
3die Klasse's Personvogne	74	28	15	11	20
Postvogne	12	5	2	2	3
Bremsevogne	32	14	7	5	6
Bestevogne	61	27	16	10	8
Kabne Godsvogne	331	136	77	58	60
Lømmervogne	28	12	5	5	6
Stuffed Godsvogne	50	21	11	8	10
Entrepløve	15	7	3	3	2
Driftstøt	7	3	1	1	2

Et saadant Materiel vil efter anstillede Calculer kunne anskaffes for en Sum af i det Høieste 2,100,000 Rd. Rigsdag.

Det hele Materiel skal konstrueres efter de nyeste og bedste Typer. Det antages, at alle Locomotiverne skulle have 2 Par Hjul koblete og at Drivhjulene skulle have 5 Fod Diameter. Alle Vogne skulle være 4-hjulede.

Det her anførte Antal af de forskjellige Locomotiver, Tendere og Vogne skal iøvrigt ikke anses for endeligt bindende, men skal efter Vedkommendes Forslag nærmere drøftes og fastsættes, efterhaanden som Banenettets Sectioner fuldføres og sættes i Drift.¹³⁾

der ikke var tale om detaljerede specifikationer til leverandøren i aftalens ordlyd. De trykte kontrakter viser meget forenkede beskrivelser af materiellet, man bag disse sammenfatninger findes ganske detaljerede specifikationer til det, der skulle leveres af de engelske entreprenører.

I det første foreløbige, men trykte udkast til materiel i *Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, 18. marts 1861, opererede man ikke med ét, men med to typer lokomotiver, hhv. 28 20-tons lokomotiver, hvoraf otte skulle køre på Fyn, samt 18 16-tons lokomotiver til drift på strækningerne mellem Randers og Aalborg samt fra Langå til Struer og Holstebro. Det fremgik, at "Det antages, at det til Banenettets Drift fornødne Materiel (Rolling-Stock) i det væsentligste bør bestaa af følgende Gjenstande ...", og at opgørelsen var på et foreløbigt niveau: "Det her anførte Antal af de forskjellige Locomotiver, Tendere og Vogne skal i øvrigt ikke anses for endeligt bindende, men skal efter Vedkommendes Forslag nærmere drøftes og fastsættes, efterhaanden som Banenettets Sectioner fuldføres og sættes i Drift."¹³⁾

Resultatet blev i stedet, at de jysk-fynske baner måtte klare sig med 20 lokomotiver á 20 tons, heraf seks på Fyn – og at man ikke fik lettere materiel til den nordjyske strækning til Aalborg eller tværbanen mod Struer og Holstebro. I de jysk-fynske baners tilfælde fik man én standardtype af lokomotiver, som var billig og afprøvet, og hvor der var mulighed for mindre tilpasninger til kundens behov. Det har ikke

været muligt at vurdere, om denne beslutning skyldtes, at man holdt fast i det gamle paradigme om én type lokomotiv, som vedligeholdelsesmæssigt kunne have sine fordele, men det var nok nærmere et spørgsmål om, at 46 lokomotiver ville udgøre en langt højere udgift end de 20, der kom til at beføre de jysk-fynske strækninger i de første år. William Bay konstaterer i sin store bog om *Danmarks Damplokomotiver*, at "Ved [den statslige] overtagelse i 1867 herskede der udtalt mangel på lokomotiver."¹⁴⁾

Ved kontraktindgåelsen med englænderne var det udtrykt helt klart, at den danske stat skulle føre kontrol, ikke blot med anlægsarbejdet, men med alle sider af den nye jernbane – herunder også materiellet. Denne tekniske kontrol blev foretaget på vegne af den danske stat, og den danske militæringeniør Niels Henrik Holst blev ansvarlig for denne vigtige opgave, der var med til at bringe ham frem til rollen som direktør for de jysk-fynske statsbaner i 1867.¹⁵⁾ Holsts rolle i forhold til det rullende materiel var at varetage den danske stats interesser i dialog med direktionen for Det Danske Jernbane-Driftsselskab, der var et privat driftsselskab. Det meste af den løbende dialog fandt sted med englændernes overingeniør F.J. Rowan, ofte i form af, at selskabet indstillede eller anmodede om ændringer eller andre forhold, som Holst vurderede eller anmodede om, og som ministeriet eventuelt bifaldt eller afviste.¹⁶⁾

En række forhold forekommer ikke at være afklaret særlig detaljeret ved kontraktindgåelsen i 1861, og der forelå endnu ingen overordnet detailbeskrivelse af hverken lokomotiver eller materiel til de jysk-fynske baner, da de første fire lokomotiver blev leveret til Aarhus-Randers-banen i 1862. Det kan forekomme overraskende, men ligesom linjeføringens finere detaljer var materiellets ditto også under det detailniveau, der var specificeret i lovgivningen. Først efter et møde i driftsselskabets bestyrelse i april 1863 kom der skub i sagen. På mødet fremlagde Rowan en fortegnelse over priser for driftsmateriellet for Aarhus-Randers-banen (åbnet syv måneder tidligere, 2. september 1862), som det var opført i 1861-kontrakten, at det skulle ske. Problemet var blot, at Rowan endnu ikke havde

leveret en samlet beskrivelse af materiellet til de jysk-fynske baner: "Da det af Hr. Rowan udarbejdede Forslag til selve Contracten endnu ikke foreligger, og Directionen maa anse det for aldeles nødvendigt, at denne Sag snarest muligt bliver bragt til Afgørelse, vedtages det at tilskrive Entrepreneurerne desangaaende", lød det på direktionens møde.¹⁷⁾

Derefter gik det noget hurtigere. Den 6. maj 1863 mødtes Peto, Brassey & Betts hos advokat James Brend Batton i Westminster, London, for at underskrive en samlet kontrakt på materiellet. Denne kontrakt består af en indledende rammeaftale og derefter temmelig præcise og detaljerede beskrivelser af alt materiel til de jysk-fynske baner. Det fynske materiel var endnu langt fra levering, men Langå-Viborg stod lige foran åbning med yderligere to lokomotiver og tilhørende vogne. Detaljeringen skete således ganske sent i forløbet, og der var fortsat specificeret to typer lokomotiver, nu i en underskrevet kontrakt. I London var den danske generalkonsul Anders Westenholz til stede som den danske stats repræsentant og bevidnede entreprenørernes underskrivelse. Kontrakten rummede bl.a. en passus, der specificerede vilkårene for levering:

"I, Messrs Peto, Brassey & Betts, undertake to deliver to the Danish Railways Working Company all the Rolling Stock which may be required for the working of the Danish Railways in operation and which ... has to be furnished by the Company in accordance with the Specification and Estimate to be laid before and approved by the Ministry of the Interior.

The above named Rolling Stock shall be constructed in Accordance with the Specifications attached, and the Plans and Drawings agreed to and signed by the Parties to this Contract and shall be delivered for the Price for each Class set forth in the Schedule hereto annexed."¹⁸⁾

Leverancerne skulle finde sted, senest otte uger før den enkelte banesektion åbnede. Den danske stats kontrollant (Holst) skulle godkende leverancerne ("to the full and complete satisfaction of the Government's Control"), og eventuelle tvister skulle afgøres af den til enhver tid siddende præsident for den engelske Institution of Civil Engineers, der var et internationalt forbillede.¹⁹⁾

De bedste fund gøres ofte i egne arkiver eller biblioteker. I den stående udstilling på Danmarks Jernbanemuseum stod gennem en årrække denne portofolio fra 1863, da de engelske entreprenører underskrev en langt mere detaljeret aftale om levering af materiel end hidtil antaget (Danmarks Jernbanemuseum, Fl. Wedell fot.).



LOKOMOTIVER FRA CANADA WORKS, BIRKENHEAD

Lokomotiverne til Jylland og Fyn skulle fremstilles af Canada Works i Birkenhead, en stor lokomotiv- og brofabrik, som var etableret af den ene af konsortiets medlemmer, Thomas Brassey. Brassey (1805-1870) bragte betydelig praktisk erfaring med ind i konsortiet og havde på egen hånd oparbejdet en entreprenørforretning, der både efter datidig og nutidig standard var enorm.

Som ung mand havde han opnået den første erfaring under den legendariske ingeniør Thomas Telford ved vejbygning. Allerede i 1827 havde Brassey været i kontakt med George Stephenson om arbejder til verdens første kommercielle passagerjernbane Liverpool-Manchester, men det var først i 1834, han fik sin første kontrakt på jernbanearbejder. Derefter fulgte en lang række projekter i England og i udlandet. Det var en af verdens fremmeste jernbaneentreprenører med 30 års erfaring, der indgik i det konsortium, som byggede de jysk-fynske baner.²⁰⁾

Navnet Canada Works kom fra opgaven med at levere lokomotiver til Grand Trunk Railroad, der blev anlagt i årene 1852-59 fra Quebec til Lake Huron i Canada, en strækning på knap 870 km. Brassey etablerede lokomotivfabrikken i Birkenhead ved Merseyfloden over for Liverpool for at kunne levere den store mængde rullende materiel til den canadiske bane. Grunden blev besigtiget og købt i foråret 1853, og allerede i oktober 1854 åbnede det meget store anlæg, bl.a. med en 275 meter lang hovedbygning med jern- og messingstøberi, smedeværksteder, træværksted, tegnestue m.m. Bygningen til samling og bygning af lokomotiverne var 45 meter lang med i alt 10 arbejdsstationer, der tilsammen kunne bygge 40 lokomotiver årligt.²¹⁾

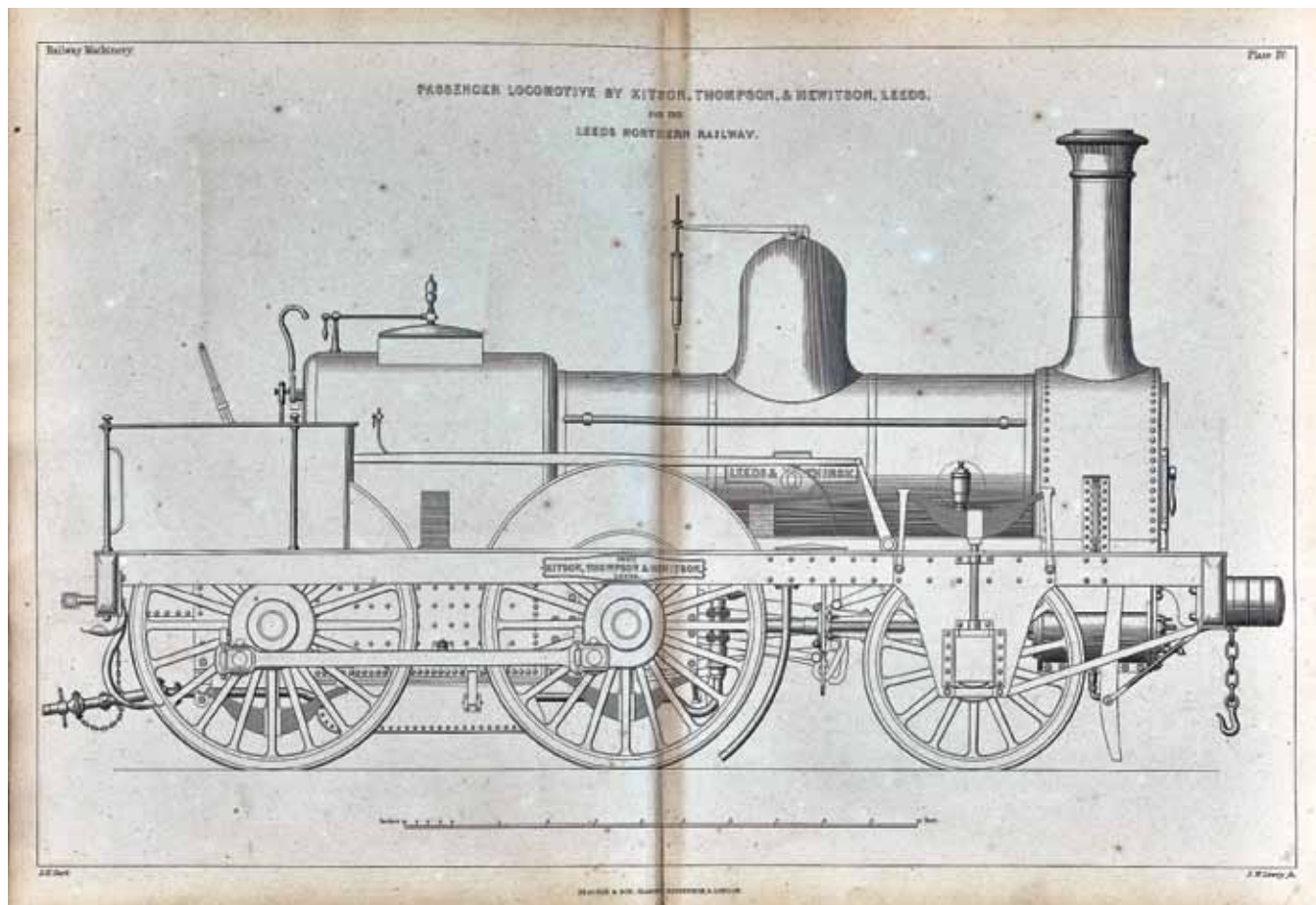
Den kapacitet var der i høj grad brug for – den canadiske bane krævede omkring 50 lokomotiver på kort tid, og med de mange andre projekter var der et næsten umætteligt behov for nye lokomotiver – på under et tiår næsten 300 lokomotiver fra Canada Works. De canadiske lokomotiver – der brændte

træ i deres fyrkasser og derfor var udstyret med en stor konisk gnistfanger – havde den for dengang i Canada normale sporvidde på 5'6" (1676 mm) og var af type 1-B-0. Disse lokomotiver blev dog i Canada hurtigt ombygget til type 2'-B-0, det vil sige med en bevægelig to-akslet bogie under røgkammeret, der gav en bedre kørsel i sporet, specielt i kurver. De ombyggede lokomotiver blev omtalt som *The Birkenheads*. Flere af disse lokomotiver blev omkring 1870 ombygget til normalspor på 1435 mm.²²⁾

Kapaciteten i Canada Works var fuldt udnyttet i årene, frem til den danske stat skrev kontrakt med Peto, Brassey & Betts.²³⁾ Fabrikken fremstillede ud over damplokomotiver også andre jernkonstruktioner, bl.a. brodele til de engelske ingeniørers opgaver rundt omkring i verden og broer til de jysk-fynske strækninger, heriblandt den nu fredede Langå-bro fra 1862. Flere forfattere peger på, at Canada Works var en ekceptionel fabrik for sin tid – den byggede rullende materiel og broer på rekordtid, bl.a. p.g.a. en usædvanlig høj grad af mekanisering for 1850'erne, allerede på dette tidspunkt inspireret af den udvikling, den amerikanske værkstøjsindustri var inde i.²⁴⁾

Det var i disse værksteder, de jysk-fynske lokomotiver tog form ti år efter fabrikkens åbning, da der var oparbejdet en meget betydelig erfaring med produktion af canada-maskiner. Den danske stat kunne ikke have fundet et værksted med mere erfaring med at bygge et meget stort antal af stort set de samme lokomotiver – ikke egentlig serieproduktion, men trods alt med betydelig anvendelse af de samme grundelementer.

Canada-maskinerne havde dog en dansk forhistorie, der strækker sig nogle år tilbage, før kontrakten om de jysk-fynske baner, og der var derfor også en vis dansk erfaring med disse maskiner og deres driftssikkerhed. Canada Works havde allerede i 1858 før indgåelse af kontrakten om den jysk-fynske bane leveret to lokomotiver af type 2'-B-0 til Südschleswig'sche Eisenbahn. Disse to lokomotiver var en variation over den canadiske standardtype, der altså mere eller mindre kunne ændres efter kundens ønske, men i princippet var samme teknologiske platform.²⁵⁾



Canada-lokomotivernes hovedtype var oprindelig konstrueret nogle år tidligere af Alexander Allen, der var Locomotive-Superintendent ved London & North Western Railway (LNWR). Datidens engelsk-konstruerede lokomotiver var normalt udstyret med indvendige cylindre, anbragt side om side mellem de to lokomotivrammer under kedlens røgekammer som på den sjællandske ODIN-klasse fra 1847. Denne placering medførte dog dengang ofte problemer i form af, at der skete brud på drivstænger og styring. For at modvirke problemet måtte cylindrene flyttes uden for rammedelene og væk fra hinanden. Alexander Allen konstruerede derfor fra 1840'erne sine lokomotiver med en dobbeltramme, hvorimellem cylindrene kunne placeres og dermed med større afstand fra hinanden. Selve canada-lokomotivtypen, som blev leveret til Jylland og Fyn, blev ved Canada Works designet af konstruktøren Harrison.²⁶⁾

Om den oprindelige canadiske type 1-B-0 dannede grundlag for de til Jylland og Fyn leverede lokomotiver, kan man kun gisne om. De få bevarede tegninger og fotografier tyder på, at ligheden var meget stor, og kun mindre tekniske forskelle synes at have adskilt lokomotiverne. Derfor er det nærliggende at konkludere, at lokomotiverne fra Canada Works var en slags standard-lokomotiver, der også kørte i Danmark med lettere tilpasning. Sluttelig ser det ud til, at Canada Works havde

mulighed for at levere en lokomotivtype med en hjulstilling 0-B-1 i stedet for den gængse 1-B-0, hvilket sikrede en bedre vægtfordeling på lokomotivet og derved muligheden for at få større driv- og kobbelhjul forrest.

Alternativer til de to-koblede lokomotiver fra Peto, Brassey & Betts fandtes bestemt på dette tidspunkt, så man kan spørge, om canada-maskinerne egentlig var den bedste vare på hylden blandt de eksisterende variationer over temaet. En række andre lokomotiver blev konstrueret i England på samme tidspunkt, både hos Stephenson, Hawthorn, Kitson, Thompson & Newitson og flere andre – næsten alle af type 1-B-0 eller 0-B-1, altså som canada-maskinerne.²⁷⁾ Man skal huske på, at George Stephenson og senere sønnen Robert Stephenson fra deres fabrik i Newcastle indledningsvis var toneangivende, og at alle andre kopierede eller forbedrede Stephensons maskiner. Efter alt at dømme ville den danske stat have kunnet anskaffe andre maskiner, men disse ville med små variationer have haft nogenlunde samme ydelser, teknik og mål – og dermed ikke betydet hverken dårligere eller bedre trækraft på de jysk-fynske baner. Og Canada Works havde vist sig i stand til at levere lokomotiver i et utroligt tempo – og havde oparbejdet en enorm erfaring med netop denne type maskiner. En samlet vurdering af lokomotiverne munder således ud i, at valget var ganske fornuftigt og be-

En række engelske fabrikker tilbød variationer over den type lokomotiv, som Canada Works var leveringsdygtig i gennem 1850-60'erne, bl.a. Kitson, Thompson & Newitson i Leeds. Her ses en to-koblet maskine fra virksomheden, afbildet i det samtidige engelske værk *Railway Machinery* by D.C. Clark, 1855 (Danmarks Jernbanemuseum).

De 20 Canada-maskiner havde lettere varierende ydelser, men var af den her afbildede type, som blev besluttet i 1861. De seks fynske lokomotiver fik lidt andre specifikationer og blev dermed lidt stærkere - og 500 £ dyrere pr. stk. (Danmarks Jernbanemuseum).

stod i velafprøvet teknologi. Det var lokomotiver af nærmest standardtype for den tid. Det var en forsigtig og velovervejet beslutning på et tidspunkt, da man let kunne gå galt i byen, hvis man blev for overmodig. Der er ikke tvivl om, at anskaffelsen af uprøvet, ny teknologi ofte gav et voldsomt besvær, fordyrede anskaffelsesomkostningerne og vanskeliggjorde driften. De mest ekstreme eksempler kendes fra England, hvor f.eks. Brunels tidlige atmosfæriske bane var en teknologisk umoden løsning og derfor blev bekostelig og dårligt fungerende.²⁸⁾

DE JYSK-FYNSKE CANADA-LOKOMOTIVER OG TILPASNINGEN TIL DANSKE FORHOLD

Lokomotiverne, der kom til at køre i Jylland og på Fyn, var altså med mindre variationer stort set ens og er siden da også i Danmark blevet omtalt som Canada-maskiner. Med udgangspunkt i grundtypen fra den engelske fabrik var det den danske kontrollant N.H. Holsts opgave at gennemgå tegninger og specifikationer og i forhold hertil at tilpasse forskellige detaljer til danske forhold. Holst konsulterede i denne sammenhæng Otto Busse (den ældre), der i 1860 blev ansat som konsulent.

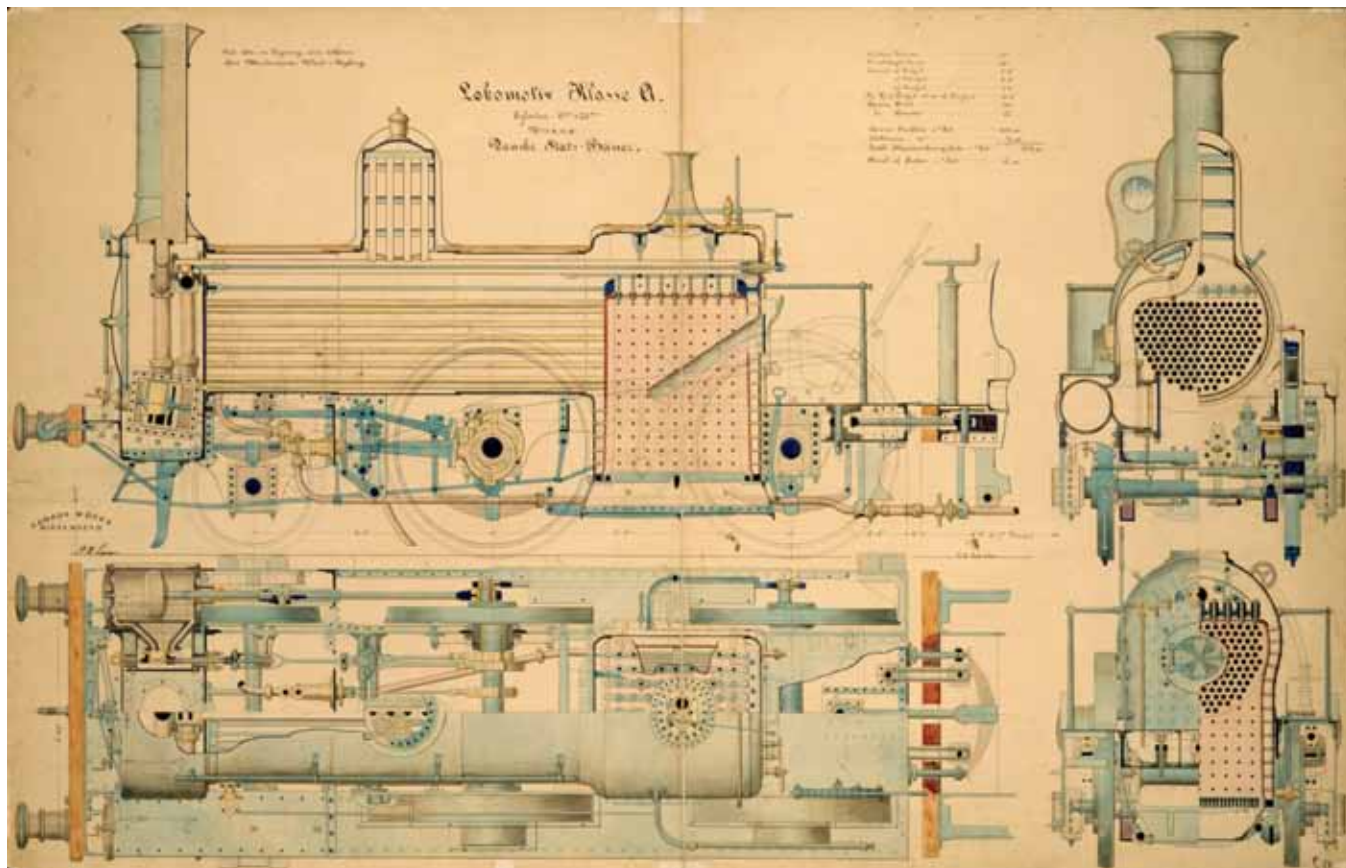


Fig. 1. Tegning fra Canada Works med forslag til en tre-akslet tender. Det blev ikke denne type, men en enklere og billigere to-akslet tender, der fulgte med canada-maskinerne og kørte på de jysk-fynske strækninger (Danmarks Jernbanemuseum).

Fig. 2. Tegning fra Canada Works af Locomotive Engine as proposed for the Royal Danish Railway, Canada-maskine set fra siden og forfra. Bemærk, at tegningen viser et O-B-1-type lokomotiv og ikke som de leverede en 1-B-0-type (Danmarks Jernbanemuseum).

Busse var kommet fra Tyskland i 1846 ved anlæggelsen af København-Roskilde-banen og havde allerede indsigt i jernbaner fra anlæg i Tyskland. I begyndelsen af 1860'erne var han godt 40 år gammel og måske landets mest erfarne på området. Det var således primært Holst og Busse, der vurderede de danske lokomotiver og arbejdede med tilpasning til danske forhold, men Rambusch nævner i sine erindringer, at også ingeniørerne Møller og Søren Dyhr blev ansat som kontrollanter ved banen under dens anlæggelse – det var dog ikke specifikt materiellet men alt teknisk knyttet til banens anlæggelse.²⁹⁾

Mens der ved anskaffelsen af den første jernbanefærge til overfarten på Lillebælt fandt flere studierejser og besigtigelser sted, synes det ikke at have været tilfældet med anskaffelsen af lokomotiverne. Canada-maskiner kørte jo allerede på den slesvigske bane, og det bevarede materiale tyder på, at kontrollen fandt sted ud fra englændernes medbragte specifikationer og tegninger.³⁰⁾

Tilsyneladende voldte samarbejdet mellem englænderne og Holst ikke det store besvær. Brassey havde ellers et meget anstrengt forhold til en række af den danske stats kontrollerende ingeniører, der var udgået fra Den polytekniske Lærestanstalt i København. Som de praktikere, englænderne var, havde de næppe megen respekt for de teoretisk velfunderede danskere uden praktisk jernbaneerfaring og havde lettere ved at komme ud af det med militæringeniører som Holst, der ofte havde erfaring fra ingeniørtropperne og ikke var uvant med at styre store arbejds hold.³¹⁾

Så sent som i 1863-kontrakten fremgik det, at der skulle leveres to forskellige lokomotiver. Men der kom aldrig to typer – formentlig af økonomiske årsager. De muligheder, der nu var tilbage, var at justere på grundudgaven, så den i højere grad kom til at modsvare de danske ønsker og behov.

I det bevarede materiale fra statens forhandlinger med entreprenørerne mellem 1859 og 1862 findes tre tegninger med teksterne hhv. "Proposed Tender for Jutland Engines", "Locomotive Engine as proposed for the Royal Danish Railway" og "Danske Jernbaner, 16 tons Locomotiv", som i nogen grad giver indsigt i de overvejelser og valg, der blev foretaget undervejs.³²⁾

Tender-skitsen (Fig. 1), der er uden nærmere målangivelser, viser en tidstypisk tre-akslet ramme-tender med bremses på alle aksler og bremsen betjent af et håndhjul på selve tenderen. Det må betragtes som en helt almindelig standardtype omkring 1860, der ikke kan have givet anledning til særlige overvejelser. Denne type tender kørte på det tidspunkt verden over og var en velafprøvet, stabil konstruktion. Alligevel endte det med en anden type tender til de jysk-fynske baner. Det var simpelthen billigere at vælge en tender med to aksler, og der var ikke behov for en tre-akslet.

De to skitser af et lokomotiv, dateret 1861 (Fig. 2) rummer ikke detaljerede tekniske specifikationer. Tegningerne består af hhv. en opstalt samt en fronttegning. Det viste lokomotiv er en O-B-1 type med dobbelte rammer og indvendige cylindre og styring.

Fordelen ved at have kobbel- og drivhjulene forrest var, at man derved kunne give lokomotivet en længere hjul- eller akselafstand de to drivende aksler imellem og dermed sørge for, at lokomotivet havde en roligere gang (løb) i skinnerne. Men for at fordele lokomotivvægten på skinnerne blev det nødvendigt med en et-akslet efterløber, her bag fyrcassen. Uden denne ville akseltrykket ganske simpelt have været for stort til de anvendte skinner. Desværre betød det ofte, at der var større akseltryk på den ikke drivende aksel end dér, hvor det var nødvendigt, nemlig på kobbel- og drivakslene. Yderligere gav det store kobbelhjul forrest et større slid på hjulets flanger samt større slitage på skinnerne i kurver. Desuden var det med de indvendige cylindre sværere at komme til at servicere lokomotivets bevægelige dele som driv- og kobbelstang samt styring.

Den anden tegning (Fig. 3) er dateret 1862 og viser et lokomotiv af typen 1-B-0n2, det vil sige med en et-akslet forløber, driv- og kobbelhjul, og hvor kobbelhjulet ligger bag fyrcassen.³³⁾ Lokomotivet har skrå cylindre monteret udvendigt mellem de to rammedele. Dette giver lokomotivet et muligt større akseltryk på første aksel, end godt er, og det derfor i nogle tilfælde var nødvendigt at anbringe en stor vægtsklods under førerhusgulvet for at balancere lokomotivet mere og give et bedre akseltryk (adhæsion) på de drivende to aksler.

Fig. 1.

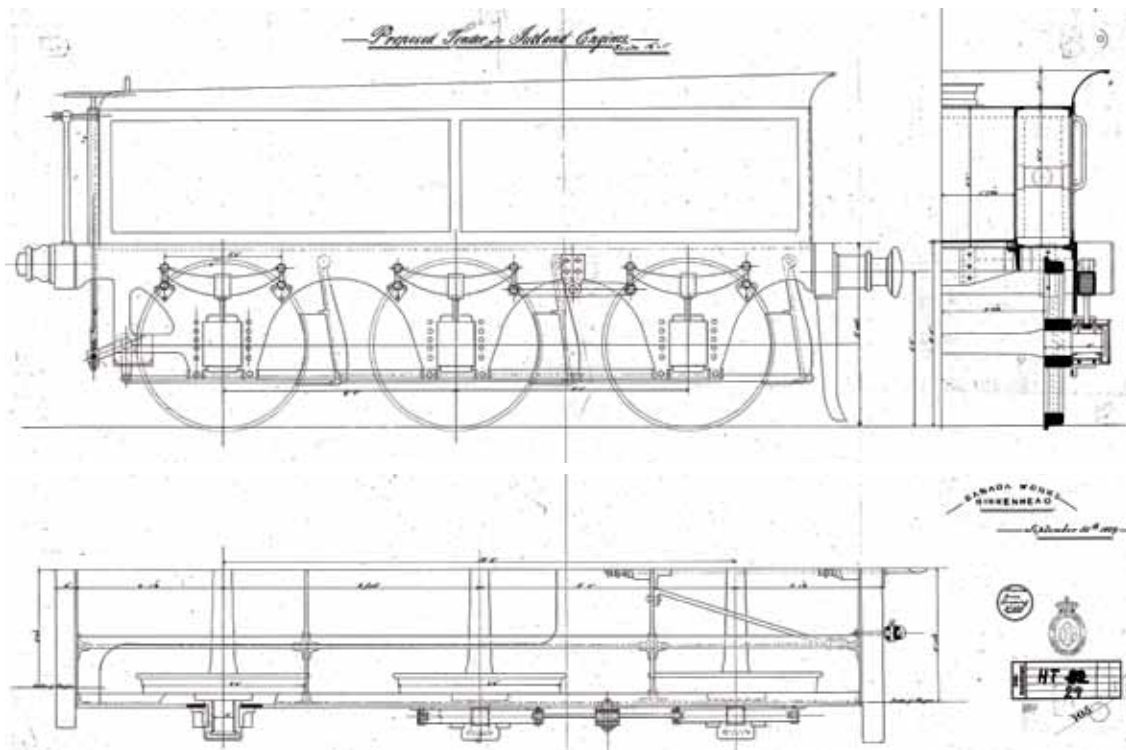
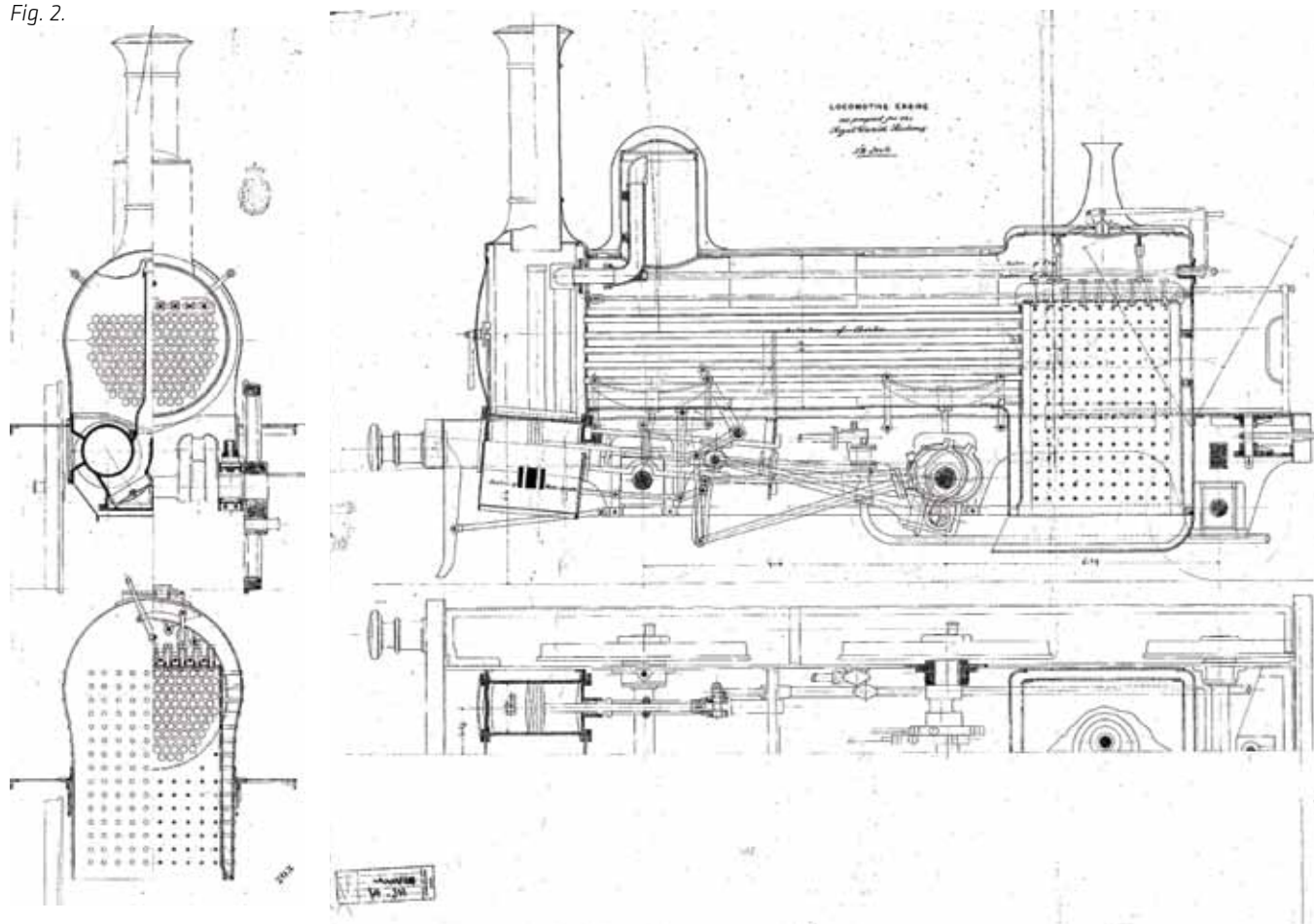


Fig. 2.



16 TONS LOCOMOTIV

Støttestrømme	2'
Støttediameter	2'
Brændeaffaldet	1 1/2'
Støvaffaldet	1 1/2'
Støvaffaldet	1 1/2'
Skidstøtteaffaldet	1 1/2'
Brændeaffaldet	1 1/2'
Støvaffaldet	1 1/2'
Støvaffaldet	1 1/2'
Støvaffaldet	1 1/2'
Støvaffaldet	1 1/2'
Støvaffaldet	1 1/2'
Støvaffaldet	1 1/2'

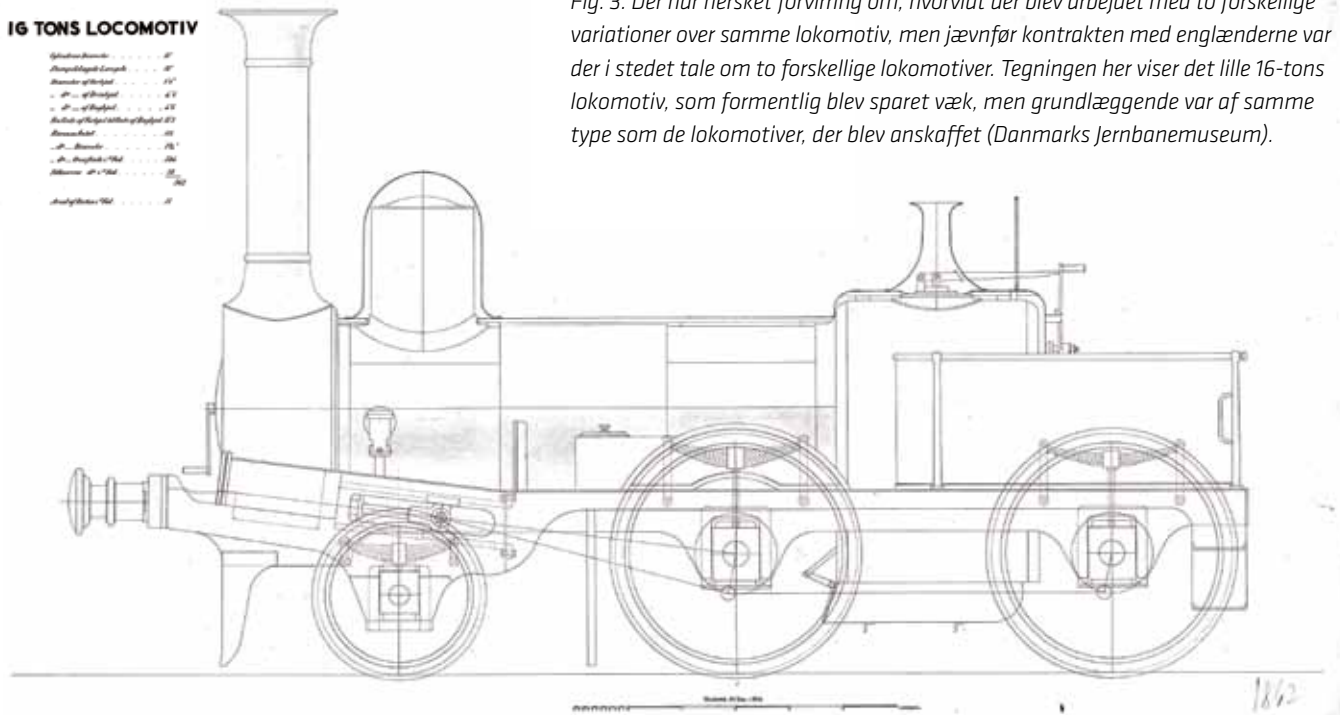


Fig. 3. Der har hersket forvirring om, hvorvidt der blev arbejdet med to forskellige variationer over samme lokomotiv, men jævnfør kontrakten med englænderne var der i stedet tale om to forskellige lokomotiver. Tegningen her viser det lille 16-tonns lokomotiv, som formentlig blev sparet væk, men grundlæggende var af samme type som de lokomotiver, der blev anskaffet (Danmarks Jernbanemuseum).

Fordelen er, at det er lettere at komme til de bevægelige dele som krydshoved, driv- og kobbelstang. De senere valgte lokomotiver var netop af denne type, men med andre dimensioner, bl.a. en større ildpåvirkningsflade, da den viste faktisk var mindre end på den sjællandske ODIN-klasse fra 1847. Odin, som i 1847 blev leveret fra Sharp Brothers i Manchester, havde en hedeflade på 77,2 m², mens 1862-skitsen kun havde en hedeflade på 53,2 m² – med en alt for svag ydelse til følge. Det skyldes, at 1862-skitsen viser de 16-tonns lokomotiver, som ikke blev anskaffet.

Den lokomotivtype, der skulle befære de jysk-fynske strækninger, skulle være af 1-B-On2-typen med udvendige cylindre og en væsentlig større hedeflade end foreslået til de lette 16-tonns lokomotiver og skulle følges af en to-akslet tender. Hovedbegrundelsen for anskaffelsen var, at man derved kunne få lokomotiver, der var teknisk afprøvede i Slesvig, og dermed undgå børnesygdomme og opnå stabil drift fra banens start.

Det var næppe vanskeligt for de to teknikere at sikre, at de større 20-tonns lokomotiver var stærkere end de planlagte, mindre 16-tonns lokomotiver. De endelige maskiner blev leveret med en hedeflade på 87 m². Statens sagkyndige sikrede således, at lokomotivernes ydelse var tilpasset især de jyske strækningers mere krævende topografi, men det var små justeringer, og der blev uheldigvis også foretaget en ændring, som fik uheldig betydning for canada-maskinernes drift i Danmark.³⁴⁾

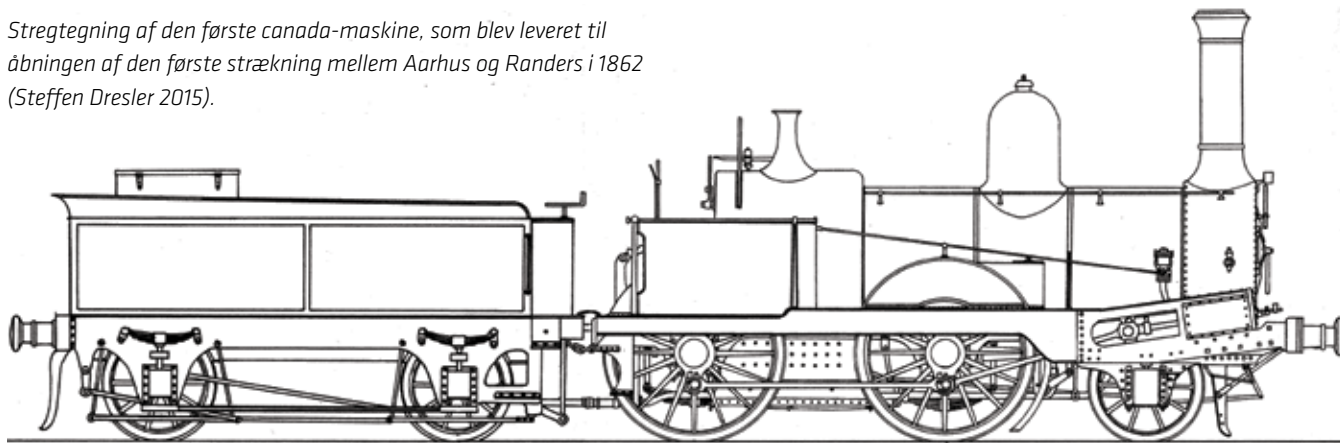
Inden den ordinære drift på Aarhus-Randers-banen fandt et mindre uheld sted ved en prøvekørsel med deltagelse af

en række vigtige gæster. Fyrkassen på lokomotivet blev blotlagt for vand under kørsel op ad en bakke, blypropperne smeltede, og vand fra kedlen slukkede ilden – lokomotivet gik i stå. Det medførte forflyttelse af den norske fødte lokomotivfører Gabriel Hinné, og at Holst som statens kontrollant gennemførte en nedsættelse af kedeltrykket fra de 7,7 kg/cm² til 7,0 kg/cm². Det viste sig at være en fejl, som gjorde canada-maskinerne svagere i anvendelsen, end godt var.³⁵⁾

Canada-maskinerne udviste mindre variationer, bl.a. afvigende cylinderdiametre (381 mm på nr. 1-8 og 15-16, 394 mm på de fynske nr. 9-14 samt 17-20), forskellig slaglængde (508 mm på nr. 1-8 og 15-16, 553 mm på de fynske nr. 9-14 og 17-20) samt en svagt varierende drivhjulsdiameter (1524 mm på nr. 1-4, 1539 mm på nr. 5-20). Trækraften blev som følge af disse ændringer forøget på de fynske maskiner og de senere leverede til Jylland, og lokomotiverne blev også dyrere.³⁶⁾

Canada-maskinerne blev leveret fra Birkenhead, der oprindelig var valgt bl.a. ud fra muligheden for let udskibning, og sejlet delvis adskilt til Danmark, hvor de blev samlet henholdsvis i Aarhus og for den fynske banes vedkommende i det nye maskindepot i Nyborg. Peto, Brassey & Betts leverede de bestilte lokomotiver rettidigt. I 1862 kom canada-maskinerne med numrene 1-4 som de første i drift på Aarhus-Randersstrækningen. Alle lokomotiver var nummereret fortløbende. Seks lokomotiver med numrene 9-14 betjente den fynske bane i de første år. I alt nåede Canada Works at levere 20 canada-maskiner til de jysk-fynske baner i årene 1862-1868, hvorefter supplering med nye lokomotiver af typen Litra B og H fra Robert Stephenson & Co. i Newcastle begyndte fra 1868.

Stregtegning af den første canada-maskine, som blev leveret til åbningen af den første strækning mellem Aarhus og Randers i 1862 (Steffen Dresler 2015).

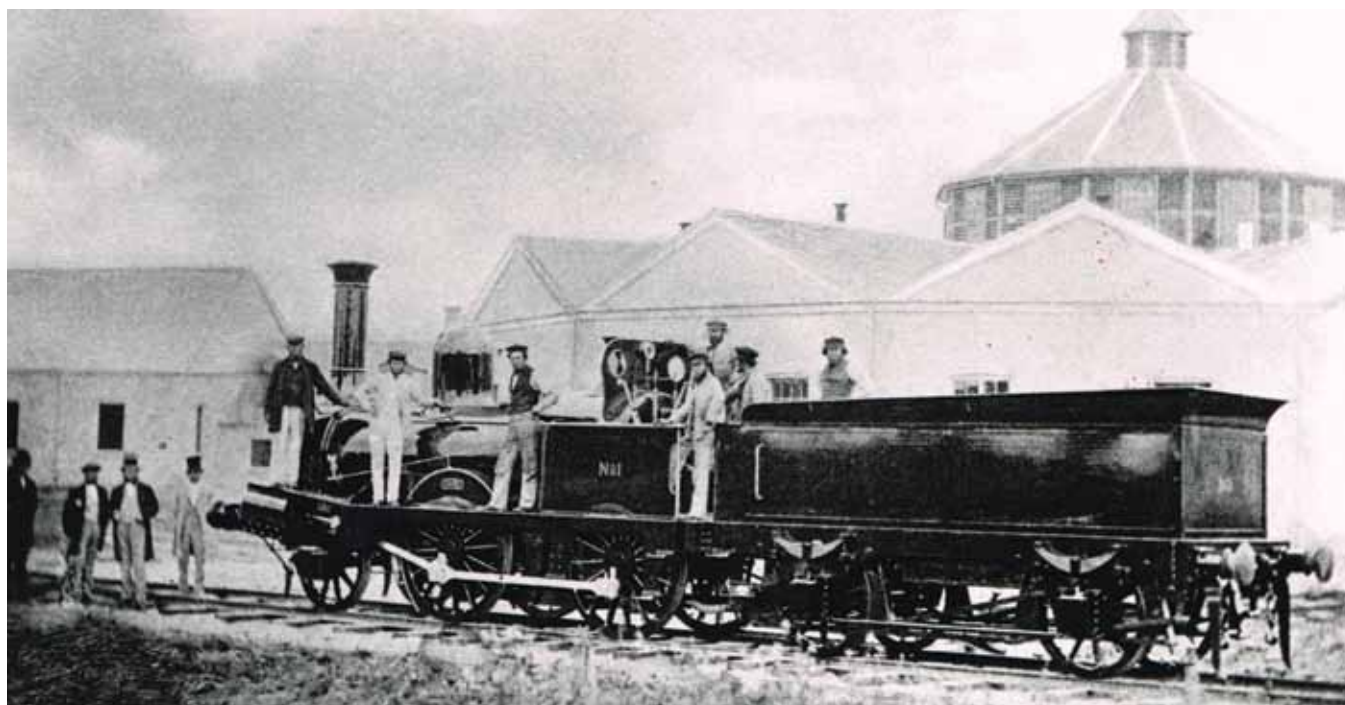


Efter at lokomotiverne var leveret i Nyborg, var der hektisk aktivitet i månederne før banens indvielse 7. september 1865. Lokomotiverne blev leveret delvis adskilte og pakket med kul for at stabilisere dem under transporten fra England. I månederne før åbningen kunne beboerne i Nyborg og langs det nu brugbare banelegeme se canada-maskinerne nr. 9-14 under prøvekørsler med nogle af de nye vogne, som var kommet ind via Odense Havn. Canada-maskinerne var dog ikke de første lokomotiver, som kørte på Fyn. Da de engelske entreprenører påbegyndte arbejdet på banen, fragtede de i 1863 to lokomotiver, som de havde benyttet i Østrig, fra Wien og via kanalen ind til Odense, hvor de blev opstillet på kajen. De kunne ikke komme videre ved egen kraft, for havnesporet var endnu ikke færdigt. Lokomotiverne ankom sidst i februar og stod på

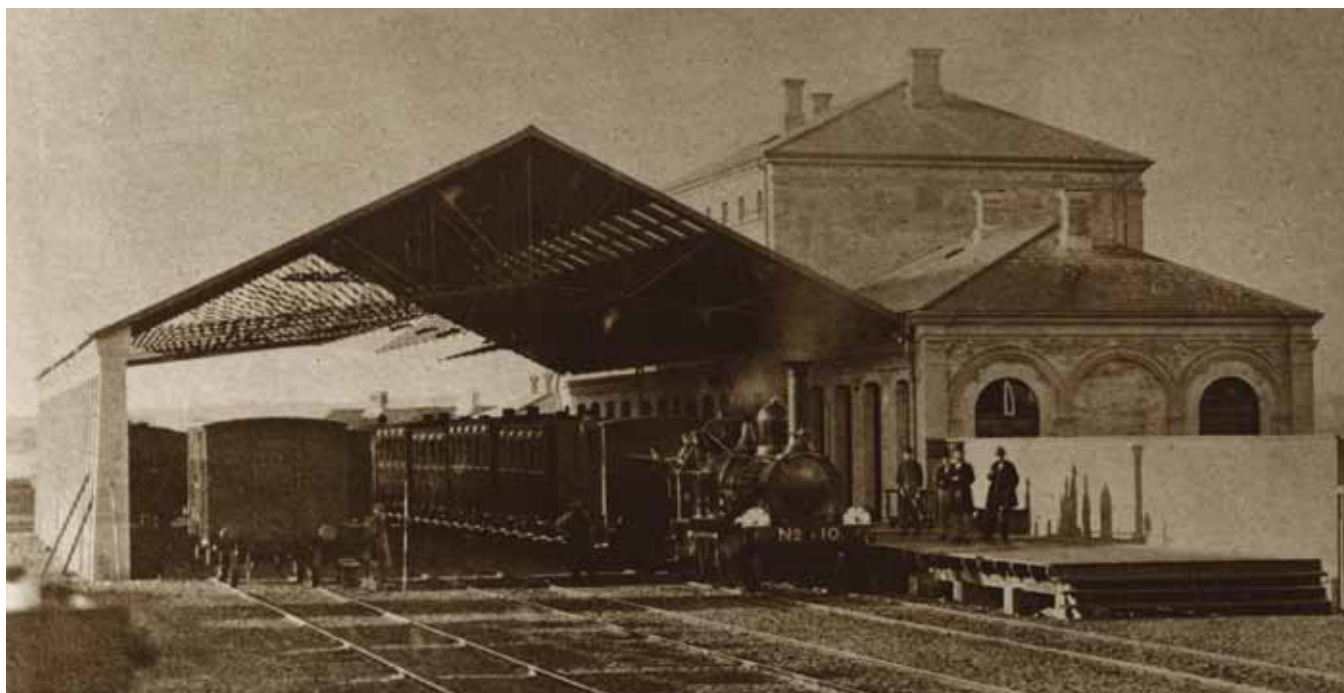
havnen lige til august, da de ved egen kraft kunne køre ad havnesporet op til den stationsplads, hvor den nye banegård i Odense kom til at ligge. Første gang, fynboerne kunne se et lokomotiv i bevægelse, var den 10. august 1863. *Fyens Avis* skrev den 11. august, at

”Det af os i Fredags omtalte Arbeidslocomotiv gjorde igaar sin første Fart paa den fynske Jernbane, idet det førtes ad Banen fra Kanalen til Stationspladsen udenfor Kongensgade, hvor det ankom kl. 5½ Efterm. Ikke faa af Byens Beboere havde begivet sig ud til Stationspladsen for at iagttage dette her paa Fyen aldrig førhen seete Skuespil.”

Derefter kunne de ses arbejde langs strækningen, bl.a. ved kørsel med store mængder ballast fra grusgrave i Langeskov på Østfyn og ved Vissenbjerg på Vestfyn.³⁷⁾



Samme lokomotiv som på ovenstående tegning, fotograferet i Aarhus i 1862 (Danmarks Jernbanemuseum).



PERSON- OG GODSVOGNE TIL DEN FYNske STRÆKNING

Det udlægges indimellem sådan, at det var forudsat i kontrakten med den danske stat, at englænderne skulle anlægge en fabrik til produktion af vogne og andet materiel til banerne som en del af 1861-kontrakten.³⁸⁾ Sådan var kontrakten imidlertid ikke formuleret. Som vi har set ovenfor, anlagde Peto, Brassey & Betts ikke en lokomotivfabrik i Danmark, men benyttede den eksisterende kapacitet i Birkenhead og måtte så sejle lokomotiverne til Danmark. I kontrakten fremgår det af § 72, at driftsselskabet "vil have at anskaffe og vedligeholde alt til Driften fornødent Materiel af Locomotiver, Vogne af enhver Art ... samt at drive Banerne og vedligeholde disse ...". I den følgende paragraf blev opgaven specificeret til at omhandle anskaffelsen samt at "vedligeholde til enhver Tid i fuldkommen god Stand ... det hele Driftsmateriel."³⁹⁾

Der var således ikke et direkte krav om en fabrik, men om evnen og kapaciteten til at kunne vedligeholde. I praksis betød det naturligvis, at man ikke kunne nøjes med at betjene sig af Canada Works og måtte opføre lokomotivværksteder i Aarhus og Nyborg for at leve op til kontraktens krav. Oprindeligt var det forudsat i kontrakten, at lokomotivværkstedet på Fyn skulle opføres i Odense, men kontrakten rummede muligheden for alternativet Nyborg. De engelske entreprenører valgte på det grundlag at etablere en vognfabrik i Randers og dér at bygge alle vogne, der skulle befære de jysk-fynske strækninger. På Fyn var det nødvendigt at opføre et stort lokomotivværksted, fordi Fyn var et afgrænset driftsområde. Da der endnu ikke var overførsel af vogne mellem landsdelene, skulle der ligeledes leveres vogne specifikt til Fyn. Kontraktens § 76 specificerede, hvordan vedligeholdelsesværkstederne skulle indrettes til at kunne tage både lokomotiver og vogne:

"De Hovedværksteder, der anlægges i Aarhus og Odense (eller Nyborg), forsynes med alle fornødne Maskiner, saasom Dampmaskiner, Hjuldreiebænke med Planskiver, Høvlbænke, Boremaskiner, Dreierbænke af forskjellig Størrelse, Hjulpaatrækningsmaskiner, Rundhøvlmaskiner, Værktøi for Klejnsmede, Grovsmede, Hjulmænd, Sadelmagere og Kobbersmede m.m. ... Værkstederne i Odense (eller Nyborg) gives en saadan Udstyring til de samme Arbejder for den fynske Banes Vedkommende, som maatte ansees for nødvendig."⁴⁰⁾

Der skulle desuden enten i Odense eller Nyborg anlægges et mindre værksted til smede og hjulmænd. Det var således tydeligt, at det egentlige centralværksted blev anlagt i Aarhus, mens det på Fyn skulle tilpasses det mindre behov.

Mens den engelske lokomotivfabrik leverede trækraften, blev alt materiel til de jysk-fynske baner bygget på en nyanlagt vognfabrik i Randers.⁴¹⁾ Englænderne havde allerede efter indgåelse af den første kontrakt i 1859 etableret sig i Randers og erhvervede i 1861 området ved Hvide Mølle – et område beliggende ned mod Gudenåen et par hundrede meter sydøst for Randers Station, hvis hovedbygning fra 1862 stadig er bevaret. Vognfabrikken Hvide Mølle blev Danmarks første fabrik for jernbanemateriel og fortsatte under skiftende ejerskab og fra 1890'erne på en ny adresse, bedst kendt under navnet Scandia. Fabrikken indretning afspejlede vogneteknologien på dette tidspunkt: Mens lokomotiver var fremstillet stort set udelukkende af metal, var vogne langt overvejende udført i træ. Vognhjulene til den første generation af materiel til de jysk-fynske baner blev fremstillet på Canada Works og sejlet til Randers. Vognfabrikken blev påbegyndt i juli 1861 og opført i en kombination af grundmur og bindingsværk med tegltag. Der blev bygget et 24 meter langt og syv meter bredt smede-

Et tog og canada-maskine nr. 10 med personale på Nyborg Station i 1865. Lokomotivet er endnu kun med vindfang og uden førerhus, og skorstenen har endnu ikke fået de rød-hvide farver, som kom til i 1867 (Danmarks Jernbanemuseum).

Foto fra Hvide Mølle kort efter anlæggelsen i 1862 med udendørs opmagasinering af ballastvogne og hjulsæt i forgrunden og fabrikken i baggrunden. Bemærk også den store mængde tømmer, som er oplagt lige uden for bygningerne (Danmarks Jernbanemuseum).

værksted med seks esser. Bygningen var sammenbygget i den ene gavl med et stort karetmagerværksted, 57 meter langt og 17,5 meter bredt. Her var 10 jernbanespor med forbindelse til en skydebro – landets første. Over for skydebroen blev opført et malerværksted, lige så langt som skydebroen, men knap så dybt. Desuden blev der bygget et maskinværksted, 49 meter langt og 16 meter bredt, udstyret med en 25 hk dampmaskine. Derudover var der flere mindre bygninger til oplag m.m. Den 11. januar 1862 kunne en avis berette, at de tre første vogne var færdige fra den nye vognfabrik, hvor alle de fynske vogne til banens åbning i 1865 blev bygget.

Der blev overvejende leveret helt nyt materiel til den fynske bane, men enkelte vogne var oprindelig bygget til åbningen af Aarhus-Randers-banen i 1862 og var nyrenoverede, men omnummererede vogne fra den jyske banes åbning. Men hvorfor fik fynboerne til dels tre år gamle vogne at køre i? Forklar-

ingen skal findes i det forhold, at der også på dette område skete en løbende tilpasning og ikke mindst standardisering. Selv om vognfabrikken på Hvide Mølle blev anlagt i Danmark, benyttede man stadig engelske mål, og vognene var grundlæggende engelske vogntyper. De engelske entreprenører tog simpelthen hjemlandets standarder med sig til en fabrik, bemandet med både engelske og danske håndværkere.⁴²⁾

Der var tilsyneladende ikke tale om egentlig standardisering fra dag ét, men det kom undervejs i processen – i 1863, da der allerede var leveret vogne til Aarhus-Randers-banens åbning, arbejdede Holst med en ny standardstørrelse på alle personvognenes. I maj 1863 skrev Holst til direktionen for selskabet og ønskede at fastlægge personvognes højde til ensartede 6 fod og 3 tommer. "Efter at Overingeniøren [J.F. Rowan] og Overdriftsbestyreren [John Louth] havde haft leilighed til at udveksle deres Anskuelser om dette Spørgsmaal", vedtog



De mange vogne til den fynske bane blev sejlet ind gennem Odense Fjord og via den smalle kanal helt ind til toldboden, hvor de blev løftet op på kajen og via den nyanlagte havnebane trukket op til stationsområdet. Samme vej kom englændernes arbejdslokomotiver i 1863 – da var der blot ikke noget havnespor, og lokomotiverne stod uvirksomme på havnen i næsten et halvt år, før de kom i arbejde på den fynske strækning (Odense Bys Museer).



man at anmode ministeriet om, at ... *denne Højde blev ens for alle Vogne* [udhævet af forf.]⁴³⁾ I marts 1865 – et halvt år før åbningen af Dronning Louises Jernbane – behandlede direktionen ønsket om, at de "... først byggede paa de jyske Baner benyttede Vogne paa Grund af deres større Dimension ville være at overføre til Fyen for at benytte der." Det ville være nødvendigt med en "fuldstændig Istandsættelse". Udgifterne hertil blev afholdt af banens reservefond, og arbejdet gik straks i gang. Regningen for arbejdet blev sendt mindre end en måned før banens åbning, men alle vogne var nu klar.

I maj 1865 var de første af de i alt 101 vogne, som skulle betjene Fyn, klar til levering fra Hvide Mølle. Den samlede pris løb op i 187.000 rigsdaler. Det var endnu ikke muligt at køre dem til Lillebælt og fragte dem over, for banen her var ikke anlagt endnu, så overflytning ad søvejen var eneste mulighed. I stedet for en transport via Randers Fjord valgte man at trække vognene ad den nye bane til Aarhus og fra Aarhus Havn at udskibe dem til Odense, hvor de kom ind i havnen på to store pramme, særligt bygget til formålet af en bådebygger i Randers. De store flåder havde mast og eget sejl og kunne i princippet sejle som et sejlskib, men gjorde det aldrig, når de var lastede. Dampskibet trak den spektakulære last gennem den ganske smalle, lavvandede søvej til Odense. De lange pramme med hver 21 meter spor, udlagt på dækket, bar de usentimentale navne nr. 1 og nr. 2 og var nok klodsede fartøjer, men langt mere effektive til at flytte jernbanemateriel end datidens typiske sejlskibe. Når vognene fra prammene formentlig med hjælp fra havnens vippekran var løftet op på kajen, blev de via det nylagte havnespor med hest trukket op til stationen. Selv om prammene blev trukket sindigt gennem den inderste del af fjorden og kanalen, lykkedes det alligevel at påsejle et skib i fjorden på vej ind med en af lasterne.⁴⁴⁾

Da prammene havde leveret den samlede mængde vogne, fyldte materiellet godt i landskabet ved Odense Banegård, som fortsat var under færdiggørelse. Her kunne man i efter-sommeren 1865 se følgende vogne på baneterrænet, hvorfra en del blev ført videre til Nyborg til prøvekørsel med de nye lokomotiver.



Grønholtvognen, oprindelig litra C2, bygget til åbningen af Aarhus-Randers, i værkstedet på Danmarks Jernbanemuseum i november 2015. Vognen nærmer sig færdiggørelse efter en omfattende og gennemgribende restaurering – men under vognens beklædning gemmer sig stadig væsentlige dele af den oprindelige vogn. Ud- og indvendigt malerarbejde, herunder ådring af bænkenene, resterer stadig (Fl. Wedell fot.).

- A 5-7** 3 personvogne 1. og 2. klasse (Oprindelig bygget til Aarhus-Randers som denne banes første vogne litra A1-A3)
- B 3-4** 2 personvogne 2. klasse (Oprindelig bygget til Aarhus-Randers som denne banes litra B 1-2)
- C 11-17** 7 personvogne 3. klasse (Oprindelig bygget til Aarhus-Randers som litra C1-7)
- C 18-19** 2 personvogne 3. klasse (nye)
- M 3-6** 4 personvogne 2. og 3. klasse med skrubremse (nye)
- D 5-6** 2 postvogne (Oprindelig bygget til Aarhus-Randers som litra D 1-2)
- E 6-9** 4 bagagevogne med skrubremse (nye)
- F 29-52** 24 lukkede godsvogne (nye)
- G 41-70** 30 åbne, højsidede godsvogne (nye)
- H 13-21** 9 lukkede godsvogne med skrubremser (nye)
- J 24-33** 10 åbne godsvogne med drejeskammel (nye)
- O 11-14** 5 ballastvogne (nye)

Der er kun bevaret en enkelt vogn blandt alle de ovennævnte. Det er den såkaldte Grønholtvogn, fundet som sommerhus i Grønholt på Nordsjælland og i 2004 flyttet til Danmarks Jernbanemuseum for at gennemgå en omfattende restaurering og delvis rekonstruktion. Grønholtvognen blev oprindelig leveret til åbningen af Aarhus-Randers-banen som C2 – én ud af de første seks vogne, fremstillet på Hvide Mølle, men om-litret til C12 og renoveret til åbningen af den fynske bane.⁴⁵⁾ Desuden er der bevaret en gennemrestaureret godsvogn (F 4), bygget til åbningen af Aarhus-Randers-banen i 1862.

Den tids vogne bestod af en vognkasse bygget i egetræ og med rundede sider – med betydelig lighed med den tids hestetrukne diligencer. De tidlige vogne fremtrådte i det ydre og ved deres bemaling på mange måder som kareter. Vogne-

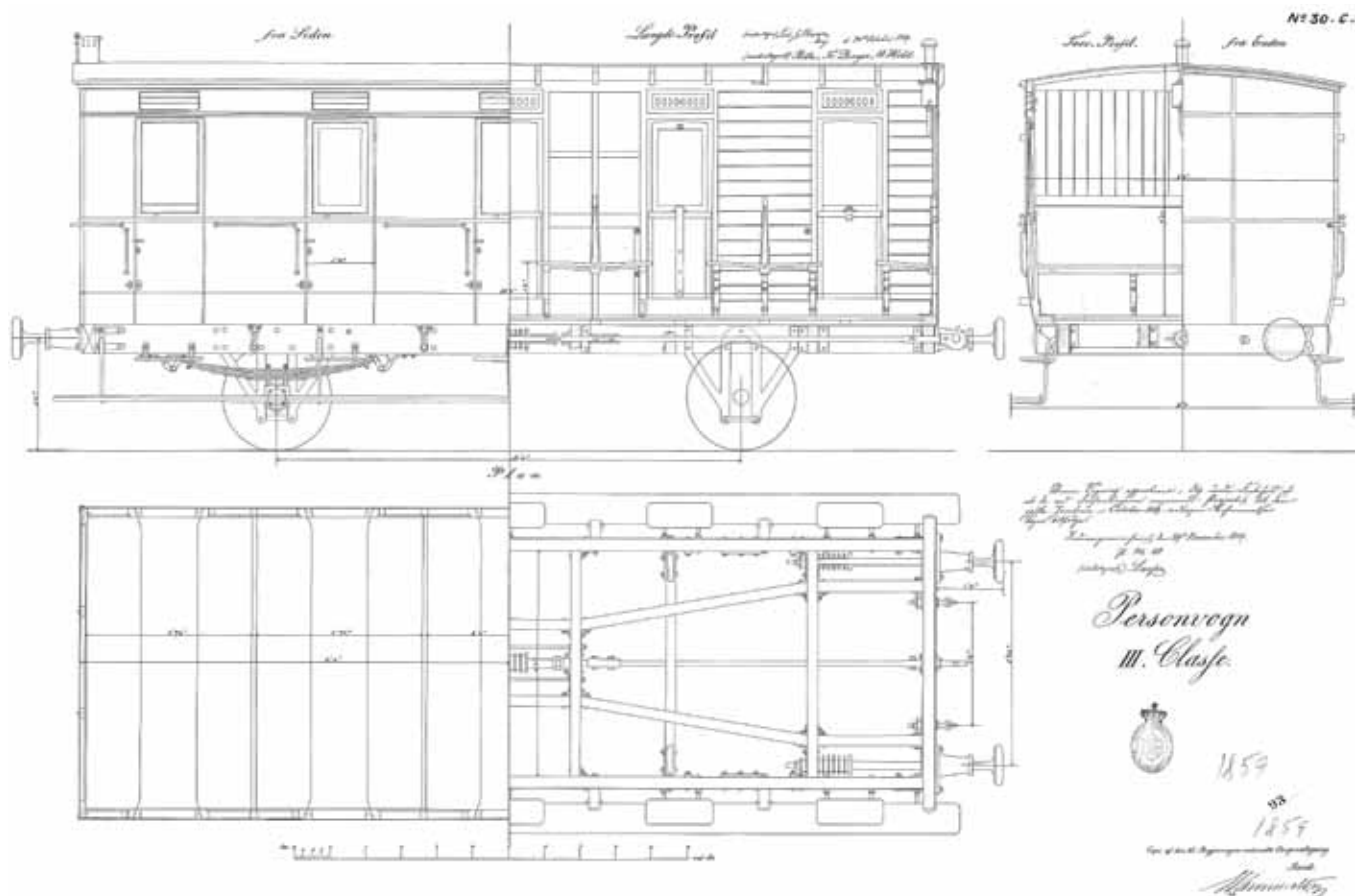
ne var beklædt med valsede jernplader og malede. Affjedringen på de to-akslede vogne med stive aksler var med blad-fjedre, og kun en del af vognene var udstyret med primitive skrubremser. Der var praktisk taget ingen af nutidens faciliteter i vognene, der dog var udstyret meget forskelligt fra 1. klasses dagligstuelignende indretning til 3. klasses hårde træ-bænke. Ved den fynske banes åbning i 1865 var eneste opvarmingsmulighed løse jernbeholdere med varmt vand, mens man på de jyske baner i en periode benyttede opvarmet sand. Senere benyttedes primitiv opvarmning med tørv og indfy-ring fra siden af vognene, og fra 1880 blev den første damp-opvarmning taget i brug på Sjælland.

Oplysning fandt sted ved rapsolielamper, der blev placeret fra vognenes tag. De blev senere benyttet til fyring med pe-troleum. Ved banens åbning var ingen vogne udstyret med toiletter.⁴⁶⁾ Personvogne blev gradvis leveret med toiletter fra o. 1870 – til 1. og 2. klasse vel at mærke.

De vogntyper, der var i anvendelse på det jysk-fynske bane-net på det tidspunkt, var repræsenteret ved den fynske banes åbning, altså kombinerede 1. og 2. klasses vogne, rene 2. klas-ses vogne, kombinerede 2. og 3. klasses vogne og 3. klasses vogne. Desuden benyttede den fynske bane postvogne, åbne og lukkede godsvogne samt bagagevogne.

Grønholtvognens egetræsskelet var overvejende bevaret, mens undervognen var væk, og bænkenene i fyrretræ var lige-ledes fjernet. Ved bistand fra en farvekonserverator er det lyk-kedes præcist at fastlægge farvesætningen på den 3. klasses åbne kupévogn, der havde separat adgang til hvert af de fem bænkesæt, som udgjorde én stor, åben kupé. Disse person-vogne bar den typiske brun-røde dodenkop-farve. Det er mu-ligt, at C12 ved overflytningen til Fyn i 1865 blev opdelt med skillerum og kom til at bestå af helt adskilte kupéer.

Hidtil har kendskabet til den jysk-fynske banes første ma-teriel ikke været meget detaljeret, men det i museets arkiv nyligt genfundne portofolio fra 1863 (omtalt ovenfor) rum-mer for hver enkelt litra-nummer ret omfattende beskri-velser af konstruktion og udstyr. Specifikationerne for hvert litra-nummer udgør (ud over beskrivelse af lokomotiverne):



De oprindelige tegninger af litra C, tredjeklasses personvogne til den jysk-fynske bane, udformet med faste bænke og indgang til fem kupéer kun adskilt af bænkeriggene. Senere blev der monteret egentlige rumdelere, formentlig ved renoveringen inden overflytning til den fynske bane i 1865 (Danmarks Jernbanemuseum).

A	(Composite Carriage A)	16 sider
B	(Second Class Passenger Carriage B)	14 sider
C	(Third Class Passenger Carriage C)	13 sider
M	Ingen beskrivelse	
D	(Post Office Carriage D)	14 sider
E	(Passenger Goods Van E)	12 sider
F	(Open Horse Box F)	10 sider
G	(Open Goods wagon G)	8 sider
H	(Covered Goods Wagon H)	11 sider
J	(Timber Wagon I)	8 sider
O	Ingen beskrivelse	

Det bevarede materiale viser også med al tydelighed, at der selv for mindre krævende teknologi som vogne var endog ret omfattende beskrivelser og tilhørende tegninger. Det var således ikke alene for lokomotiverne, som var langt mere komplekse og krævende at anskaffe og drive, at specifikationer var til stede – i høj grad også for den mere enkle teknologi, som person- og godsvogne repræsenterede. Ikke overrasken-

de ses det, at der er mere detaljerede beskrivelser for personvognene end for de mere enkle godsvogne.

Det er for vidtrækkende her nærmere at gå ind i en beskrivelse af hver enkelt vogn, men en lille smagsprøve fra den kombinerede 1. og 2. classes vogn af type A kan give en fornemmelse af detaljeringsgraden. Den meget detaljerede 16-siders beskrivelse opdeler vognen i en lang række elementer, der hver for sig beskrives, bl.a. Trimmings: "The 2nd part Compartments to have the Roof and also down the sides covered with good American waxcloth, the cushions, bucks and sides to be stuffed with no less than 90 lbs Waldhair, and 16 lbs of best curled hair, these to be covered with ... suitable canvass and again covered with the best Repo, and bound with suitable cord and fasting lace, to be finished with guild moulding. The cushions to be made back and front alike..." – og så fremdeles.

Bænkene i en tredjeklasses vogn beskrives således: "Seat-Rails and Seat. To be supported in the Centre by the Cross-bars running through the partitions and at each end by a W. I. Knee [Welded Iron] secured to the Doorpillars. The seats to be hollowed and rounded off in [Irons], in place of being flat, as shown on drawing."



Foto af to-akslet tredjeklasses personvogn (Litra C) klar til levering fra fabrikken, 1872. Hvide Mølle skiftede både hænder og navn flere gange, inden den blev til den kendte vognfabrik Scandia (Danmarks Jernbanemuseum).



Leveringsfoto fra Hvide Mølle fra ca. 1871 af en personvogn Litra A, dvs. en kombineret 1. og 2. classes vogn, her med åbenstående døre. Det giver mulighed for at fornemme forskelle mellem de to klasser, bl.a. de mere luksuøse sæder på 1. klasse (Danmarks Jernbanemuseum).

Det fremgår af teksterne, at der må have eksisteret en lang række detailtegninger i sammenhæng med de pågældende beskrivelser – disse er ikke bevaret i sammenhæng med teksterne.

Efter banens åbning den 7. september fik fynboerne lejlighed til at prøve de nye vogne og til at benytte den nye, hurtige transportvej, som reducerede rejsetiden over Fyn fra 8 timer med hestediligence til 2½ time for det hurtigste rene persontog. Den første søndag efter åbningen rejste knap 4.000 mennesker med togene og skabte et voldsomt pres på billetsalgene på stationerne, især i Odense. Det rullende materiel slog ikke til, og selv det bedre borgerskab måtte tage til takke med mere ydmyge forhold, bl.a. løst opstillede bænke i godsvognene.

Anskaffelsen af vogne og sammensætningen af togene beroede på et skøn, som kun virkeligheden kunne vise rigtigheden af. Ved den jysk-fynske banes åbning var kapacitetsfordelingen 5,7 % på 1. klasse, 22,7 % på 2. klasse og 72,2 % på 3. klasse. I første rigtige driftsår 1866-67 var benyttelsen tilsvarende kun 0,6 % for 1. klasse, 14,4 % for 2. klasse, mens det viste sig, at 3. klasse var langt den mest benyttede med 85%.⁴⁷⁾

CANADA-MASKINERNE – ET FORNUFTIGT VALG? DRIFT OG VEDLIGEHOLD FREM TIL UDRANGERING

De første driftsår kørte lokomotiverne ikke særlig meget. Der var ved banens åbning tre daglige tog i hver retning. To tog var blandede person- og godstog, mens det sidste var et rent per-



Lukket godsvogn litra F 178, fotografiet oplæbet på ark fra fabrikken. Der er tale om et leveringsfoto fra 1871, som det fremgår fra Randers Railway Works (Hvide Mølle) og en "covered Goods Truck" til "Danish Government", altså de jysk-fynske baner efter statens overtagelse. Disse fotos er tidligere publiceret i andre sammenhænge, men aldrig med de ark, de er klæbet op på (Danmarks Jernbanemuseum).

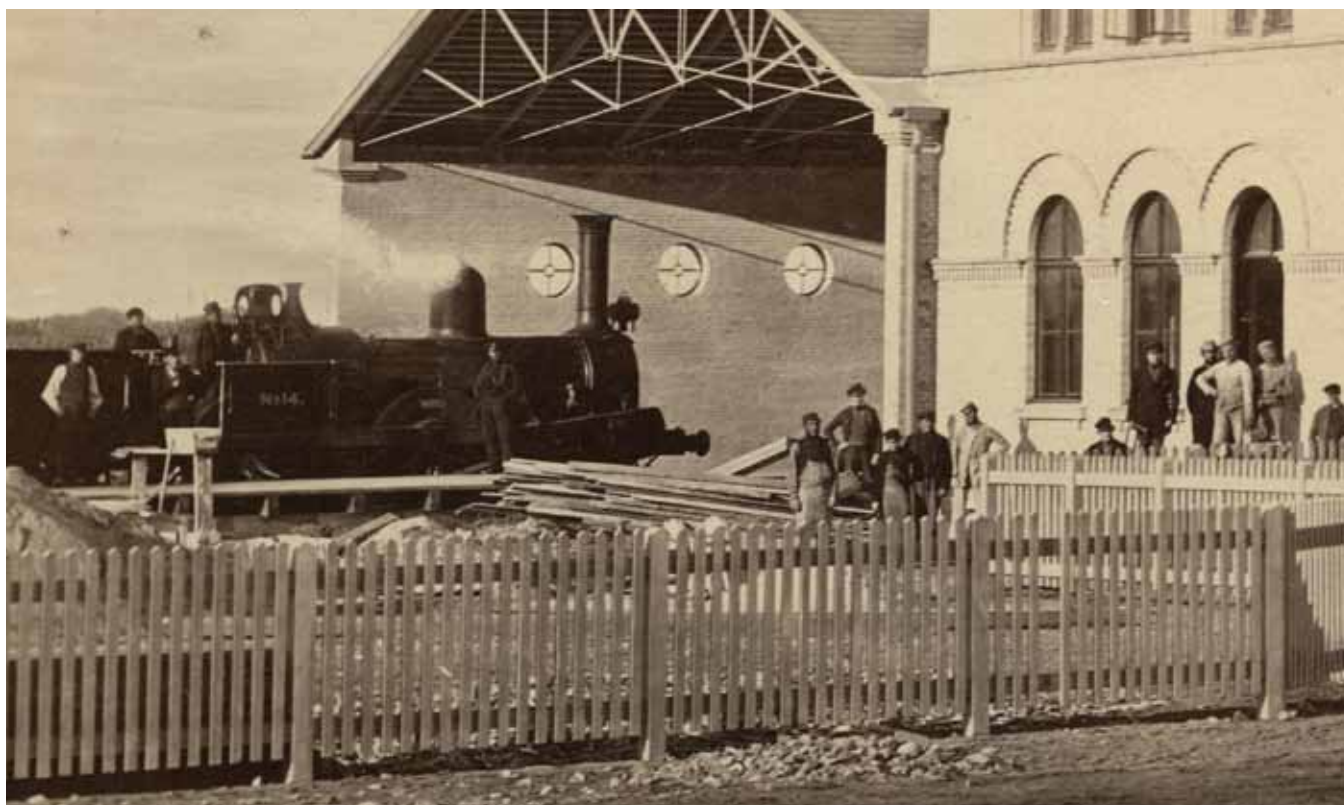
Udsnit af foto af Odense Station kort efter åbningen i 1865. Canada-maskine nr. 14 og personale ses her sammen med tilskuere ved den nye perronhal bag stationen. Bemærk bygningsmaterialerne – der manglede stadig en del færdiggørelse af bygning og omgivelser (Danmarks Jernbanemuseum).

sontog, der altså var den hurtigste måde at krydse Fyn på. Persontog gjorde kun holdt ved stationer, mens de langsommere, blandede tog også gjorde holdt ved holdepladserne efter en nærmere plan. Togene krydsede altid hinanden i Odense.

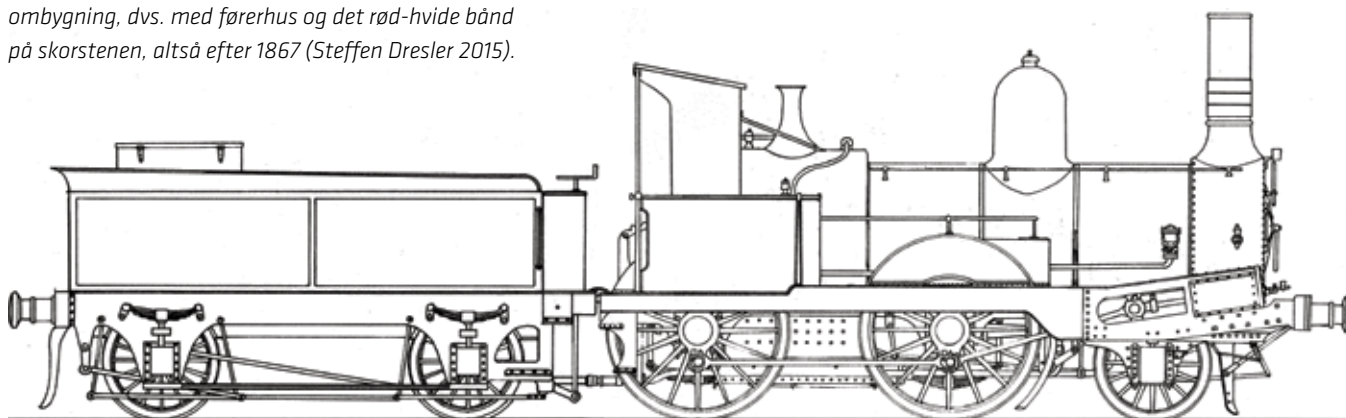
Som det snart fremgik af aviserne, var der utilfredshed med køreplanen – ikke så meget rejsetiden over Fyn, men den manglende tilpasning med færge- og togtrafikken mod København. På grund af spildtid ved postbåden i Nyborg og dårlig tilpasning med togafgangen fra Korsør blev rejsetiden ikke meget kortere end før den fynske banes åbning, når man skulle til København – rejsetiden var ca. 9 timer. I 1866 kørte togene derfor efter en ny, forbedret køreplan, der muliggjorde

en rejse fra Odense til hovedstaden på ca. 7 timer og 20 minutter. De tre daglige toggange blev udvidet til fire, og den fynske bane var nu gået ind i en egentlig driftsfase, hvor materiellet skulle stå sin prøve.

Det er via driftsberetningerne muligt at følge de enkelte lokomotivers skæbne på den fynske bane, men dette er måske ikke meget sigende – en enkelt maskine kan variere og have medfødte fejl eller svagheder. I denne sammenhæng er det mere interessant at se på det samlede driftsforløb ud fra den forventning, at de stort set ens maskiner i Jylland og på Fyn næppe har afvejet meget, og at vurderingen af deres stabilitet bedst kan finde sted på grundlag af det samlede



Stregtegning af de oprindelige canada-maskiner efter ombygning, dvs. med førerhus og det rød-hvide bånd på skorstenen, altså efter 1867 (Steffen Dresler 2015).



driftsforløb. Det kan konstateres, at der var væsentlige afvigelser i driften blandt de leverede fynske lokomotiver, idet især litra 11 og 12 i første driftsår kørte mindre end det halve af de bedst fungerende (litra 9 og 10), som tilbagelagde over 5.000 mil. I driftsåret 1867-68 gennemgik litra 9 da også "fuldstændigt Eftersyn og Reparation, indsat en Luftbeholder med 7 Rør, malet og lakeret..." og litra 10 gennemgik "Større Reparation, forskellige Kedelrør fornyede." Det var hurtigt efter anskaffelsen, men de nærmere årsager til problemerne med disse delvis fynsk samlede lokomotiver fremgår ikke. Fra 1868 kørte nu ni lokomotiver på den fynske bane – lokomotiverne fra Stephenson var ankommet.⁴⁸⁾ Med åbningen af den første jernbanefærge på Lillbælt i 1872 blev der forbindelse mellem landsdelene, og godsvogne kunne nu overføres mellem Fyn og Jylland. Fyn var ikke længere et afgrænset driftsområde.

I de følgende år arbejdede canada-maskinerne side om side med de nye lokomotiver i differentierede roller. Brud på stemmel, brud på cylinder, brud på en glider og et bræk ved en fyrkasse – år for år var der forskellige reparationer, uden at der var anledning til særlige bemærkninger, eller at der opstod bemærkelsesværdigt kritiske situationer. Canada-maskinerne fungerede, om end de nok nærmere var tålte end elskede blandt datidens jernbanefolk, som betragtede den hastige udvikling på området og de nye, stærkere lokomotiver, der kørte i udlandet.⁴⁹⁾

Efter 1868 blev den jysk-fynske bestand af lokomotiver og vogne udvidet med andre enheder, og trafikken var støt stigende. Da statsbanerne omnummererede til bogstavbetegnelse i 1879, blev canada-lokomotiverne tildelt litra A. I årene 1883-84 blev de udrangeret og havde dermed nået næsten 20 års aktiv drift – slet ikke dårligt på dette tidspunkt. Den canada-maskine, der var længst i drift, nåede den høje alder af 24 år. Alle lokomotiver blev hugget op, mens tendere fra seks lokomotiver blev ombygget til broprøvevogne, dvs. belastningsprøver på broer. I 1912 blev disse udrangeret, og kort efter var alle fysiske levn efter den første generation af lokomotiver på den fynske bane væk.⁵⁰⁾

KONKLUSION OG PERSPEKTIVER

I denne artikel er der set nærmere på anskaffelsen af drivkraft og person- og godsvogne til den fynske bane. Det har ikke været muligt fuldstændig at adskille denne historie fra historien om de samlede jysk-fynske baners anlæggelser, fordi det i store træk var én og samme ting med hensyn til de foretagne valg.

Artiklen har bl.a. peget på, at der trods det faktum, at der blev valgt én type lokomotiv med mindre variationer til alle de jysk-fynske strækninger, faktisk var indledende planer om at differentiere trækraften ved at anskaffe tungere lokomotiver til hovedstrækningerne og lettere lokomotiver til tværbanen mod Holstebro. Ligeledes er det påvist, at opfattelsen af, at anskaffelsen af materiel på dette tidspunkt var meget løst og svagt defineret, ikke holder stik – derimod var der meget omfattende beskrivelser af al materiel, helt ned til 3. classes vogne og godsvogne.

Gennem de seneste år har problemerne med at sætte de nye IC4-tog i drift givet anledning til omfattende medieomtale, og det er næppe helt forkert at sige, at mange danskere undrer sig over, at det kan være så vanskeligt at købe et tog, der kan køre. Der er mange flere nuancer i den sag, end de fleste nok forestiller sig, men helt enkelt kan det også konstateres, at anskaffelser af teknologi på det niveau aldrig har været let og enkel. DSB's måske bedste beslutning på det felt var anskaffelsen af MY-lokomotiverne i 1954 – det var særdeles driftssikre lokomotiver, som for mange vedkommende stadig er i drift. I dag overvejer DSB i fremtiden at købe dét, man kan kalde hyldevarer – dvs. velafprøvet teknologi, der kører andre steder – og det var præcis, hvad den danske stat gjorde ved anskaffelsen af trækraft til de jysk-fynske baner i 1860'erne.

På mange måder var de anskaffede standard-lokomotiver hverken værre eller bedre end de lokomotiver, der blev leveret fra andre fabrikker på samme tid. De blev købt fra en fabrik, der om nogen havde erfaring med fremstilling af samme type lokomotiv. Det var derefter den danske stats opgave via den tekniske kontrollant at foretage små tilpasninger til danske

forhold – og det var her, forløbet ikke blev ubetinget heldigt. Trods den større hedeplade, som de 20-tonns lokomotiver fra Canada Works havde, måtte man dog hurtigt konstatere, at de led under en relativt svag trækkevne, som indimellem voldte problemer – især om vinteren. På Fyn gav den ringe trækraft ikke i samme grad problemer som mellem Fredericia og Horsens, hvor der ofte var problemer med at trække store tog, og hvor der tit måtte køres med forspand. Det problem skyldtes efter alt at dømme en for stor forsigtighed, der efter et enkelt banalt uheld før banernes åbning medførte en ned-sættelse af kedeltrykket og dermed ringere trækraft.

DSB's lokomotivexpert Otto F.A. Busse jun. skrev senere om Canada-maskinerne, at "Det var gode og velkonstruerede Lokomotiver for deres Tid og som de sidste med udvendige Cylindre, som i det Tidsafsnit byggedes i England."⁵¹ Bussedom var således ikke hård, og den forholdsvis lange driftstid på ca. 20 år var helt på linje med tidens standard.

LITTERATUR

Andersen, J.P.A., Det rullende Materiel, De Danske Statsbaners 100 Aars Jubilæum, *Ingeniøren*, 1947, A 131-144.
Bay, William, *Danmarks damplokomotiver*, Herluf Andersens Forlag, 1977.
Bruun-Petersen, Jens & Ulrik Tarp Jensen, *Danske Personvogne*, Banebøger, 2012.
Cox, John C., *Samuel Morton PETO (1809-1889), The Achievements and Failings of a Great Railway Contractor*, Railway & Canal Historical Society, 2008.
Christiansen, Asger, *Fra Hvide Mølle til Scandia*, Banebøger, 1986.
Christiansen, Asger, 1865: Den fynske Hovedbane åbner, *Jernbanehistorisk årbog '90*, Banebøger, Roskilde, 1990, s. 4-17.
Christiansen, Asger, Canada-lokomotiverne, *Årsskrift 1994*, Jernbanemuseets Venner, s. 12-18.
Christiansen, Asger, Lokomotiver fra virksomheden Robert Stephenson & Co., *Årsskrift 1996*, Jernbanemuseets Venner, s. 10-12.
Dresler, Steffen, Crampton lokomotiverne ved det sjællandske Jernbaneselskab, *Årsskrift 1995*, Jernbanemuseets Venner, s. 3-13.
Dresler, Steffen, *Lokomotiverne ved statens jysk-fynske baner 1862-1892*, upubliceret manuskript, Danmarks Jernbanemuseum, u.å. (2002).
Jensen, Niels, *Fynske jernbaner*, J. fr. Clausens Forlag, København, 1976.
Jensen, Ulrik T. og Poul Thestrup, Når tegningerne ikke passer med virkeligheden – eller, Hvordan så de første personvogne leveret til banerne i Jylland egentlig ud?, *Tag i Tiden*, 2005, Danmarks Jernbanemuseum, s. 4-7.
Middlemas, Robert Keith, *The Master Builders, Thomas Brassey; Sit John Aird; Lord Cowdray; Sir John Noton-Griffiths*, Hutchinson, London, 1963.

Millar, John, *Thomas Brassey, Railway Builder & Canada Works*, Birkenhead, Cheshire, 1976.

Stürup, Jørgen, De første danske lokomotiver, *Årsskrift 1993*, Jernbanemuseets Venner, s. 12-15.

Walker, Charles, *Thomas Brassey: Railway Builder*, Frederisk Muller, London, 1969.

TRYKTE KILDER

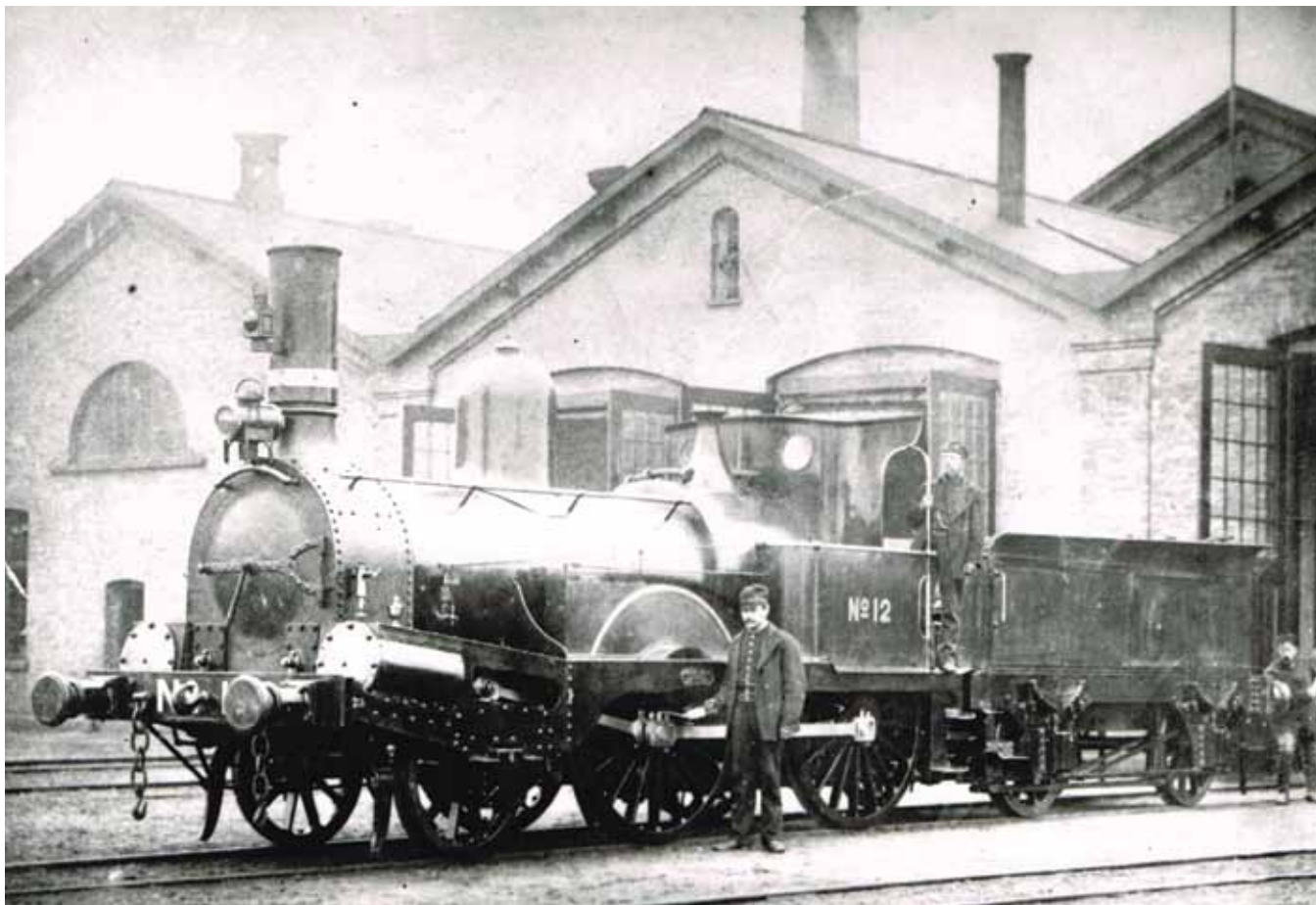
Beretning om de jysk-fynske Jernbaners Drift, J.H. Schultz, København, 1866-1884

Contract om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark, København, 1861.

Statuter for det Danske Jernbane-Driftsselskab, Bianco Luno, København, 1862.

NOTER

1. Asger Christiansen, Canada-lokomotiverne, *Årsskrift*, Jernbanemuseets Venner, 1994, s. 12-18, Asger Christiansen, 1865: Den fynske Hovedbane åbner, *Jernbanehistorisk Årbog*, 1990, s. 4-17, William Bay, *Danmarks damplokomotiver*, Herluf Andersens Forlag, 1977, s. 58, Steffen Dresler, *Lokomotiverne ved statens jysk-fynske baner 1862-1892*, upubliceret manuskript, Danmarks Jernbanemuseum, 2002, Ulrik Tarp Jensen og Jens Bruun Petersen, *Danske Personvogne*, Banebøger, 2012. Forfatterne takker Asger Christiansen for beredvilligt at stille oplysninger fra egne studier til rådighed for artiklen.
2. Det rullende materiel, *Ingeniøren*, 1947, s. A131-144.
3. Dresler op. cit. (2002) s. 19 (upagineret). Se også Asger Christiansen, Canada-lokomotiverne, *Årsskrift 1994*, Jernbanemuseets Venner, s. 13.
4. Sv. Thorning Christensen, Banelinierne og Stationerne, *Ingeniøren*, 1947, s. A126-130. Data vedr. Odin og beregning af indikerede hestekræfter se *Ingeniøren* op. cit. 1947, s. A131.
5. *Sjællandske Jernbaneselskabs lokomotiver*, Steffen Dresler, Danmarks Jernbanemuseum, 2002, side 22 ff.
6. Henrik Harnow, René S. Christensen og Gitte Haastrup, *Industrisamfundets Havne 1840-1970*, Kulturstyrelsen, 2008, s. 102.
7. Drivhjulets størrelse har indflydelse på lokomotivets igangsætning, acceleration og adhæsjon (adhæsjon = stå fast). Et stort, enkelt drivhjul som på Crampton-typerne betyder langsommere acceleration end et mindre drivhjul, men kan til gengæld tilbagelægge en længere strækning på skinnen pr. hjulomgang end et mindre hjul. Derfor anvendtes med fordel et større drivhjul på et lokomotiv, der forventedes at skulle kunne køre hurtigt og med relativt få stop. Til gengæld vil et enkelt stort drivhjul hurtigere og nemmere komme til "at spille" på skinnen, dvs. have ringere adhæsjon og køre rundt på skinnen uden at tage fat. For at undgå dette anvendtes flere mindre og kobled hjul. Det gav hurtigere acceleration og langt bedre adhæsjon. Det vil sige, at et lokomotiv med flere driv- og kobbelt hjul meget bedre kunne udnytte den trækraft, dampmaskinen producerede, end ved et enkelt drivhjul. En tommelfingerregel sagde, at store drivhjul var egnet til hurtige lokomotiver for passagertrafikken og med en ringere vognvægt i trækkrogen. Små drivhjul var for godstogs- eller blandettogs-lokomotiver med en lavere hastighed og med en større vognvægt i trækkrogen. Odin-klassen (1847)



havde kun ét drivhjul placeret på midten af lokomotivet, mens Crampton-maskinerne (1856) havde ét stort drivhjul placeret bag fyrraskassen. Det havde den fordel, at man samtidig med det større drivhjul og mulighed for en større hastighed fik sænket lokomotivets tyngdepunkt, og derved fik lokomotivet en roligere og bedre gang i sporet med mindre slid på hjul og skinner til følge. Canada-maskinerne til de jysk-fynske baner havde to koblete drivhjul ligesom de fem lokomotiver af LOKOE-klassen, som i 1858 blev leveret til den sjællandske bane.

8. I første omgang anskaffede Holst lokomotiver fra England. Holst ansatte i 1882 Otte Busse jun. som maskinchef og havde den holdning, at såvel lokomotiver som vogne skulle tegnes af danske med blik for danske forhold jf. Bay op. cit. (1977), s. 57.
9. O.F.A. Busse, Fra min Jernbanetid, *Dansk Jernbaneblad*, 1930, 38. årgang nr. 1689 ff.
10. Ibid. nr. 1689 ff.
11. Formuleringen 'stort set' anvendes her, fordi det senere blev understreget, at "Det her anførte Antal af de forskellige Locomotiver, Tendere og Vogne skal i øvrigt ikke anses for endeligt bindende, men skal efter Vedkommendes Forslag nærmere drøftes ...". *Statuter for Det Danske Jernbane-Driftsselskab*, København, 1862, Bilag B, Bestemmelser af Contracten om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark af 18de Marts 1861, vedkommende Driftsselskabet, s. 44.
12. Ibid. s. 42-43.
13. Ibid. s. 42.
14. Bay op. cit. (1977), s. 57.
15. Danmarks Jernbaner, *Historisk og Biografisk Haandbog*, Martin Buch og C.I. Gomard, Alex Kappels Forlag, København, 1933 ff., side 190, *Illustreret Tidende*, 1889, 50, 15. september, nekrolog ved Holsts død.
16. Se RA, 2357, Det Danske Jernbanedriftsselskab, 1861-1867 Sagligt ordnede sager, Direktionens forhandlingsprotokol, 1862-1867, diverse møder.
17. Ibid., 5. direktionsmøde 15. april 1863, pkt. 11.
18. Danmarks Jernbanemuseum, Portofolio med kontrakten dateret 6. maj 1863 samt beskrivelser af alt materiel. Mappen er almindeligvis udstillet i museets stående udstilling.

19. H. Harnow, *Den danske ingeniørs historie 1850-1920*, Systime, 1998, s. 20-21, R.A. Buchanan, *The Engineers: A history of the engineering profession in Britain 1750-1914*, London, 1989.
20. John Millar, *Thomas Brassey, Railway Builder & Canada Works Birkenhead*, 1976, reprinted extract 1993, s. 44-48. Se også Robert Keith Middlemas, *The Master Builders*, 1963, s. 33 ff.
21. Der er en blind plet i jernbanehistoriske studier i den forstand, at der ikke er gennemført detaljerede studier af jernbane værksteders udlæg og disponering samt bestykning, og hvordan de bedste fabrikker organiserede en så omfattende produktion.
22. *Canadian Rail*, No. 141/February 1963, The Canadian Railroad Historical Association.
23. Millar op. cit. s. 46.
24. Charles Walker, *Thomas Brassey: Railway Builder*, 1969, s. 90-91.
25. I det slesvigske område rådede man efter 1866 i alt over 1-A-1n2T2, 1-B-0n2T2 og 2'-B-0n2T2 canada-typer med mange fælles mål og træk, se William Bay, *Danmarks damplokomotiver*, afsnittene IIA, IIB og IIC.
26. H.H. Rambusch, *En gammel jernbanemands erindringer 1854-1882*, s. 70.
27. Fra min Jernbanetid, Pensioneret Maskindirektør ved DSB, O.F.A. Busse, *Dansk Jernbaneblad*, 36. årgang 1928, nr. 1562-63, 38. årgang 1930, nr. 1687-1691.
28. Se bl.a. omtalen i Chr. Wolmar, *The Iron Road: The illustrated History of Railways*, 2014.
29. Vedr. Holst og Busse se A. Christiansen (op. cit.1994), s. 13 og Dresler op. cit. (2002), s. 19 (upagineret), H. H. Rambusch, *En gammel jernbanemands erindringer*, 1854-1882, s. 70.
30. RA, 2357, Det Danske Jernbanedriftsselskab, 1861-1867 Sagligt ordnede sager, Direktionens forhandlingsprotokol, 1862-1867. Her omtales i direktionens møder allerede tidligt studierejser og besigtigelser gennemført i England.
31. Walker op. cit. s. 99, Henrik Harnow, *Den danske ingeniørs historie 1850-1920*, Systime, 1998, s. 131-133.
32. Danmarks Jernbanemuseum. De tre tegninger er dateret henholdsvis 30. september 1859, 1. april 1861 og "1862".

SUMMARY

33. 1B0n2 vil sige et lokomotiv med (1) = en forløberaksel direkte i rammen, (B) = to koblede drivhjul, (0) = ingen efterløberaksel, (n) = ingen overheder (våddamp, tysk Nassdampf = n), (2) = dampmaskine med to cylindre, én på hver side af lokomotivet.
34. Ved hedeblade eller ildpåvirkningsflade forstår man den del af den indvendige overflade af fyrkassen og røgrørene, hvor strålevarmen fra de brændte kul og røggasserne opvarmer det omliggende vand i rundkedlen til damp under tryk. Jo større hedeblade et lokomotiv har, jo mere vand kan der opvarmes og ikke mindst vedligeholdes, når dampen bruges i lokomotivets dampmaskine (cylindrene). Der skal altså være et nøje forhold mellem kedlens dampydelse og anvendt damp i dampmaskinen. Overskrides mængden af anvendt damp mod kedlens dampydelse, vil dampdrummet i kedlen gradvist tømmes og toget gå i stå.
35. A. Christiansen op. cit. (1994), s. 14, H. H. Rambusch, *En gammel jernbanemands erindringer, 1854-1882*, s. 78.
36. Se RA, 2357, Det Danske Jernbanedriftsselskab, 1861-1867 Sagligt ordnede sager, Direktionens forhandlingsprotokol, 1862-1867, mødet 29. marts 1865.
37. *Fyens Avis*, 7. og 11. august 1863, citat fra 11. august.
38. Se *Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget Danmark*, 1861, § 72 og § 73.
39. Ibid. stk. e.
40. Ibid. § 76.
41. Det følgende afsnit bygger på Asger Christiansens grundige studier af Hvide Mølle, bl.a. publiceret i Asger Christiansen, *Fra Hvide Mølle til Scandia*, Banebøger, 1986. Asger Christiansens studier bygger på et vidtfavnende kildemateriale, hvis validitet ikke skal betvivles – blot er det ærgerligt, at arbejdet er publiceret uden præcise referencer. Forfatterne takker i øvrigt Asger Christiansen for bistand til denne artikel.
42. Jens Bruun-Petersen og Ulrik Tarp Jensen, *Danske Personvogne*, Banebøger, 2012, s. 22-26.
43. Rigsarkivet, 2357, Det Danske Jernbanedriftsselskab, 1861-1867, Sagligt ordnede sager, Direktionens forhandlingsprotokol og de enkelte direktionsmøder, 1862-1867, 19. møde den 23. marts 1865, s. 95, pkt. 7.
44. Rigsarkivet, 2357, Det danske jernbanedriftsselskab, 1861-67, Sagligt ordnede sager, 10.
45. Ulrik T. Jensen og Poul Thestrup, Når tegningerne ikke passer med virkeligheden – eller, *Tog i tiden*, 2005, side 4-7.
46. Det rullende Materiel, Person- og Godsvogne, *Ingeniøren*, 1947, s. A 134 ff.
47. *Beretning om de jydsk-fyenske Jernbaners Drift*, 1866-67, København, 1867.
48. *Beretning om de jydsk-fyenske Jernbaners Drift*, 1868-69, København, 1869, s. 13.
49. I 1868 fik Fyn de nye B-maskiner fra Stephenson nr. 45-47. Vedligeholdelsen af Canada-maskinerne blev gennem årene lettere, efterhånden som ting blev udskiftede med nye og mere holdbare dele.
50. A. Christiansen op. cit. (1994), s. 18.
51. O.F.A. Busse, *Fra min Jernbanetid* (op. cit.).

THE FIRST ROLLING STOCK OF THE FUNEN LINE

When the Funen railway line opened, it was a separate operating area – separate from Jutland and Zealand. According to the contract with the Danish government, the British-owned operating company DJDS (the Danish Railway Operating Company) was to acquire rolling stock and operate the Jutland-Funen railway lines. The rolling stock, consisting of locomotives (engines) and coaches, that was acquired for the Jutland-Funen lines was of the same type for both Jutland and Funen. The rolling stock is well-known among railway history enthusiasts, but so far less focus has been on the question of whether the Danish state did in fact conclude a favourable contract with the British, which meant that we got the best and most reliable rolling stock at the price.

By means of information obtained from new source material, this article will examine the process of acquisition of the rolling stock for the Funen railway, what rolling stock was acquired and whether the choice made was sensible in the circumstances. In addition, the article will take a closer look at the traditional explanation of the acquisition process of that time: that, at the time, only general and vague descriptions of the rolling stock were provided when orders were placed, which meant that there was in fact no control of the detailed process in relation to the supplier. Finally, the article examines the operation of the locomotives, in particular with a view to assessing the acquisitions in a broader perspective.

The locomotives acquired were part of the contract with the British civil engineering contractors Peto, Brassey and Betts. The Danish state committed to a package solution, which meant that the contractors would supply tractive power for the Jutland-Funen railway from a factory belonging to one of the members of the consortium. In 1854 Thomas Brassey had opened the large locomotive and bridge factory Canada Works in Birkenhead near Liverpool at the River Mersey. During the first years, this very large and very modern factory supplied locomotives for the contractors' large construction project, Grand Trunk Railroad in Canada. A number of locomotives

were supplied for this project, and slightly altered versions of these locomotives were also delivered to a number of other countries in the 1850-60s, among them Denmark. These locomotives were named Canada engines after the factory.

With minor alterations, a total of 20 Canada engines were delivered for the Jutland-Funen lines. The locomotives for Funen were slightly more powerful, but basically the engines were identical except for varying lengths of stroke and different cylinder bores. These locomotives were the first locomotives with two coupled axles in Denmark: the first Odin class for Roskilde-Copenhagen (1847) and the subsequent Crampton engines for the Korsør line (1856) having rear single driving wheels. However, Peto, Brassey and Betts had supplied Canada engines for the Schleswig line that was constructed by the same British contractors as early as in 1854-58.

It turns out that the original plans included two different types of locomotives (large for main lines and lighter for branch lines) and in a much larger number than the 20 locomotives that were delivered. The 20 locomotives were the factory's typical standard product, as it was easy to deliver this number from Canada Works. The lower number appears to be a way of saving money in order not to jeopardise the company's profit.

According to the legal basis from 1861 and a contract concluded by the Danish state and the contractors on the rolling stock in 1863 in London, an inspector appointed by the Danish state was to approve the deliveries. This task was entrusted to Danish army engineer Niels Henrik Holst, and he made alterations of locomotives as well as coaches during the process. The most important alteration was the requirement for a larger heating surface, which provided for more powerful locomotives. But the Danish inspector also made a bad decision based on one single unfortunate incident, which resulted in a reduction of the boiler pressure, thus making the locomotives less powerful.

Recently recovered archive material from the Danish Railway Museum's archives also shows that the agreements on the acquisition of the rolling stock were not vague and gen-

eral as has often been presumed; instead very detailed contracts were concluded, including very specific details for locomotives and coaches. For each type included in the delivery of 101 coaches for the Funen railway, there are comprehensive descriptions of individual components, technical specifications, fitting up and even the fabric used for upholstery in the compartments. Also the descriptions of the locomotives were very detailed.

The coaches were delivered from the factory established in Randers by the British contractors for building coaches for the Jutland-Funen lines. It was easier for the British contractors to build the locomotives at their own factory in England and then sail the locomotives to i.a. Funen and carry out the final assembly there. On the other hand, it was presumably easier, and not too technically demanding, to establish the coach factory Hvide Mølle in Denmark. The coaches were made of wood and the most important iron components were shipped over from England.

Was the rolling stock for the Jutland-Funen lines the right choice, especially the locomotives? The performance of the individual vehicle varied, but overall the Canada engines performed satisfactorily until they were scrapped approx. 20 years later. At that time, new tractive power had long since been acquired for the Jutland-Funen lines from Robert Stephenson & Co., this time a larger number of types differentiated according to their use. The conclusion is that even though there were other suppliers of almost identical locomotives in the 1860s, the type selected was more or less the standard type of that time and the chosen supplier was a factory with extensive experience with building precisely this type of locomotive. The fact that Denmark ended up with locomotives having slightly inferior tractive power was predominantly a result of Danish decisions. Basically, the Canada engines were a sensible and conservative choice which provided Denmark with thoroughly tested technology – a sensible decision for a small country without any experience of its own with building railways and rolling stock.

SOM FUGL PHØNIX AF ASKEN

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

Af Frederik Birkholt Kolding



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



NYE BYGNINGER I BYER OG LANDSKAB

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

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

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

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

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



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

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

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



TIDLIGE JERNBANEBYGNINGER I DANMARK OG I HERTUGDØMMERNE

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

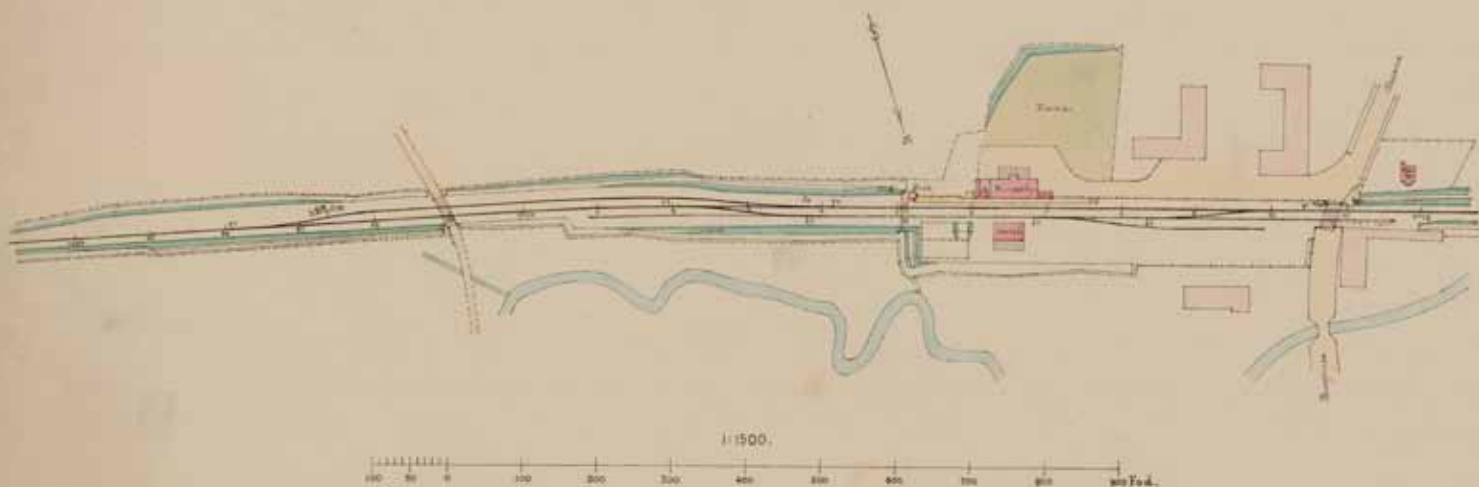
Under arbejdet i Altona fik Meyer ansættelse hos englænderen William Radford, som var ledende ingeniør ved baneanlægget. Da Radford i 1844 blev ansat af det Sjællandske Jernbaneselskab, fulgte Meyer med ham og fungerede som arkitekt for bygningerne på den nye jernbane mellem Roskilde og København, som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

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

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

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

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



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

STATIONERNE PÅ DEN FYSKE BANE

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

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

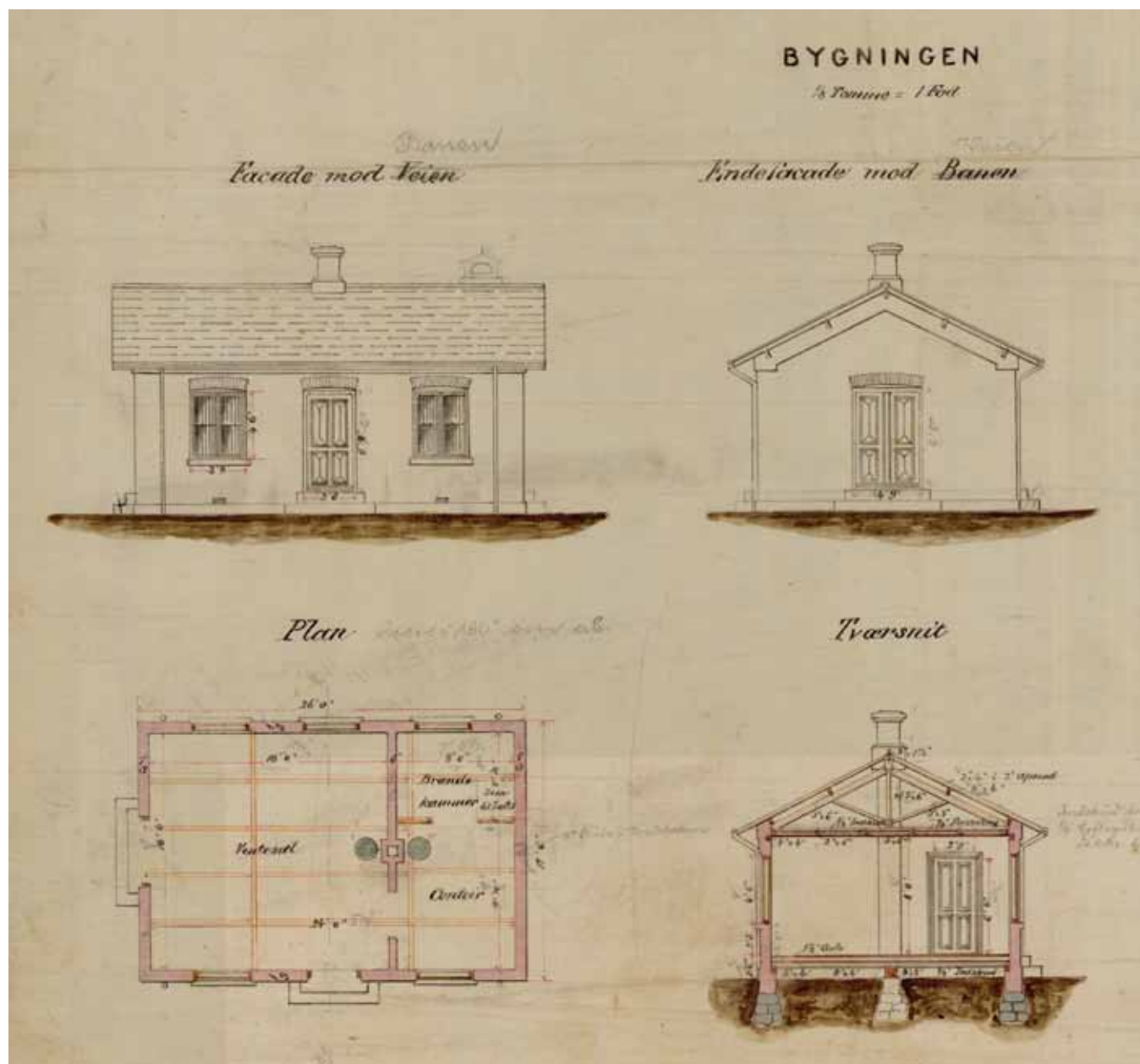
enkelt lokum og to pissoirer, mens den på en 1. classes station skulle indeholde seks lokummer og tolv pissoirer. På samme vis var tekniske anlæg, bygningstyper og deres rumfang specificeret for hver stationsklasse.¹⁰ Jernbanebygningerne på de jysk-fynske baner kan derfor ses som et af landets tidligste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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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





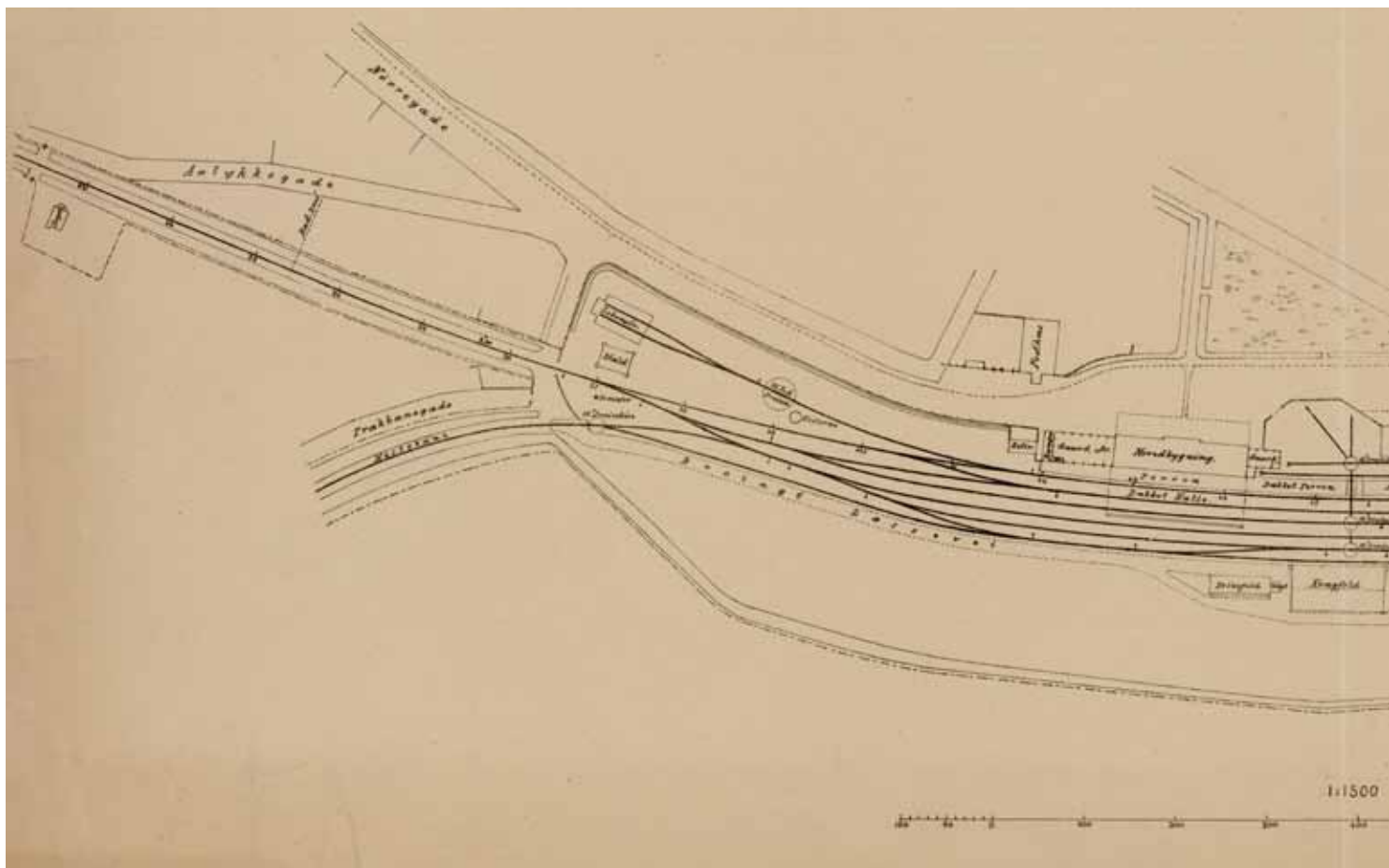
SOLIDE HUSE

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

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

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

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



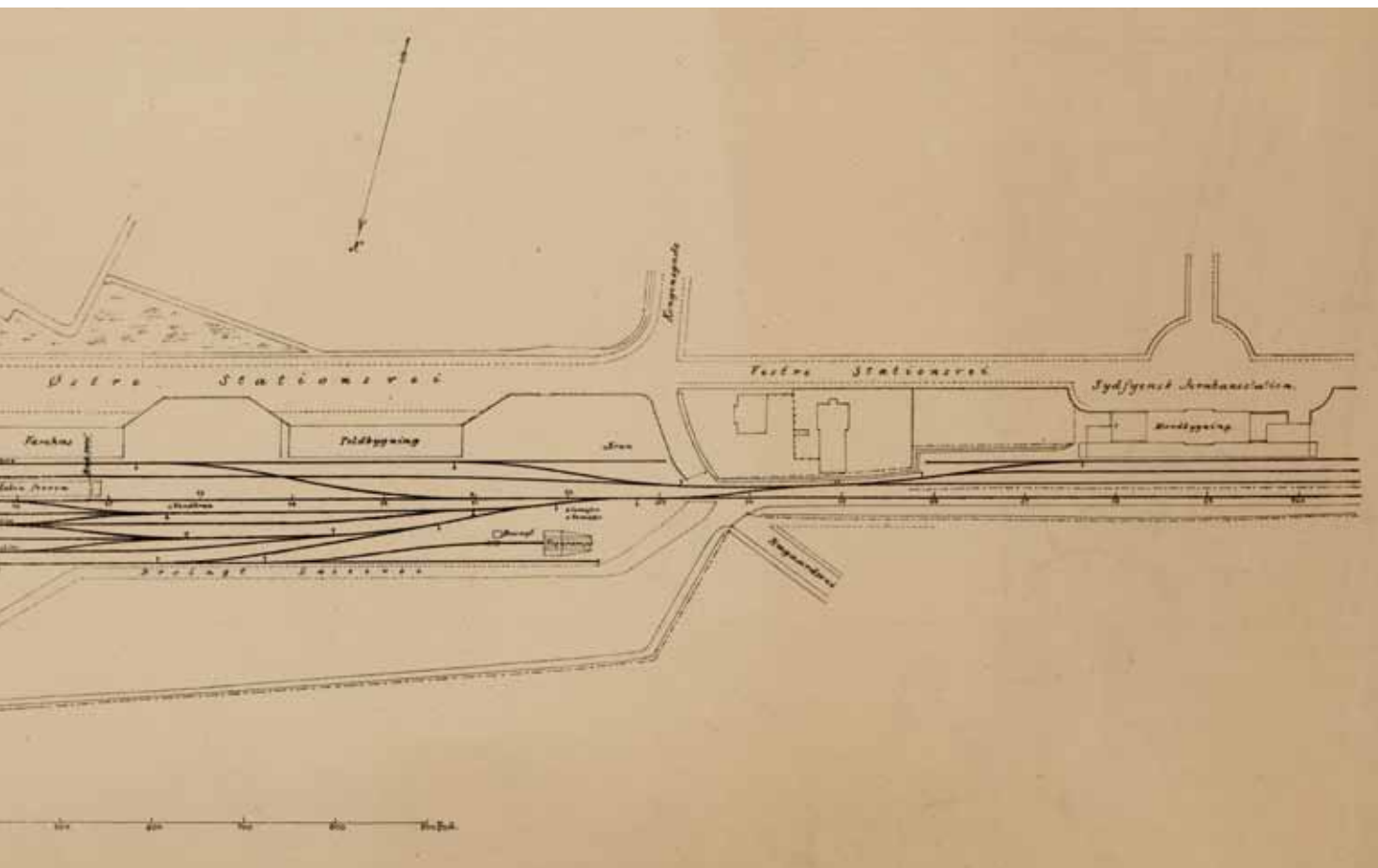
store spænd var den afstivet indvendig med jerndragere. Formentlig har der været tale om en blanding af støbe- og smedejernskomponenter, hvor man udnytter de to materialers forskellige egenskaber.²¹⁾ Denne form for perronhal var en udpræget engelsk type, der første gang kunne ses på Liverpool Crown Street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

STATIONSMILJØERNE PÅ DEN FYNESKE BANE

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

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

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



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

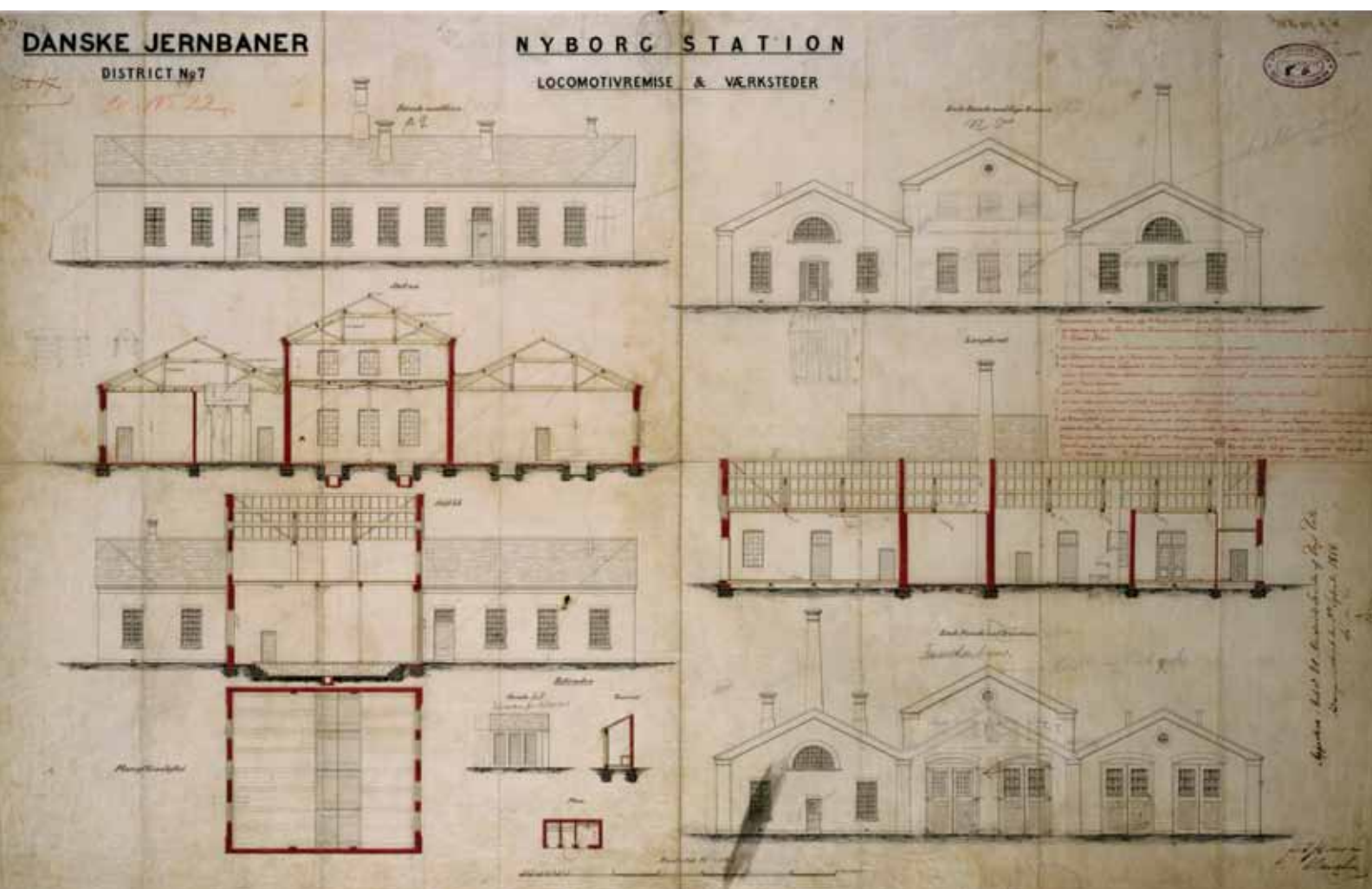
Stationernes områder var indhegnede, og den offentlige adgang var først og fremmest gennem selve stationsbygningen, selv om det også var muligt at gå direkte til perronen. Ved anlæggelsen havde stationerne kun en enkelt perron hver. Den kunne være bygget af tømmer, men bestod ofte blot af stampet grus,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

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

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

VÆRKSTEDSANLÆGGET I NYBORG

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



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

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

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

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

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

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

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

VAREHUSENE

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

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

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



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



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

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

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

HOVEDBYGNINGERNE

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

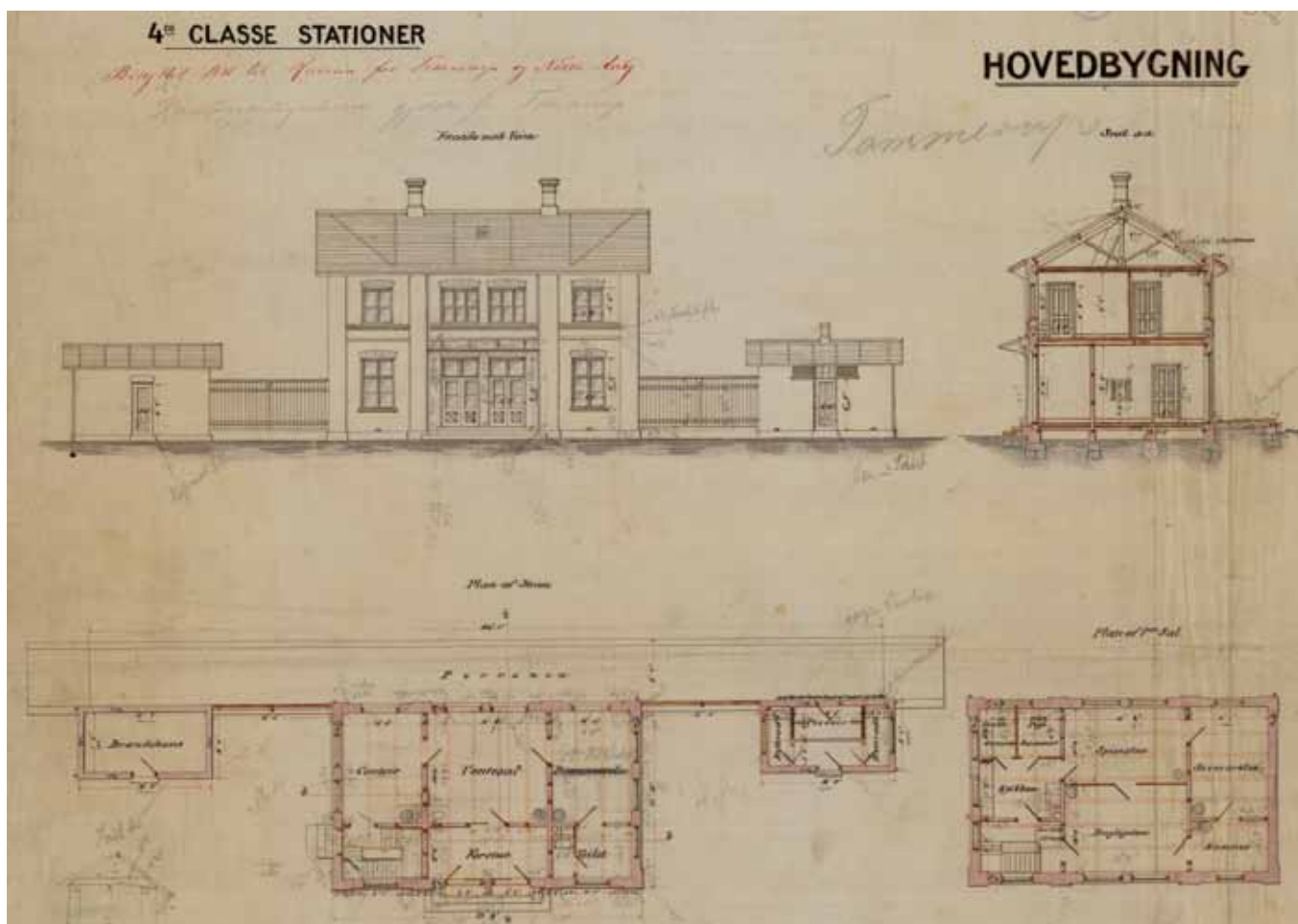
Stationsbygningernes indretning var præget af billetklassesystemet (ikke at forveksle med stationsklasserne), som inddelte passagerer i første, anden og tredje klasse, alt efter billetpris. Billetten afgjorde hvilken type vogn den rejsende – i princippet – havde ret til at køre med, men da banen åbnede,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

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

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

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

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



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

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



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

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

BOLIGERNE

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

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

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

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

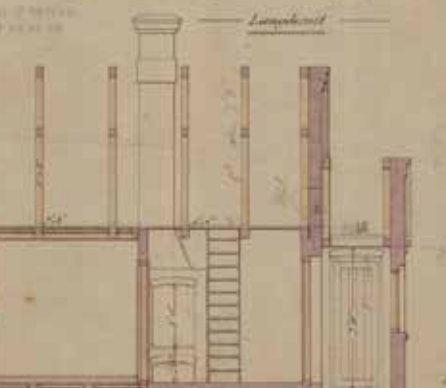
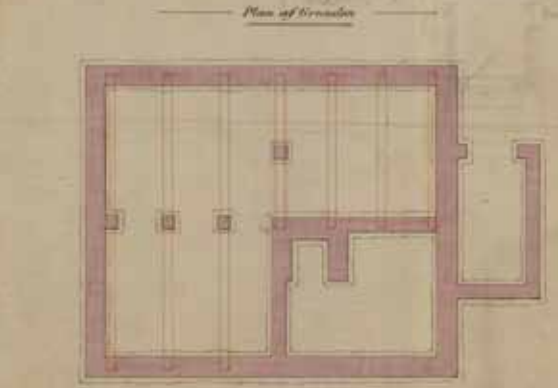
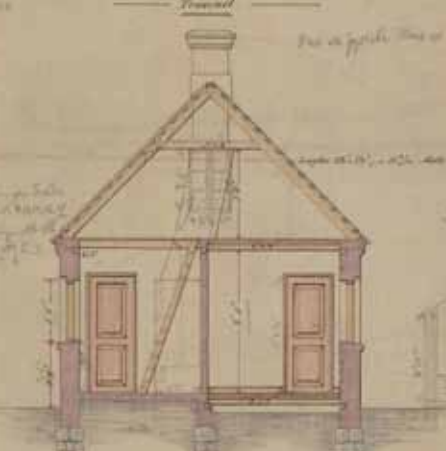
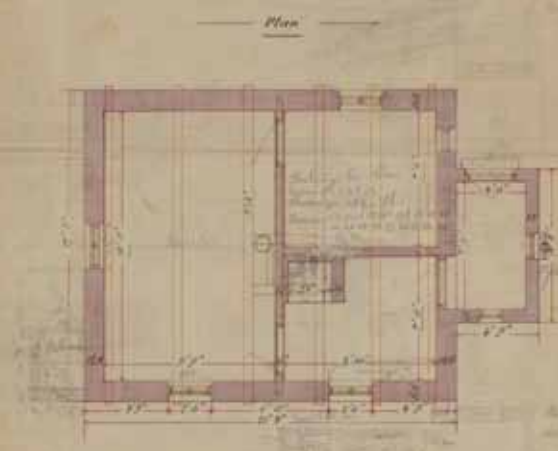
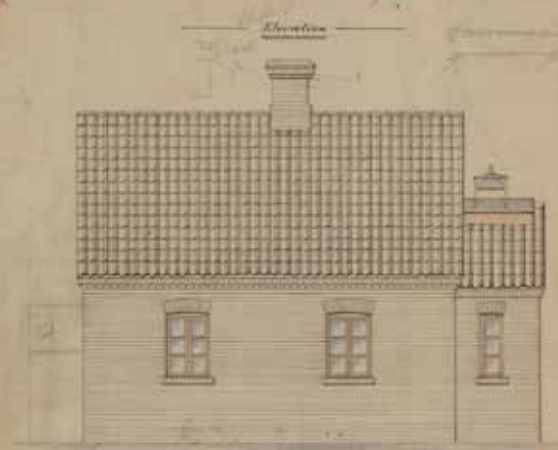
Tegning af et banevogterhus, planlagt i forbindelse med opførelsen af Langeskov Station i 1869. Det var den samme type, som blev opført i 45 eksemplarer langs den fynske hovedbane i 1864-1865. I karnappen var der hovedindgang, og indvendigt var pladsen delt mellem to værelser og et køkken. Tegningen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

Normal N. 77-78 1877



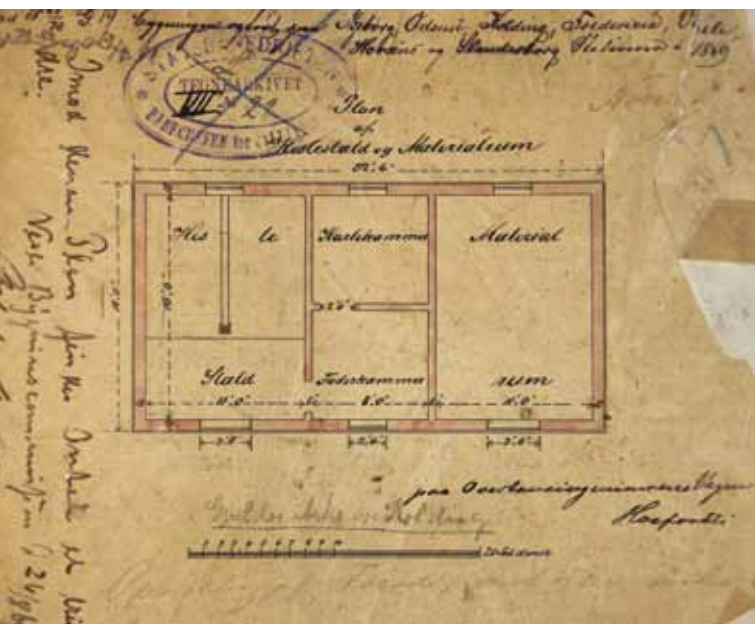
DANSKE JERNBANER

BANEVØGTER HUUS



Skala 1:100

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



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

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

BLANKMUR OG RUNDBUER

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

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

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

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

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

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

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



5^{de} Klasse Stationer.

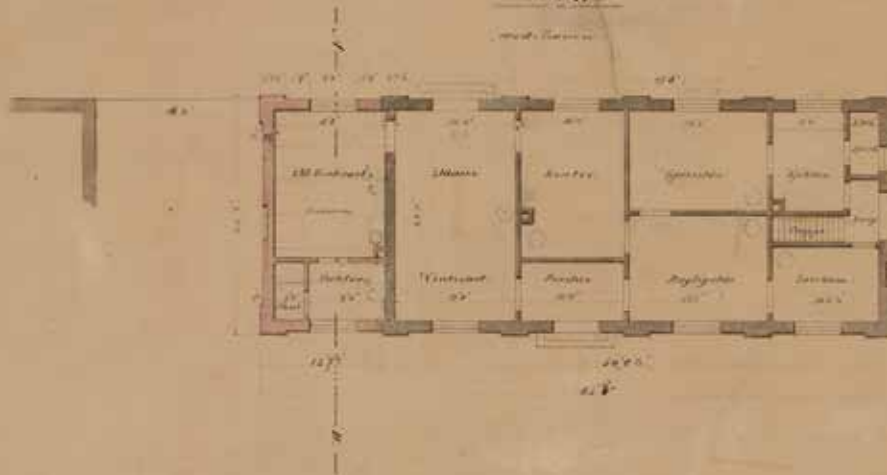
udviklet med 2^{de} Klasse Voksalokale, samt Voksalokale



Fraenide med Vind



Plan



Profilsnit



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



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

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

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

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

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

MANGLER OG MODTAGELSE

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

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

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



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

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

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

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

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

HVOR BLEV DE AF?

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



Ekspeditionsbygningens tagkant med gesims.

Aflagte skinner, brugt som hegnspæle omkring banemesterhusets forhave.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



BYGNINGSTEGNINGER OG ANDET UPUBLICERET KILDEMATERIALE

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

TRYKT KILDEMATERIALE

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

LITTERATUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Viiholt-Nielsen, Lars, *Jernbanestationerne i Nyborg*, SFJ-Bøger, Risskov, 1997.
Viiholt-Nielsen, Lars, *Jernbanen Nyborg-Middelfart – 150 år den 8. september 2015*, *Jernbanen*, 2015, Herlev: Dansk Jernbane Klub, 2015, s. 32-41.

Winter, John, *Industrial architecture – A survey of factory building*, London, 1970.
Østerby, Mads, *Danske Jernbaners Byggeri – Et rids af et forløb 1844-1984*, Odense, Odense Universitetsforlag, 1984.

NOTER

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

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

SUMMARY

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

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

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

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

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

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

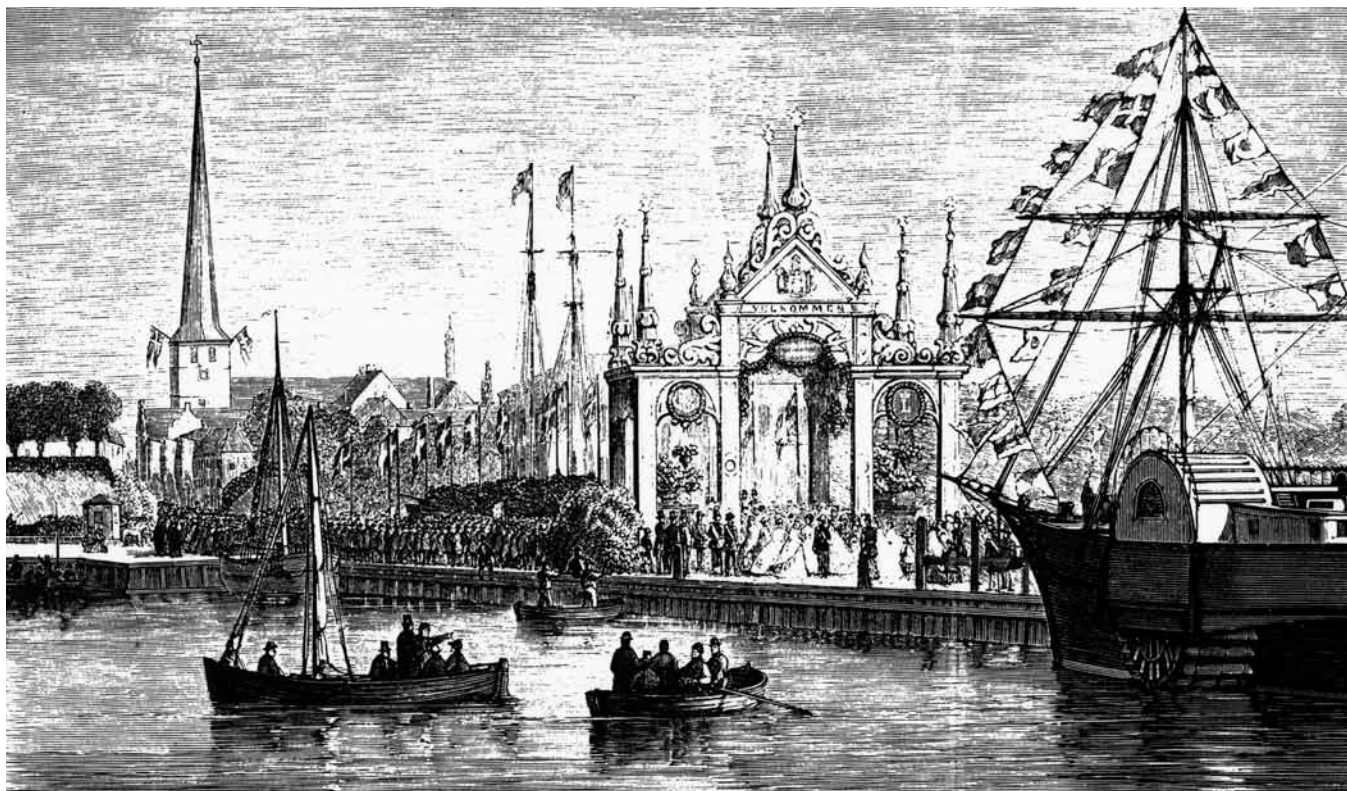
The employee and worker residences were also systematised. Their size was part of the hierarchy, thus varying depending on the employee's/worker's rank. The station masters had the largest flats in the highest station classes, while the railway guards' houses were the smallest with a floor area of approx.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

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

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

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

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⁾

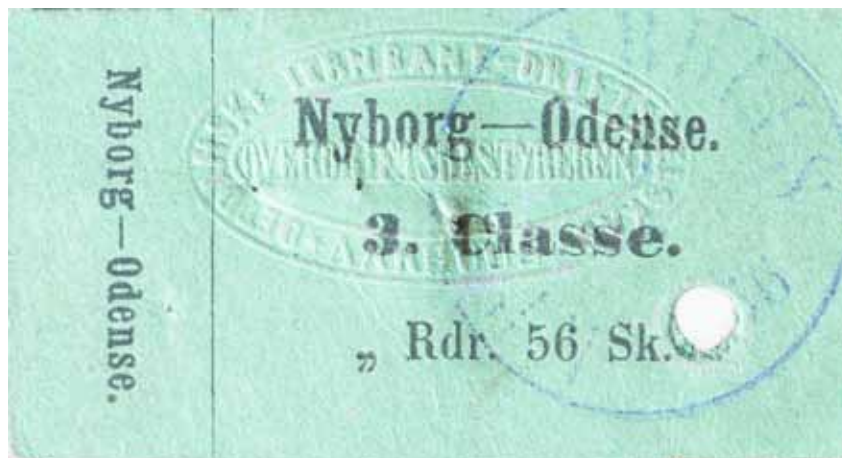
DET DANSKE JERNBANE-DRIFTSELSKAB – BAGGRUND, ORGANISERING OG DRIFT

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	1,10	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.

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.



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

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

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⁾

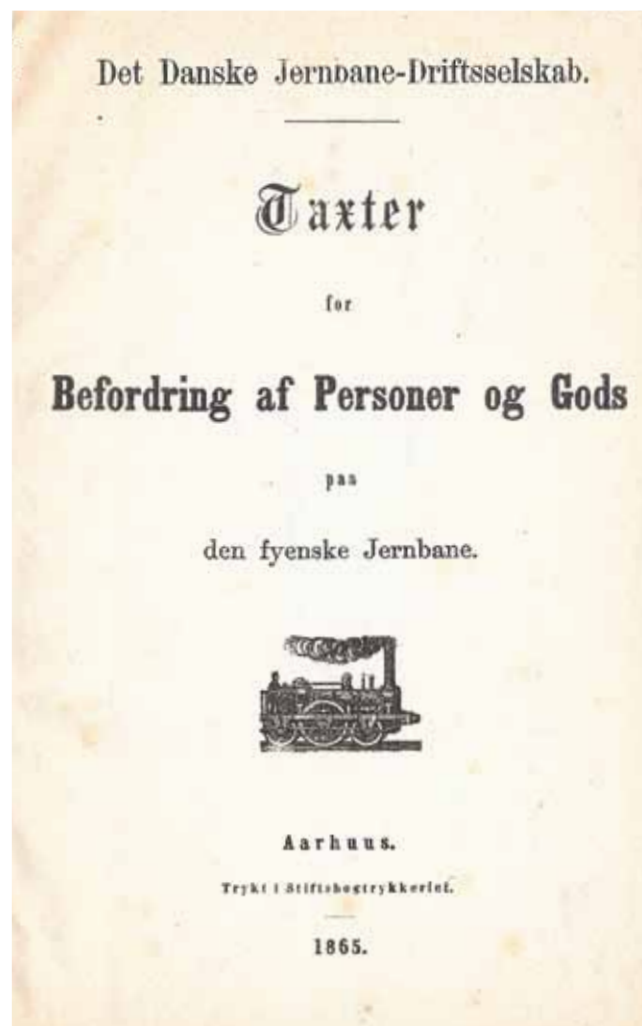
DEN FYNske HOVEDBANE – DE ENKELTE AFDELINGER OG PERSONALET

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?

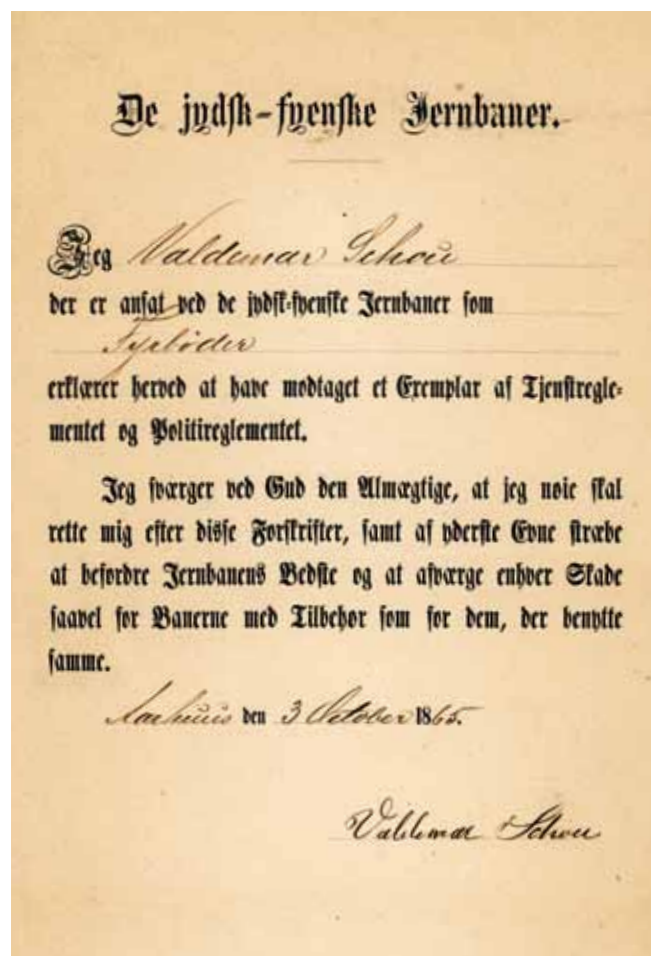
En opgørelse fra den 1. april 1866 viser, at der på det tidspunkt var ansat i alt 126 personer ved Dronning Louises Jernbane – lige fra banens administrationsfolk til ledvogterne ude langs strækningen. For at komme nærmere en besvarelse af de indledende spørgsmål om, hvilken baggrund de ansatte på den 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⁾

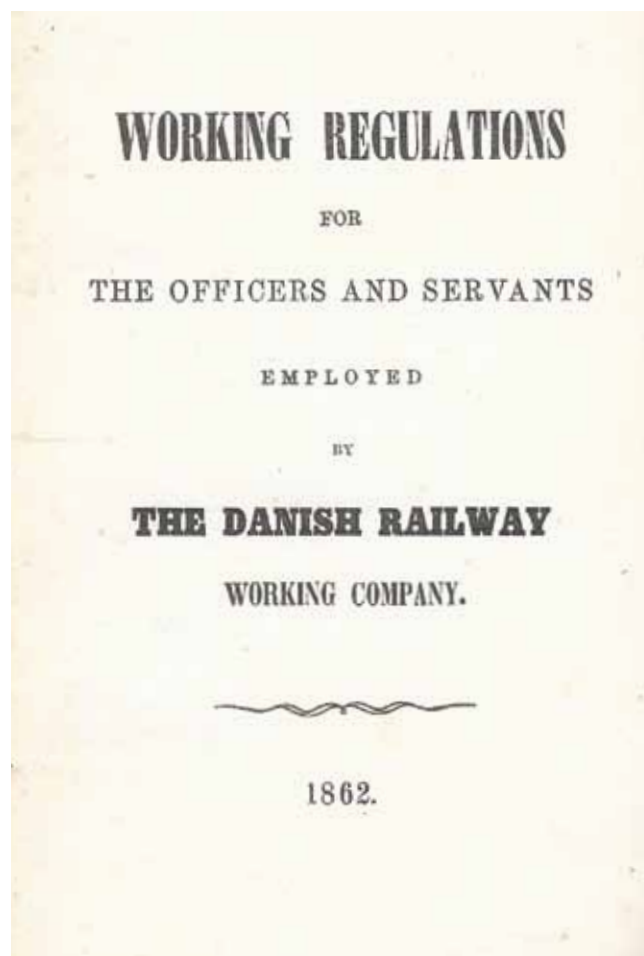
Dertil kom et mindre revisionskontor i Odense, ledet af kassereren for Dronning Louises Jernbane, Eduard Rutger Lindberg, der var født i København i 1820 og altså var 45 år, da han fik ansættelse på Fyn. Forinden var han som ung blevet oplært inden for handel og havde i en årrække omkring 1850 været 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 Maand 1866.

Datum	Tog	Locomotief	Oorvoerdirectie	Hidduft		Odense		København		Anmerking.
				Alg.	Ant.	Alg.	Ant.	Alg.	Ant.	
13	V	Bailey	Hørlikke	6.53		8.57	8.44	9.55		Ventet paa Vøsten.
	II	Wright	Høller	10.50		8.59	8.49	7.50		
14	I	do	do	7.0		8.57	8.44	10.0		Locomotiefvoeren forveksede Tog II med Tog I og omvælt at han først skulde komme i St. dalsport 10.55 i stedet for 10.45.
	I	Noorven	Hørlikke	10.55		8.54	8.49	7.45	10	
	II	Wright	K. Pasmussen	3.15		1.52	1.47	1.0		
	II	Noorven	K. Pasmussen	1.45		3.15	3.10	4.0		
	V	Wright	K. Pasmussen	6.55		8.55	8.42	9.55		
	II	Noorven	K. Pasmussen	10.50		9.7	8.50	7.50		
15	I	do	do	7.0		8.55	8.46	10.0		
	I	Bailey	K. Pasmussen	10.45		9.2	8.45	7.45		
	II	Noorven	Hørlikke	3.15		1.52	1.45	1.0		
	II	Bailey	Høller	1.45		3.15	3.10	4.0		
	V	Noorven	Hørlikke	6.53		8.51	8.44	9.55		
	II	Bailey	Høller	10.47		8.53	8.49	7.50		
16	I	do	do	7.0		8.52	8.44	10.0		
	I	Wright	Hørlikke	10.45		8.57	8.49	7.45		
	II	Bailey	K. Pasmussen	3.15		1.52	1.47	1.0		
	II	Wright	K. Pasmussen	1.45		3.15	3.9	4.0		
	V	Bailey	K. Pasmussen	6.55		8.54	8.44	9.55		
	II	Wright	K. Pasmussen	10.50		8.53	8.47	7.50		
17	I	Wright	do	7.0		9.32	9.15	10.15	15	A. Kongs Markedag i Odense 39 Boger med Passager fra St. dalsport til Odense.
	I	Noorven	K. Pasmussen	11.15		9.32	8.49	7.45	30	
	II	Wright	Hørlikke	3.15		1.49	1.49	1.0		
	II	Noorven	Høller	1.45		3.15	3.9	4.0		
	V	Wright	Hørlikke	6.55		9.8	8.48	10.7	12	
	II	Wright	Høller	11.55		9.30	8.45	7.50	65	
18	I	Stinson	Høller	7.0		8.51	8.44	10.0		A. Kongs Marked. 13 Boger med Passager. St. dalsport med Passager.
	I	Bailey	Hørlikke	10.53		9.2	8.45	7.45	8	
	II	Noorven	K. Pasmussen	3.15		1.52	1.47	1.0		
	II	Bailey	K. Pasmussen	1.45		3.13	3.10	4.0		
	V	Noorven	K. Pasmussen	7.3		8.55	8.44	9.55		
	II	Bailey	K. Pasmussen	10.50		9.0	8.45	7.50		
19	I	Bailey	do	7.0		8.53	8.45	10.0		Ventet paa Vøsten.
	I	Wright	K. Pasmussen	10.45		8.52	8.46	7.45		
	II	Bailey	Hørlikke	3.15		1.52	1.46	1.0		
	II	Wright	Høller	1.45		3.15	3.10	4.0		
	V	Bailey	Hørlikke	6.55		8.55	8.45	9.55		
	II	Wright	Høller	10.50		9.0	8.49	7.50		

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

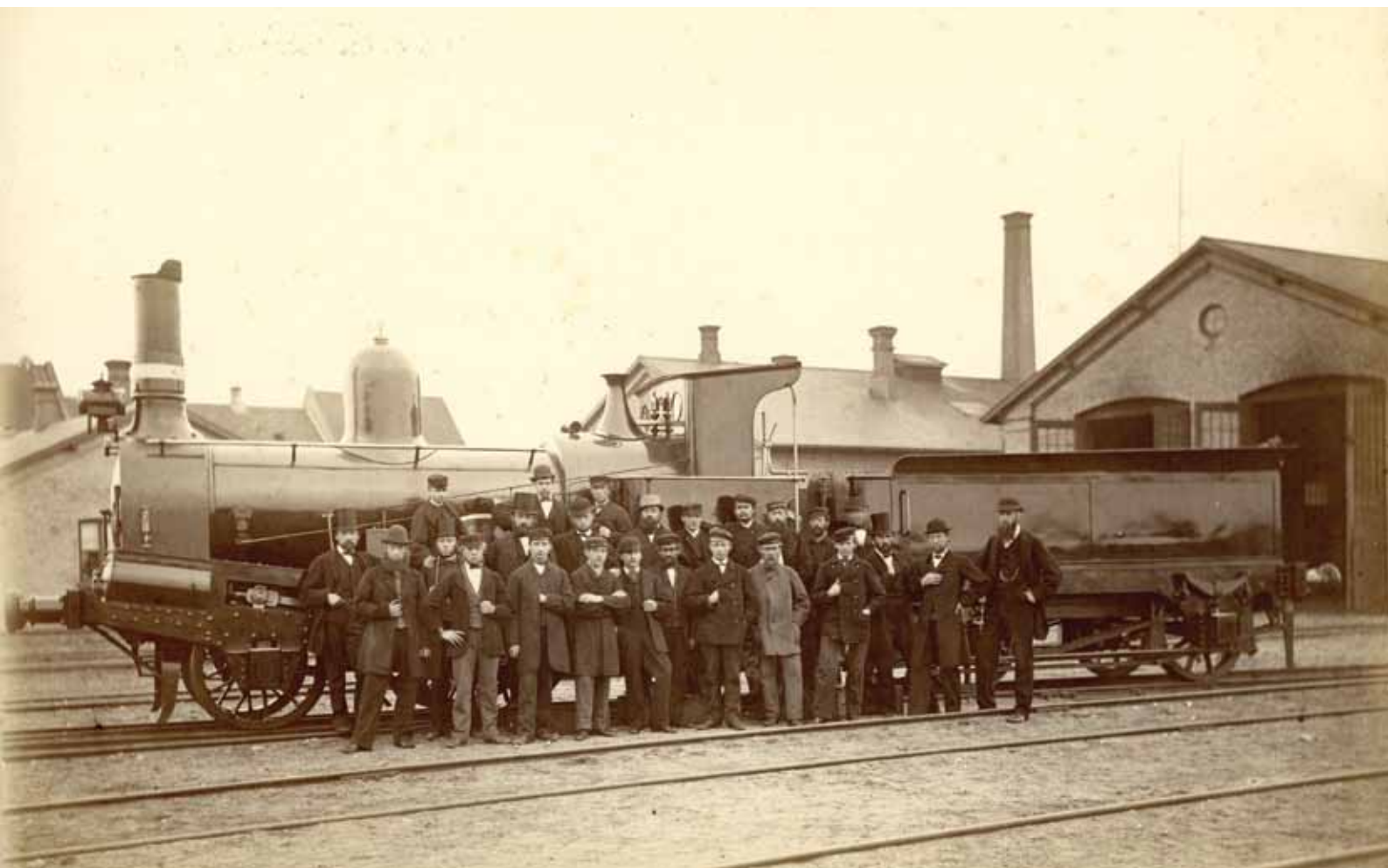
Frederik Møller angiveligt var opvokset i et fattigt hjem eller – som det blev beskrevet – var udgået fra "Samfundets Dyb".⁵⁵⁾

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 klassesamfund.⁷²⁾ Så længe man holdt sig i skindet, ikke skejdede 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 tidshorizont. 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 Rutter 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, Eigil 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, *Guldsnøre 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 jernbanemanns 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, *Guldsnøre 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.

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.¹⁾ 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 militæringenører (major C.T. Jørgensen, kaptajn N.C. Esmann og løjtnanterne S.B.V. Dyhr og H. Høncke) i felten.²⁾ 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.³⁾ 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 Slipshavn⁴⁾ og nåede en samlet længde af 86,37 km.⁵⁾ 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 Hjulsby, hvor der i 1904 kom en station.⁶⁾ 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.⁷⁾ 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.⁸⁾

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.⁹⁾

Ved anlæggelsen af jernbaner tages der hensyn til mangfoldige konkrete forhold: begyndelses- og slutpunkt, behovet for transport, terrænets form, undergrunden, stationernes placering og opland.¹⁰⁾ 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.¹¹⁾

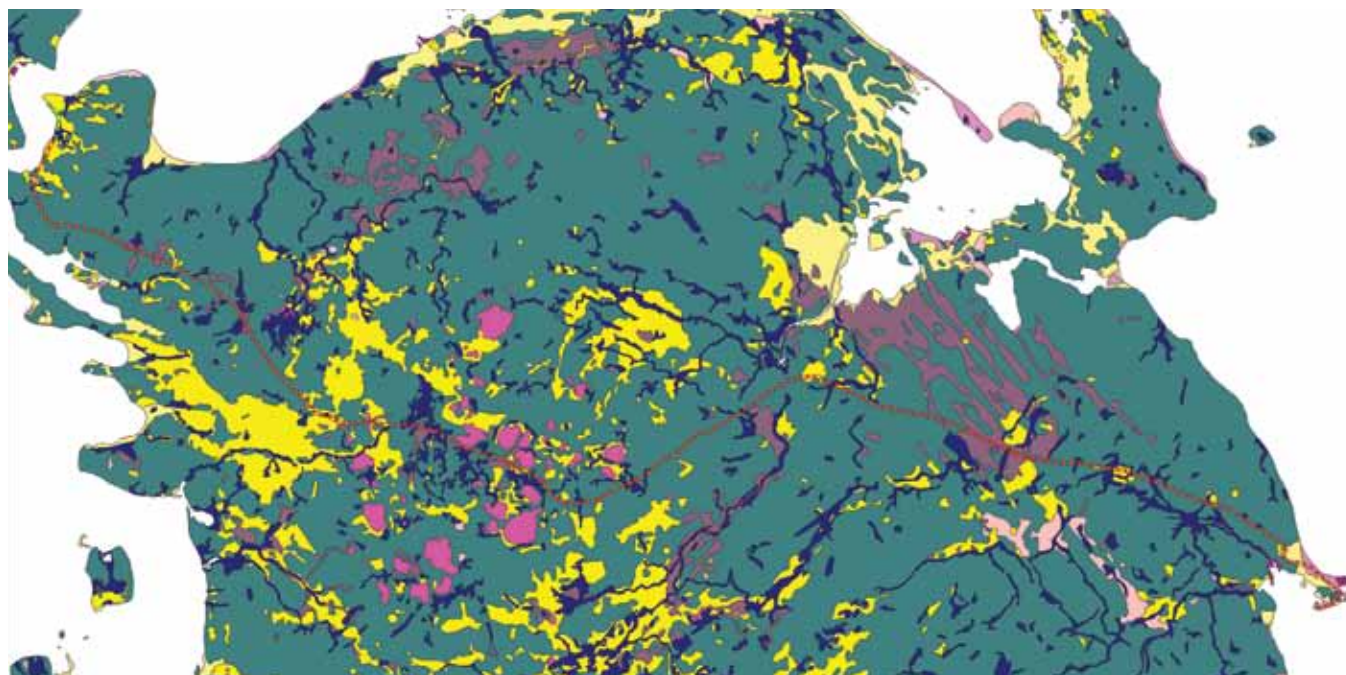


Bred Station omkring 1890. Længst til venstre ses Brænde Å beliggende i mosen. Længst til højre ses bakkerne ved Vissenbjerg.

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 smeltevandsgrus 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.'¹²⁾ 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 smeltevandsgrus. Der var desuden en del vandløb, f.eks. Viby Å, som skulle passeres.



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



Odense omkring 1890.

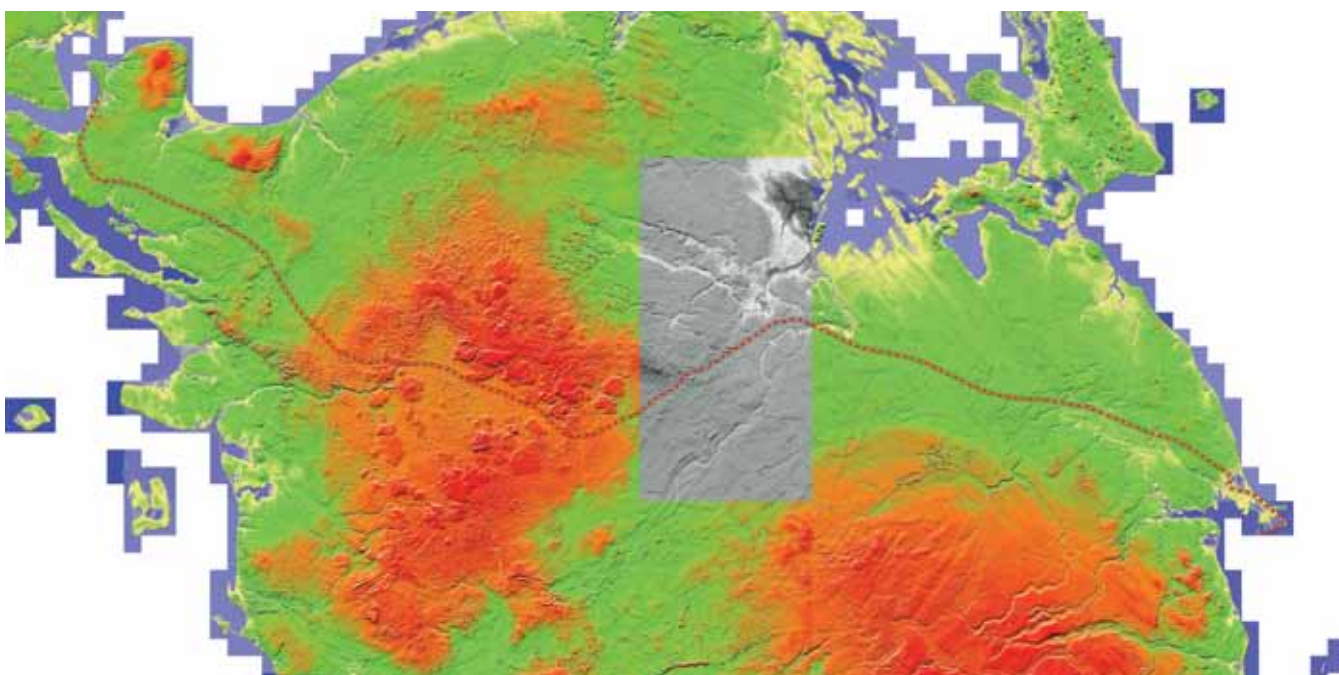
HØJDEFORHOLDENE

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".¹³⁾ 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).

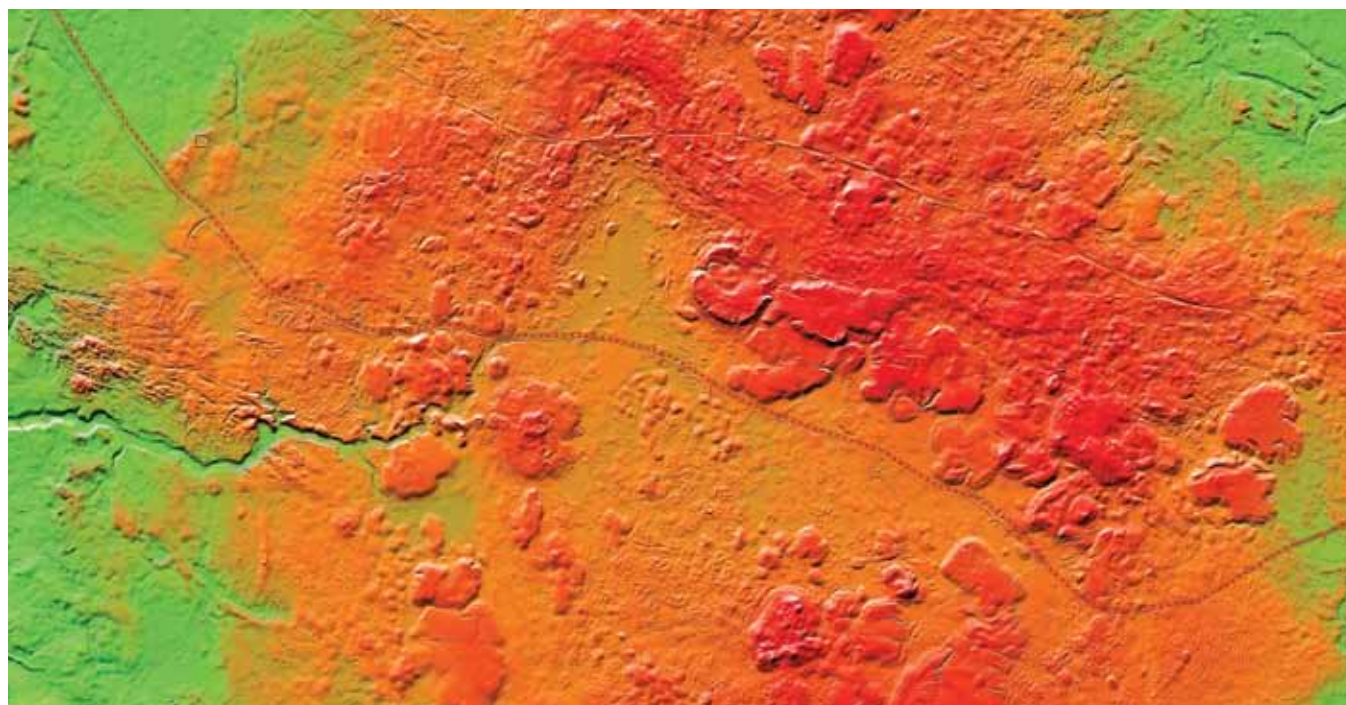


det i kontrakten fastsat, at stigning ikke måtte overstige 5 o/oo. Man kunne dog – for at undgå meget store jordarbejder – acceptere 10 o/oo.¹⁴⁾ Der var i 1865 tale om meget ringere trækcapacitet end i 1949, hvorfor produktivitetsnedsættelsen må antages at have været større i forbindelse med stigninger.

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.¹⁵⁾

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.



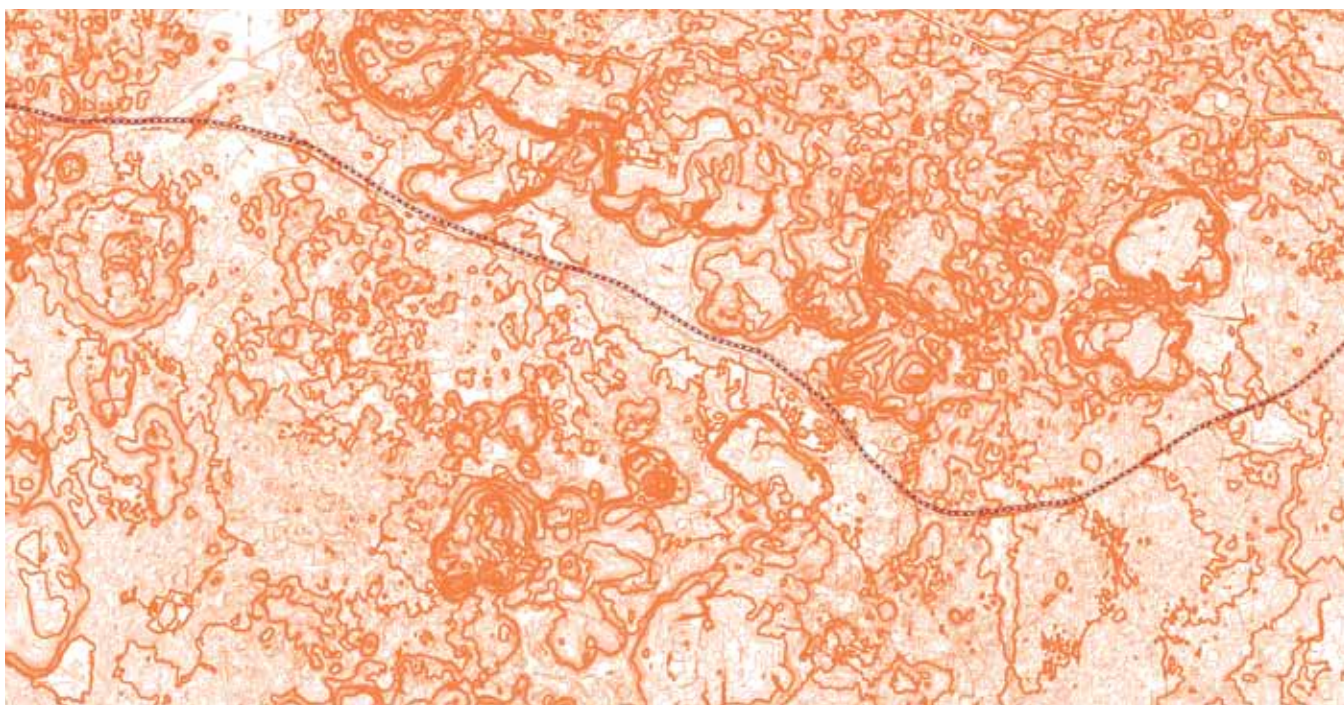
På 4-cm kortet fra 1972 ses ligeledes dæmning og afgravning, nu meget tydeligt. I de ca. 100 år, der er mellem de to kortudsnit, er banen blevet gjort dobbeltsporet (1914) og givetvis jævnet ud ved yderligere afgravning. Desuden er trinbrættet ved Hjulby blevet anlagt, og i den forbindelse er dæmningen/opfyldningen 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.¹⁶⁾



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.¹⁷⁾ 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).

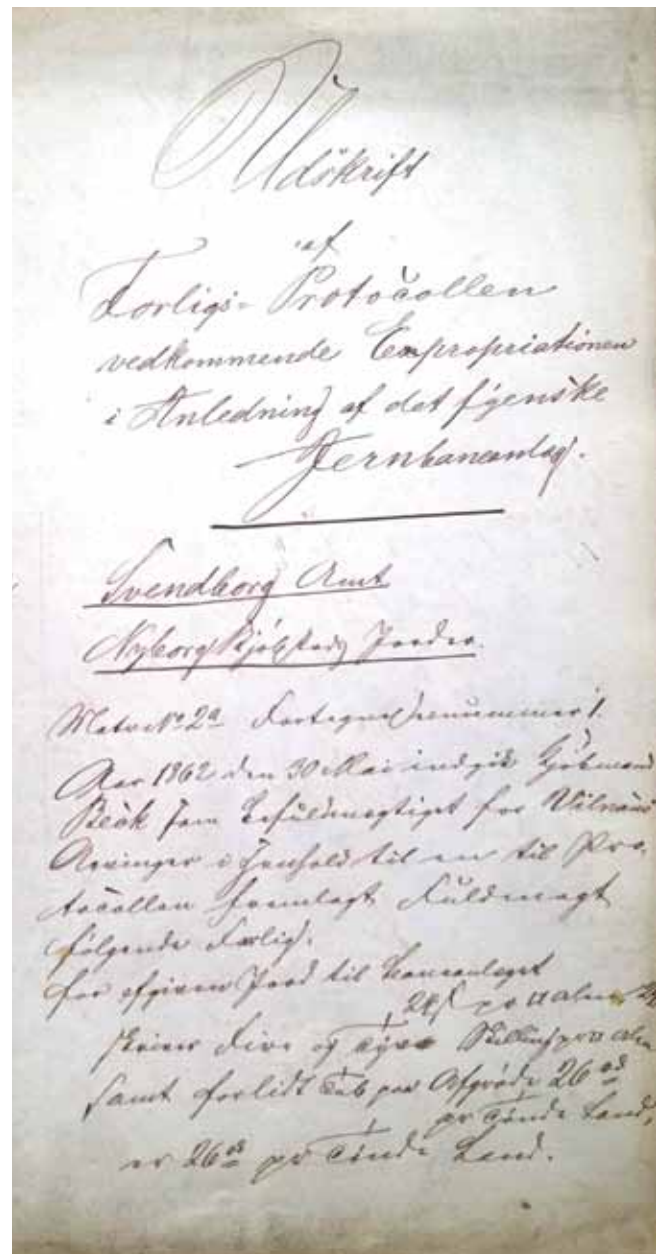
Forligsprotokollen, påbegyndt
30. maj 1862 (Rigsarkivet).

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 alen² (39.000 m²). 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 alen² af ritmester Løwenhjelm til Vejrupgårds jord (1863 m).¹⁸⁾ Det tredjestørste areal var 63.900 alen², 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 alen². De mindste arealer, som blev eksproprieret, var 20 alen² (7,9 m²) hos selvejer Peder Pedersen i Viby By, Udby Sogn, 30 alen² hos kammerherre Cederfelds fæster Jens Jørgen(sen?) i Aarup, og 30 alen² 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 1919.¹⁹⁾

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 alen² (6.127 m² eller 1,11 tdl.), 600 Rdl. for jorden og 26 Rdl. pr. tønde land med havre.²⁰⁾ N. Kjellerup fik 850 Rdl. for 0,27 tdl. og 25 Rdl. pr. tdl. byg.²¹⁾

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 alen² til banen, mens tre ejendomme (28, 29, 30) måtte afgive i alt 5.410 alen² til vej- og vandløbsregulering. I alt inddrog banen 87.150 alen² (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'.²²⁾

I Aunslev måtte ni fæstere under Juelsberg, Nyborg Kirke og selvejer Niels Nielsen af med 86.830 alen² til banen, og af disse afgav fem jord til vej- og vandløbsændringer. I alt 9.040 alen². Samlet 95.870 alen² 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 Nielsen²³⁾ 200 Rdl. for 'anbringelse af Tegltag', og Hans Nielsen²⁴⁾ 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%).²⁵⁾ Fem ejendomme i Elmelund afstod sammenlagt 49.030 alen². Heraf 3.540 til veje og vandløb og 50 alen², 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).²⁶⁾ 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 alen² blev inddraget til banen, 6.890 til veje og vandløbsomlægninger samt 6.250 fraskilte alen². I alt 116.160 alen² = 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!²⁷⁾

På nær et stykke på 11.010 alen², 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 alen². Desuden skulle 250 alen² anvendes til vej/vandløb, og ikke mindre end 18.030 alen² 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.²⁸⁾ 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 1862.²⁹⁾ 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 Skalbjergh. 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 velbegrandede 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 godtgör 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 köbstaden: "De tæller langt mere end 100 Beboere paa den östlige Side af Sognet, over mod Odense" osv. Der er ca. 2-5 km fra Orte til Skalbjergh, 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.

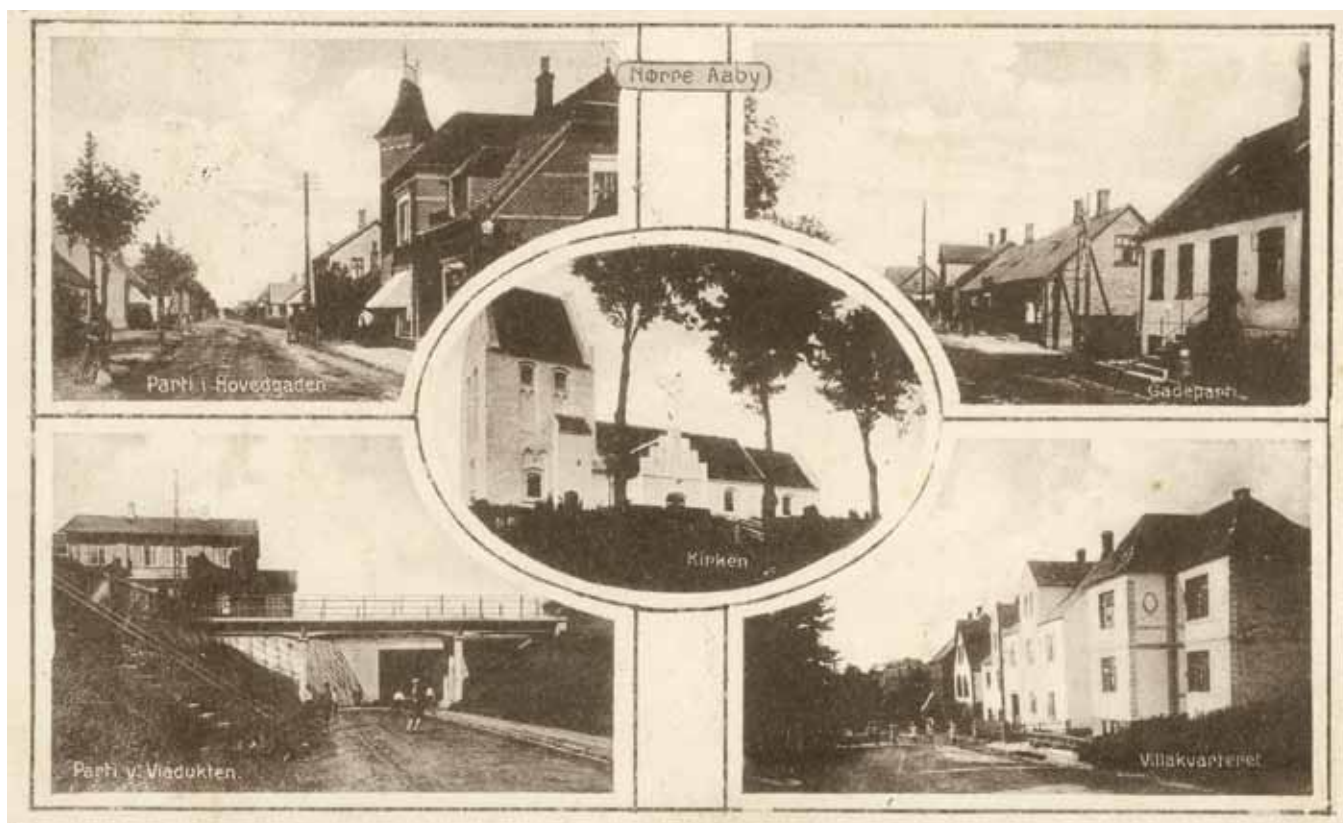
Når der anlægges jernbaner, vil der ofte være langt fra storbyen til den første station. Således er det en generel tendens, hvis man skal tro kulturgeografen Aage Aagesen.³⁰⁾ Det skyldes storbyens dominans og handelsmæssige tiltrækning. Generelt eller ej må man konstatere, at det til dels forholdt sig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

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.³²⁾

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.³³⁾ 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.³⁴⁾



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'.³⁵⁾ 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.³⁶⁾ 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.³⁷⁾

Tabel 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.³⁸⁾

Inden 1872 blev der i Tommerup, Aarup og Gelsted etableret svage tendenser til bymæssig udvikling. I Tommerup kom der handelsetablisement, 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"³⁹⁾

Trap 2. udgave er således ikke godt nok informeret. Det sår 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 fornødheder.

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.



Gjelsted 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. Lensafsløsningslovene, '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 km².

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 m², while some smallholders were asked to part with as little as 8 m². 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 20th 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 20th 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.

BANEVOGTEREN

Hvor fandt L.A. Ring motiv og model til sit maleri "Banevogteren" (1884)?

Af Henry Nielsen og Dorte Fogh

Som vi redegjorde for i ovennævnte artikel, var vi i forbindelse med et forskningsprojekt om L.A. Rings maleri "Banevogteren" begyndt at interessere os for tallet "40" på det sorte skur – en såkaldt vogterhytte – ved siden af banevogteren. Gennem studier i Sjællandske Jernbaneselskabs arkiver kunne vi slå fast, at alle banevogtere havde et nummer, som var knyttet til det sted på jernbanen, hvor de havde deres job. F.eks. var banevogteren i landsbyen Ring, Jørgen Frederiksen, ansat som banevogter nr. 40 på Sydbanen, fra banen blev åbnet i oktober 1870, indtil han i 1892 blev overflyttet til en stilling som banearbejder ved samme bane. Det forekom os derfor nærliggende at antage, at tallet 40 også var nummeret på det banevogterhus, som Frederiksen og hans familie boede i fra Sydbanens start. Men da DSB's planbog over Sydbanen fra 1890 viste, at banevogterhuset i Ring havde nummer 33 i 1890, var det også nærliggende at antage, at der var sket en om-nummerering af banevogterhusene i forbindelse med statens overtagelse af Sjællandske Jernbaner i løbet af perioden 1880-90. Altså at både banevogterhuset og det sorte skur (vogterhytten) på Rings maleri skiftede nummer fra 40 til 33, kort efter at Ring havde malet sit billede.

Trods ihærdige anstrengelser kunne vi ikke bevise, at denne hypotese var korrekt. Fra personaleakterne for Jørgen Frederiksen i DSB's arkiver vidste vi, at Frederiksen-familien også boede i banevogterhus nr. 33 ved årsskiftet 1885-86. En eventuel renummerering måtte derfor tidsfæstes til det korte tidsinterval fra sommeren 1883, da Ring formentlig startede på maleriet, og årsskiftet 1885-86. Det var grunden til, at vi i vores artikel i *Jernbanehistorie* 2014 opererede med to alternative hypoteser: 1) At der faktisk havde fundet en om-nummerering sted i perioden 1883-85; 2) at L.A. Ring kan have valgt – helt undtagelsesvis – at male noget, han ikke så, nemlig modellen Jørgen Frederiksens banevogternummer 40 på den sorte vogterhytte.

Et nyt fund i Sjællandske Jernbaneselskabs, Sjællandske Statsbaners og DSB's enorme arkiver har nu sat os i stand til endegyldigt at aflive hypotese 1), at bevare 2) som en mulighed men at foretrække en helt tredje hypotese!

Det arkivmateriale, som er kommet til for nylig, er en *Journal over inddeling og bevogtning, 1877*, der findes i arkivserien Bygningstegninger. Den viser utvetydigt, at i 1877 boede bane-

vogter nr. 40 på Sydbanen, Jørgen Frederiksen, i banevogterhus nr. 33, hvilket han uden tvivl har gjort lige fra banens åbning i 1870. Men journalen viser også, at mens selve banevogterhuset lå ved den sydligste af de tre overkørsler i Ring By (fra 1890 har den nr. 219), lå der en vogterhytte ved den nordligste overkørsel (fra 1890 har den nr. 217), og at det var herfra, banevogteren betjente såvel dobbeltleddet ved overkørsel 217 som en borm ved overkørsel 218 – den sidste ved hjælp af et kabeltræk, der udgik fra vogterhytten. Vogterhytten ved den nordligste overkørsel i Ring By i umiddelbar nærhed af L.A. Rings barndomshjem, var i henhold til en fortegnelse fra 1886 en af 34 "udmurede Vogterhytter med Kakkellovn" på Sydbanen. Den var banevogter Frederiksens primære arbejdssted, og det var uden tvivl her, L.A. Ring så motivet til maleriet "Banevogteren" med Jørgen Frederiksen som model.

Mens banevogterhusene undertiden var til én familie – undertiden til to eller tre familier – og derfor ikke kunne have samme nummer som de banevogtere, der boede i dem, var situationen anderledes med hensyn til vogterhytterne. Hver banevogter havde højst én vogterhytte, og derfor har det givet god mening, at disse hytter har båret samme nummer som banevogterens nummer i Sjællandske Jernbaneselskabs fortegnelse over banevogtere. Herved har lokomotivføreren i et forbigående tog kunnet rapportere til sine overordnede om eventuelle problemer ved den overkørsel, hvor der lå en banevogterhytte, og ledelsen har dermed kunnet placere et ansvar for fejl og mangler hos den rigtige banevogter.

Sagt på en anden måde tyder det på, at L.A. Ring formentlig ikke har 'snydt', men at han også, da han arbejdede på Banevogteren, var tro mod sit dictum: at han kun malede det, han så, altså at vogterhytten ved den nordlige overkørsel i Ring By bar nummeret 40! Men da vi ikke har fundet et uigendriveligt bevis i form af et samtidigt foto eller andet vidneudsagn på, at det forholdt sig sådan, kan vi stadig ikke helt udelukke hypotese 2).

Disse og en mængde andre oplysninger om maleriet Banevogteren kan findes i en ny værkmonografi af forfatterne til denne artikel. Bogens titel er *Banevogteren – På sporet af et L.A. Ring-maleris usædvanlige historie*. Bogen udkommer efter al sandsynlighed på Aarhus Universitetsforlag i foråret 2016.



L.A. Ring, *Banevogteren* (1884). Olie på lærred, 57 x 46 cm. (Nationalmuseum, Stockholm).

ANMELDELSER



Jan-Erik Wiik, *Kejsardömet och storfurstendömet jernbanor*, Forlaget Tipos. Ab, Finland, 2015, ISBN 978-952-93-5113-8. 136 sider, illustreret, pris 15 €.

I præsentationen af bogen hedder det, at den er tiltænkt økonomisk, teknisk og politisk interesserede jernbanehistorikere. Målgruppen er således ganske bred. Bogen består af fem forskellige jernbanehistoriske kildetekster, og de fem tekster er gengivet i deres oprindelige sprog: engelsk, tysk, svensk, norsk og finsk. Hvad det finske angår, kommer anmelderens kvalifikationer til kort, så bidraget fra E.G. Palmer om de finske jernbaners historie frem til 1885 indgår ikke i anmeldelsen. De øvrige kilder er Horace Rumbolds omfattende indberetning fra 1869 til det britiske udenrigsministerium og den norske jernbaneingeniør Thorbjørn Lekves indberetning på baggrund af hans rejsestipendium til Finland i 1886. Derpå følger den østrigske ingeniør Michael Strukels

beskrivelse af det generelle finske transportsystem set fra 1889. Strukel arbejdede i Finland. Bogen slutter af med Helsingfors' byrådsdirektør C.B. Federleys historie og debatskrift fra 1901. Af de fire kilder har de to, der er skrevet af ingeniører, nok overvejende interesse for dem, der er interesseret i de tekniske aspekter ved jernbaneanlægning.

Man kan have mange meninger om det formålstjenlige i at udgive ufordøjede kildetekster, men at der formidles autenticitet og mulighed for indlevelse, er denne samling et udmærket eksempel på.

Etableringen af et større jernbanelinjenet kom relativt sent til zarens Rusland og storhertugdømmet Finland. Den første russiske jernbane blev bygget allerede i 1830'erne, men de store afstande og manglen på kapital hæmmede den videre udvikling. Først fra 1850'erne og især i 1860'erne kom der for alvor gang i byggeriet. I Alexander 2.'s regeringsperiode 1855-1885 blev der lagt vægt på modernisering af landbruget (afskaffelse af livegenskabet), spirende industrialisering og massiv udvikling af jernbanenettet.

Kildesamlingens første bidrag vidner om Vestens interesse for den igangværende udvikling. Det er tale om diplomaten Horace Rumbolds omfattende rapport fra 1869 til det britiske udenrigsministerium. Det er spændende læsning, både fordi den detaljeret beskriver de specifikke russiske tilstande og ikke mindst den katastrofale regering under zar Nicolai 1., og også fordi flere af de

spørgsmål, der rejses, synes at være nærmest universelle jernbaneproblestillinger. Hertænkes bl.a. på spørgsmålet om privat og/eller offentlig finansiering og drift af banerne og lokale kontra nationale interesser. Med svag industrialiseringsgrad var det i første omgang landbrugets interesser, som jernbanen især fremmede, men det var mere det internationale marked, der kom til at nyde godt af åbningen af landets enorme kornkammer. En åbning, som kejserdømmet fik etableret ikke mindst i kraft af jernbanen og en opdyrkning af nye arealer. Via bane og skib kunne afgrøderne afsættes til Vesten.

Som i så mange andre lande skuffede jernbanerne som privatøkonomiske investeringer på grund af kombinationen af undervurdering af anlægsudgifterne, urealistiske forventninger til omsætningen, dårligt drevne selskaber og hårde koncessionsvilkår. Det betød, at de fleste russiske (og finske) banestrækninger blev statslige. Da Rumbold skrev, var idealet stadig, at det var private firmaer, der skulle drive banestrækningerne. Gradvis var der dog sket en udvikling i finansieringen med større vægt på de lokale og regionale myndigheders medfinansiering og statsgaranti for jernbanerne i landet. Det var erkendt, at jernbaner kunne være en af nøglerne til at skabe udvikling. Kilden giver også gode oplysninger om de specifikke forhold for de enkelte jernbanestrækninger med vægten lagt på rentabiliteten og organiseringen af driften.

Rumbold slutter af med at slå fast, at Rusland havde et stort potentiale. Når landet havde fået opbygget et effektivt jernbanesystem, ville det træde frem med stor styrke, velstand og magt på godt og ondt. Det ville ske på en måde, som verden hidtil endnu ikke havde set. Helt sådan kom det som bekendt ikke til at forløbe. Jernbanen gør det ikke i sig selv, og den russiske revolution i 1917 var der ingen, der kunne forudse i 1869. Interessant er hans påpejning af, at for landene i Europa tog jernbanenettet typisk udgangspunkt i hovedstaden. Her var udviklingen anderledes i Rusland. Nok fik Sankt Petersborg, Ruslands hovedstad fra 1712 til 1918, landets første lille jernbanestrækning tilbage i 1838, men da jernbanebyggeriet tog sit opsving, var det med Moskva som tyngdepunktet. Den udvikling, mente Rumbold, ville gøre Moskva til landets reelle hovedstad. Selv om der var flere årsager til, at Sankt Peterborg i 1918 måtte afgive positionen som hovedstad til Moskva, har det haft betydning, at byen allerede var landets jernbanehovedstad.

De to efterfølgende ingeniørberetninger er indholdsmæssigt og tidsmæssigt tæt på hinanden. På plussiden må anføres, at jernbanedriften knyttes til de allerede anlagte kanaler og trafikken på de utallige indlandssøer. Man fornemmer tydeligt både konkurrenceforholdet og den gensidige afhængighed af hinanden. De to bidrag er dog nok særlig interessante for de teknikinteresserede. De finske strækninger gennem-

gås strækning for strækning. I forbindelse med anlæggelsen af banen Riihimäki – Sankt Peterborg blev det fra finsk side oprindeligt anbefalet at anlægge en smalsporet bane, ikke mindst af hensyn til billiggørelse af anlæggesudgiften, men her blev der sagt stop fra russisk side. Af militære hensyn dikterede Rusland, at banen skulle anlægges med russisk bredsporvidde. Merudgiften blev betalt af Rusland. Ellers er det især Uleåborgbanen fra 1886, der har Thorbjørn Lekves opmærksomhed. Han giver en ganske tæt redegørelse for både anlægsarbejdet, skinner, broer, stationsbygninger, lokomotiver, vogne, administration m.m. Som en kulturel kuriositet kan det nævnes, at der ved de fleste stationer på strækningen blev anlagt en selvstændig bygning, der blev benyttet til bager-, brygger- og badehus for banens funktionærer. I Finland skulle der være adgang til dampbad!

Efter en kort introduktion til Finlands historie og topografi set fra 1889 er Michael Strukels bidrag næsten en teknisk lærebog i jernbaneanlæg og materiel med eksempler fra de anlagte baner. Det giver bl.a. en fin mulighed for at følge, hvilke lokomotiver der blev anskaffet, såvel som for udviklingen inden for stations- og brobyggeri. Ved den første finske jernbanestrækning i 1862 blev der på nær to broer anvendt træbroer, men i 1875 blev de gradvist erstattet af jernbroer. På de baner, der fulgte efter 1862, blev der kun opført jernbroer. Målt i forhold til landets størrelse havde Fin-

land i 1889 ikke et tæt jernbanenet, hvilket vel ikke kan overraske, når man tager landets gode transportforhold via søer og kanaler i betragtning, men Strukel var ikke i tvivl om, at jernbanen var et middel til at fremme den almene velstand og det kulturelle stade i landet.

Denne antagelse er C.B. Federley helt på linje med i den afsluttende kilde. Her er det igen de politiske aspekter af jernbanerne, der er i centrum. I bidraget fra 1901 gives et kort rids af Finlands jernbaner, både optakten, anlæggelsen og udviklingen. Af nyt i forhold til, hvad de tidligere kilder allerede har fortalt, kan anføres den levende beretning om modstanden imod den første finske bane Helsingfors-Tavastehus. Mange anførte, at landet ikke kunne drage tilstrækkelig nytte af strækningen – prognoserne for passager- og gods-trafikken kunne ikke forsvare de store udgifter. Efterfølgende blev anlægsudgifterne endog væsentlig større end beregnet, bl.a. viste det sig, at brugen af straffefanger var med til at fordyre projektet, og da banen endelig var færdig, lå omsætningen på strækningen i de første år langt under forventningerne. Med andre ord havde jernbaneskeptikernes bekymring ikke været ubegrundet. Da Federley skrev, var der gået 39 år siden ibrugtagningen af den første finske jernbanestrækning. Jernbanestrækninger var nu højt værdsatte og nyetableringer stærkt efterspurgt. Allerede den anden finske jernbanestrækning – banen fra Riihimäki

til Sankt Petersborg – kom dog godt fra start. Anlægget blev billigere end projekteret! Baggrunden var dog tragisk. Finland oplevede i midten af 1860'erne svære misvækst år, som skabte hungersnød i dele af landet. En af følgerne var en sand menneskevandring fra nord til syd. Mange søgte arbejde ved jernbanebyggeriet; så mange, at lønningerne blev presset helt i bund, og arbejdsforholdene blev forværret.

I den korte omtale af Federley nævnes det, at forfatteren var dybt bekymret over den russificering, som hårdtest havde ramt jernbanerne. Det lød jo spændende, og straks fik det én til at tænke på diskussionen om jernbanen og jernbanefunktionærerne som middel til at fremme tyskheden i Sønderjylland i perioden omkring år 1900. Jeg har dog ikke kunnet finde tilsvarende antydninger i Federleys tekst. Hvis der er en kritik af myndighederne, så er det for ikke at fremme en stærkere udvikling af de finske jernbaner. Russificeringsaspektet har jeg svært ved at finde i kilden.

Afslutningsvis må det siges, at det er ganske slående, hvor mange elementer fra bogens kilder der er genkendelige i forhold til *Jernbanehistories* tema i 2015 om den fynske tværbane. Man får helt lyst til at skrive jernbanernes meta-historie. Under alle omstændigheder er der faktisk noget at hente i denne lille kildesamling, hvis man generelt er glad for økonomisk, teknisk og politisk jernbanehistorie.

Peter Fransen



Erik W. Johansson, Roar Stenersen og Ove Tovås, DOVREGUBBEN - en lokomotivlegende, Jernbaneværket/ Norsk Jernbanemuseum og Norsk Jernbaneklub, NJK forlag, Oslo 2014, ISBN 978-82-90268-37-3. Hardcover, 120 sider. Bogen er illustreret med en lang række fotos, tre hovedtegninger, et skitseforslag, oversigter og numeriske tabeller. English summary.

Dette er bogen om Skandinaviens største og stærkeste damplokomotivtype og samtidig hermed nok et af de teknisk set mest fuldendte damplokomotiver i sin størrelse, bygget i Nordeuropa. Men en undertitel til bogen kunne også have været en overskrift til et af bogens kapitler, "Triumf eller fiasko". Dette udsagn kendetegner nemlig temmelig rammende lokomotivernes historie og livsforløb på godt og ondt og dermed bogens indhold.

Bogen er egentlig en opdatering eller 2. udgave af en nu 24 år ældre udgivelse om samme emne, men nu med

nyere og mere omfangsrigt kildemateriale fra de Norske Statsbaners (NSB) Maskinafdeling, opbevaret i det norske rigsarkiv. Derfor er der en del nye informationer, ligesom ældre er blevet rettet i forhold til 1. udgave. Yderligere findes et antal beskrivelser fra personer, der på en eller anden måde havde at gøre med lokomotivtypen og dermed bidrager med førstehåndssindtryk fra dengang.

Selv uden kendskab til denne lokomotivtype, der populært blev kaldt "Gubberne" efter den norske forfatter Henrik Ibsens bog "Peer Gynt", giver bogen et klart indtryk af behovet og ønsket om bygning af det største og teknisk mest moderne damplokomotiv nogensinde bygget i Norge. Og det til trods for en stadig elektrificering af de norske baner i 1930'erne. Men man kunne ikke vente, da behovet for et stort, kraftigt og hurtigt lokomotiv – især for baner med større stigninger og mindre kurver som på Dovrebanen – var her og nu. Målsætningerne for det nye lokomotiv var flere, men primært at opnå en stor reduktion i køretiden, at kunne køre med større tog samt ikke mindst at kunne minimere anvendelsen af den dyre forspandskørsel, det vil sige anvendelsen af to lokomotiver foran togstammen i stedet for det normale med ét lokomotiv.

Allerede ved projekteringen af lokomotiverne havde man konstruktionsmæssige begrænsninger at skulle tage hensyn til, hvorfor man for at opnå de

ønskede ydelser måtte anvende moderne og ikke helt afprøvede metoder. Lokomotivernes adhæsionsvægt måtte ikke overskride 15,5 tons pr. aksel, det skulle kunne befare snævre kurver og måtte af hensyn til Dovrebanens drejeskiver ikke overskride en længde på 20 meter. Sidst men ikke mindst skulle lokomotivet kunne trække af med et hurtigtog på 300 tons op ad stigninger på 18 promille og med en hastighed på mindst 60 km/t. Det vil sige, at kedlen og dampmaskinen – her en fire cylindres overhedet compound-type – skulle kunne yde så meget, at effekten svarer til ca. 2400 hestekræfter.

Ud over den rene lokomotivhistorie beskriver bogen på en let forståelig måde de for den daværende tid sædvanlige politiske trakasserier mellem fagforeninger og industrien på den ene side – som også DSB havde herhjemme med fabrikken Frichs' eneretskontrakt – og NSB's ønske om udenlandsk involvering. Dette for – som også ønsket i Danmark – at få de nyeste erfaringer indbygget i den nye lokomotivtype og derved også undgå børnesygdomme.

Bogen er i og for sig en traditionel opbygget lokomotivhistorie, der omhandler forhistorie, konstruktion, konstruktørerne, bygning, drift, hensættelser og udrangeringer. Men heldigvis falder bogen ikke til at være en traditionel "jernbanemonografi", men mere dybtgående bl.a. i sin tekniske gennemgang af især lokomotiverne fra

KRUPP i Tyskland. Yderligere stilles der en masse spørgsmål undervejs, der forsøges besvaret på bedste vis. Et godt plus for bogen.

Beskrivelsen af konstruktionen og de hermed forbundne opgaver giver en opfattelse af optimisme og "ka' selv" ved både NSB Maskinafdeling og de to fabrikker Thune og Hamar. Man kan ikke lade være med at smile lidt med hensyn til erfaringsgrundlaget for de nye svejsningsmetoder i fyrkasse og ramme, der var blevet erhvervet gennem svejsning af "spritbeholdere" til fremstilling af brændevin. Så hvis det kunne holde..! Men at de første lokomotiver var forsøgsmaskiner, er man heller ikke i tvivl om, når man læser bogen, da de var teknisk forskellige og da også blev benævnt med hvert sit underbogstav, type 49a og b og den senere type 49c.

Og måske netop hér ligger kimen til, at lokomotivtypen også kunne ses på som en fiasko. De tre første lokomotiver led af en meget stor mængde fejl og børnesygdomme og var mere eller mindre kun i tjeneste lidt over halvdelen af den samlede driftstid lige før krigen. Dette medførte bl.a. nybygning af en ældre type damplokomotiv samt indlejning af et antal svenske damplokomotiver for i det hele taget at kunne opretholde driften på et tilfredsstillende niveau så længe. Og ønsket om at komme dette til livs ved næsten at "omkonstruere" lokomotiverne – at fabrikken KRUPP i Tyskland

gennemgik og ændrede tegningerne – fik både politiske-, fagforenings- og industrielle bølger til at rejse sig. Og det endte med, at statsministeren bogstaveligt talt bad medierne om at "holde kæft".

På baggrund af de tyske tegninger og tyskbyggede lokomotiver fik de norske fabrikker Thune og Hamar igen ordrer, men nu som en seriefremstilling. Nemmere blev det jo så ikke med den tyske besættelse den 9. april 1940. Her beskriver bogen den balancegang, der var nødvendig parterne imellem, NSB, den norske tyskvenlige regering og den tyske besættelsesmagt.

De oprindeligt sidste ordrer på serie-lokomotiver til KRUPP i Tyskland blev ikke materialiserede p.g.a. krigens gang med bl.a. bombninger og ødelæggelser af fabrikkerne hér. Dette område er også godt beskrevet i bogen.

Ved krigens slutning stod NSB så med kun syv leverede lokomotiver af type 49 og i virkeligheden tre forskellige udgaver. Under krigen var lokomotiverne i drift næsten konstant og var derfor blevet nedslidte, og der forestod ganske store reparationer. Hvor man kunne, blev maskinerne ændret med nogle af de ændringer, der var sket i forbindelse med bygningen i Tyskland og de sidste to i Norge.

Men igen blev udviklingen overhalet, nu af krigens eftervirkninger med bl.a. købet af mange tyske lokomotiver, der var henstående i landet ved befrielsen den 7. maj 1945. Selv om de ikke var af

den bedste kvalitet, gjorde købet af disse tyske lokomotiver det økonomisk uholdbart at starte en serieproduktion op af flere type-49 lokomotiver til NSB. Man koncentrerede sig derfor om at holde "Gubberne" kørende på Dovrebanen m.fl., hvor de faktisk nu kørte tilfredsstillende.

Her synes det dog på sin plads, at bogen skulle have vist nogle egentlige turplaner for perioden fra begyndelsen af 1950'erne og frem til lokomotivernes henstillinger. De i bogen viste samlede kilo-meterangivelser fortæller jo nemlig ikke noget om de enkelte driftlokomotivers daglige arbejde, og hvor meget de egentlig blev anvendt til og under hvilke forhold.

Som i Danmark blev dampen overhalet i midten af 1950'erne ved købet af den norske udgave af GM-diesellokomotiverne af DSB litra MY, nemlig NSB type Di3. Så i 1957 blev "Gubberne" hensat og alle udrangerede året efter.

Sidst i bogen findes et kort kapitel, "Dovregubben, compound og superpower". Her bliver compoundsystemet og enkelte typer kort gennemgået, og der fortælles lidt om disse lokomotiver i USA og i Europa.

Bogen er ikke et forsøg på at udgive en akademisk videnskabelig- eller ingeniørteknisk gennemgang af NSB type-49, en god og solid lokomotivtype-bog i traditionel forstand, krydret med en mere teknisk gennemgang samt baggrundshistorie end normalt. Bogen er illustreret med mange fine fotografier,

bl.a. optaget af afdøde tidligere leder af DSB Jernbanemuseum, William Dancker-Jensen, der havde en forkærlighed for norske jernbaner. Bogen indeholder ikke et noteapparat, men der er i det mindste gjort et forsøg på at anføre den anvendte litteratur og kildemateriale – sidstnævnte dog ikke så præcist, at læseren for alvor har mulighed for at bruge oplysningerne.

Bogen er absolut anbefalelsesværdig at læse for personer med interesse i lokomotivudvikling og sekundært norsk jernbanehistorie. Og selv om skriftsproget er norsk, bør det overhovedet ikke fraholde nogen uden disse sprogkundskaber at læse denne. Det er nemt og ligetil; dansk uden stavekontrol!

Et lokomotiv er bevaret ved det norske jernbanemuseum: den tyskbyggede nr. 470.

Steffen Dresler



John Poulsen under medvirken af Steffen Dresler og Poul Thestrup, De blå tog. Det internationale Sovevognsselskab i Danmark - og DSB's nattog, Bane Bøger, ISBN 978-87-91434-41-9, 240 sider, rigt illustreret, 498 kr.

"Bevar Nattoget", "Flere tog over grænsen", "Tschüs und auf wiedersehen". Skilte og store bannere manglede ikke på Københavns Hovedbanegård en kølig novemberaften i 2014, da en række aktivister og demonstranter blandede sig med fotograferende jernbaneentusiaster og almindelige togrejsende, inden det sidste internationale nattog forlod den danske hovedstad. Ved togvognenes døre sås skilte med fjerne destinationer som Prag, Amsterdam og Basel Badischer Bahnhof. Lidt i kl. 19 lød fløjten, vogndørene klappede i, og DSB's elektriske lokomotiv satte sig i bevægelse for at trække den lange række af tyske sove- og liggevogne samt en enkelt tjekkisk vogn ud fra banegårdens spor 7 på en sidste tur ud på de europæiske skinner.

En lille times tid senere kunne den opmærksomme seer, der havde stillet tv-apparatet ind på TV2 News, se journalisten Lennart Sten præsentere bogen *De blå tog. Det internationale Sovevognsselskab i Danmark - og DSBs nattog*, hvorefter den ene af bogens forfattere, John Poulsen, stående på en af Hovedbanegårdens perroner blev interviewet om de internationale nattogets historie i Danmark. Det er formentlig første gang, at en dansk jernbanebog er blevet præsenteret i direkte tv i den bedste sendetid, og det var en værdig afslutning på en lang tradition for internationale nattog i Danmark, der startede helt tilbage i 1886, da der oprettedes en sovevognsrute mellem Randers og Altona i Tyskland. Dengang var det de preussiske statsbaner, der stillede vogne og personale til rådighed for nattogets forbindelse, men allerede i 1904 kom det belgiske selskab med det grandiose navn Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens til Danmark i forbindelse med oprettelsen af nattogets forbindelserne København-Berlin/Hamborg. På dansk fik selskabet navnet Det internationale Sovevognsselskab og blev - ligesom i udlandet - et veletableret og -renommeret jernbaneselskab, der med sine blålakerede vogne satte de rejsendes forventninger højt til en komfortabel jernbanerejse. Kendte og kongelige flokkedes om Wagons-Lits' tog. Alene selskabets luksustog, Orientekspressen, mellem Paris og

Konstantinopel har været med til at gøre selskabet og dets produkt verdenskendt selv mange år efter, at luksustoget blev indstillet, og selskabet fandt andre indtjeningsmuligheder. Så berømt var og er det blå tog, at det har givet talrige forfattere og kunstnere inspiration. Ikke mindst den britiske krimidronning Agatha Christie, der skrev den berømte roman "Mordet i Orientekspressen" fra 1934, hvor den belgiske privatdetektiv, Hercule Poirot, bliver sat til at opklare et mord på en passager i Orientekspressen, efter at toget er kørt fast under en snestorm på Balkan.

De blå vogne og internationale luksustog er bestemt en bog værd, også selv om Orientekspressen kun nogle få gange i nyere tid har været på gæsteoptreden i Danmark. For de blå vogne var gennem mange år en fast bestanddel af danskernes udenlandsrejser med tog. Navne på tog som Nord-Express, Skandinavien-Holland Express, Alpen-Express og Basel-Express, vil klinge velkendt blandt ældre danskere, som tog på ferierejser med toget sydpå i 1940-60'erne. Der er ingen tvivl om, at det er tre kompetente og engagerede forfattere, der har sat sig i spidsen for at skrive om de blå togs - og DSB's nattogets - historie.

Allerede i 1980 udgav John Poulsen bogen *Sove- og spisevogne i Danmark* (Kurlands Forlag), mens Poul Thestrup tidligere i sin egenskab af museumschef ved Danmarks Jernbanemuseum har været med til at hjemtage såvel en

blå spisevogn som en blå sovevogn til museets samlinger, ligesom der i hans tid som medredaktør var flere artikler om Wagons-Lits og nattog i museets årsskrift *Årsskrift* og senere *Tog i Tiden* (1995, 1997, 1998, 2002, 2005 og 2012). Det sidste blad i trekløveret, Steffen Dresler, har været engageret i museets restaureringsarbejde med sovevognen og i de senere år foretaget en grundig historisk gennemgang af Wagons-Litsvognenes brug i Danmark. Hvor John Poulsen i sin bog fra 1980 begrænsede sig til 112 sider, er der i den nye bog hele 240 sider. Samtidig er bogen så stopfyldt med tekst og illustrationer, at ens associationer uvægerligt bevæger sig i retning af de trange sovevognskupéer i nattogets senere år inden nedlæggelsen, da der dårligt nok var plads til ens bagage eller en selv. Selv om bogen har et elegant omslag og titelblad, så burde en bog om de internationale nattog have fået en mere luksuriøs udgivelse.

I bogen præsenteres det belgiske selskabs historie både i udlandet og herhjemme, og der findes i udgivelsen en grundig gennemgang af nattogetes historie og udvikling i Danmark. Der er i primær grad lagt vægt på togenes løb (hvilke byer kørte togene mellem, og hvornår kørte de). samt hvilke vogne der blev anvendt i kørslen til og fra Danmark. Næsten halvdelen af bogen er en meget grundig oversigt over vogn typerne som anvendtes både i Wagons-Lits' og DSB's nattog i Danmark. Der

er ingen tvivl om, at der ligger et meget grundigt arbejde bag den omfattende fremlæggelse af de forskellige vogntyper, og man fornemmer, at de to forfattere, John Poulsen og Steffen Dresler, har gennemset dusinvis af fotos og gennemlæst talrige dokumenter for at klarlægge vognenes brug i Danmark. Forfatterne fortjener virkelig stor ros for udgivelsen, der til dato er den mest omfattende gennemgang af "de blå tog" og øvrige nattog, som har kørt i Danmark.

Det er imidlertid ærgerligt, at det store arbejde med bogen ikke også har givet sig udtryk i en mere omfattende kildefortegnelse i slutningen af bogen og med diskrete noter til kilde-materialet undervejs i teksten. I stedet efterlades læseren med en enkelt side indeholdende en fortegnelse over "Anvendt litteratur" på side 239, som man måske nok kan have en vis nytte af, men som ikke giver læseren mulighed for at gå direkte til kilderne eller for den sags skyld tjekke fakta. Det svækker desværre bogens kildeværdi. Mange jernbaneentusiaster vil sikkert ikke begræde denne mangel på almindelig videnskabelighed i bogen og vil i stedet finde adskillige timers tidsfordriv ved at studere bogens mange illustrationer og fine vogntegninger. Men det er desværre en generel mangel i den danske jernbanelitteratur, at man efterlader den faghistorisk eller blot almindeligt historisk interesserede læser til sig selv uden mulighed for at anvende

bogen til mere end blot almindelig fornøjelseslæsning i en sen natte-time – måske undervejs med et af de få tilbageværende europæiske nattog.

En mere stringent opbygning af bogen kunne visse steder også have været en fordel. Således virker det en smule besynderligt, at Poul Thestrup har en meget detaljeret gennemgang af Wagons-Lits' service (altså porcelæn og bestik) og forskellige logoer i tidens løb midt mellem afsnittene om Wagons-Lits' oprindelse og europæiske udvikling og et afsnit om begyndelsen af nattogene i Danmark. Kapitlet havde hørt bedre hjemme i et appendix bagest i bogen.

Efter at have læst den ellers meget velskrevne og interessante bog sidder man dog tilbage med en underlig tom fornemmelse af, at der mangler noget, uden dog at vide præcis, hvad det egentlig er. For beskrivelserne er meget grundige, og det er også en interessant historie, som bliver fortalt. Svaret melder sig imidlertid langsomt, for hvor er de rejsende og personalet henne? Hvad med deres oplevelser? Deres indtryk? Naturligvis optræder de spredt gennem bogen, blandt andet i form af et citat fra journalisten og forfatteren Lise Nørsgaard, der i et bidende indlæg i dagbladet *Politiken* fra december 1962 beskriver en mindre vellykket rejse med Skandinavien-Paris Express. Men bogen havde vundet ved et lidt større fokus på de rejsende og på personalet. Det er desværre ved at være sidste udkald, hvis man vil nå at tale med nogle af

dem, som rejste med de blå sovevogne for at få indtryk af fortidens luksusrejser med tog. Heldigvis er der stadig mange, som har prøvet at rejse med det tyske nattog, der kørte sin sidste tur i 2014.

Selv om komforten og elegancen ikke var som i tidligere storhedstider, så var det stadig en særlig fornemmelse at træde ind i den tyske sovevogn på Hovedbanegården, mens togets destinationer blev udråbt på de internationale sprog over banegårdens højtaleranlæg. Forventningens glæde, når toget gled ud gennem det københavnske sporet, videre ud på Sjælland, ned i Storebæltstunnellens sorte mørke for atter at nå op til overfladen, hvor man kunne se aftenskumringen på turen hen over Fyn. I de sene aftentimer nåede toget Padborg, hvor der mærkedes et ryk i vognstammen, når det tyske lokomotiv kobledes til toget, inden det fortsatte turen sydpå. Et stykke syd for landegrænsen blev man overmandet af søvnen, godt hjulpet på vej af vognens vuggen henad skinnerne. Som regel vågnede man et par gange i løbet af natten ved opbremsninger eller lyden fra hjulenes gang i sporet. Og hvis man skubbede rullegardinet op, kunne man i løbet af natten være heldig at fange navnet på et skilt på en af de tyske banegårde: Offenburg, Karlsruhe, Mannheim, Frankfurt am Main eller Hannover, inden man atter faldt i søvn for tidligt om morgenen at blive vækket af den alarmknap, sovevognskonduktøren havde trykket

på. Nu vidste man, at man skulle skynde sig i tøjet, så man kunne få serveret papæskan indeholdende den mindre delikate morgenmad. Tysk leberkäse har vist aldrig været en normal del af et dansk morgenmåltid. Hurtigt blev maden nærmest slugt, inden man i de tidlige morgentimer steg af toget på perronen i et andet land. En verden til forskel, og så alligevel ikke. Men man forstod alligevel bedre H.C. Andersens udsagn om, at rejse er at leve. Denne indsigt i rejseens store og små indtryk, fornemmelsen af at være i transitten mellem det velkendte og det ukendte, trygheden og utrygheden, forventningens glæde, får man desværre ikke noget indblik i ved at læse bogen.

Man får også kun i begrænset omfang indtryk af besværlighederne ved at rejse med nattoget. Det var bestemt ikke altid nogen fornøjelse at lade sig transportere sovende gennem Europa. Selv husker jeg endnu episoden i det dansk-tyske nattog et sted nede i Tyskland i slutningen af 1990'erne, da en ukendt mand forsøgte at tiltvinge sig adgang til sovekupéen midt om natten. Dørlåsen var ikke meget værd, men den strategisk anbragte kuffert mellem sengen og foldedøren gjorde sit til, at døren forblev lukket. Ikke ligefrem nogen særlig behagelig begivenhed. De fælles toiletter i nattoget var også en gentagen udfordring. Gulvene sejlede ofte – ikke i vand – men med andet indhold, hvor mandlige rejsendes udfordring med stående at ramme kum-

men i et gyngende tog viste sig med al tydelighed. De forstoppede toiletter først på morgenen, når vandforsyningen var løbet tør, var også en klassiker.

Eller oplevelsen ved en rejse med nattoget i en af de sidste måneder af togets levetid i sensommeren 2014, da nattogets forsinkelse om morgenen i Tyskland, var blevet så stor, at vi sammen med flere andre rejsende blev purret op og sat af toget i en tidlig morgentime på en mindre tysk station med besked om selv at finde mod Køln. Nattoget ville i stedet køre direkte til Amsterdam. Der stod man så i et strejkeramt Tyskland med et nærmest stillestående jernbanenet uden rigtigt at vide, hvordan man kom videre til bestemmelsesstedet. Stående med sin kuffert på en øde tysk station i Ruhr-distriktet forstod man bedre, hvorfor nattoget snart havde kørt sin sidste tur gennem nattens Europa.

Lars Bjarke Christensen



Benny Mølgaard Nielsen under medvirken af Niels Erik Jensen, Signaler og sikkerhedssystemer, Bane Bøger, ISBN 978-87-91434-42-6, 120 sider, rigt illustreret, 299 kr.

En formiddag i midten af februar 1908 befandt lokomotivfører Larsen sig på sit tog på vej sydpå gennem Himmerland og nærmede sig med hastig fart holdepladsen i Øster Doense. Efter planen skulle toget ikke standse på den lille holdeplads, men Larsen kastede alligevel et blik ud af damplokomotivets ene vindue for at se signalet. Kunne toget fortsætte, eller skulle det have et ekstraordinært stop foran holdepladsen? Ude på strækningen kunne han se, at den øverste signalarm på semaforen (signalet) var hejst, hvilket betød, at han i alt fald ikke skulle standse foran holdepladsen. Oversigtsforholdene var dog lidt vanskelige på stedet, for et mørkt hustag hindrede udsigten til den nederste signalarm på semaforen, der

viste, om han kunne køre direkte igennem, eller om han skulle standse inde på holdepladsen. I det samme sprang imidlertid et vandstandsglas på lokomotivet, og han fik travlt med at udbedre skaden, så det var først efter, at signalet var passeret, at han kom i tanke om, at han da ikke havde set, om nederste signalarm var hejst eller ej. Han prøvede derfor at se bagud langs toget, men røgen fra damplokomotivet hindrede udsigten til signalet.

Lokomotivfører Larsen besluttede at fortsætte med sit tog videre til Hobro, for reglen i Øster Doense var, at stationen enten viste et stopsignal eller signalet "Kør igennem" med to hævede signalarme. Det var en fatal beslutning, for stationsmester Christensen i Øster Doense havde kun givet signalet "Kør frem", altså én hævet signalarm, da det foregående tog endnu ikke var meldt ankommet til banegården i Hobro. Strækningen forude – på den anden side af holdepladsen – var således ikke fri.

Toget skulle derfor være standset i Øster Doense, men stationsmesteren havde håbet at få tilbagemeldingen fra Hobro, så han inde på holdepladsen kunne give signal for videre kørsel, for at toget ikke blev forsinket på sin videre færd. Heldigvis skete der ikke noget sammenstød i dette tilfælde, men sagen fra Øster Doense sætter spørgsmålstegn ved pålideligheden af jernbanens sikkerhedssystem. Systemet var tydeligvis ikke fejlfrit. For hvorfor

besluttede lokomotivføreren at køre videre uden at være 100 % sikker i sin sag? Hvorfor brød stationsmesteren de lokale regler om signalgivning? Og hvorfor opsatte man et signal på et sted, hvor det var vanskeligt at se? Svarene hænger i røgfanen efter damplokomotivet, for episoden på holdepladsen i Øster Doense – eller for den sags skyld andre af de utallige sikkerhedsmæssige hændelser, som er sket i tiden løb – kan man ikke læse om i Benny Mølgaard Niensens nye (eller rettere gamle) bog *Signaler og sikkerhedssystemer*. Det er ærgerligt, men mere om det lidt senere.

I forbindelse med de danske jernbaners 150-års jubilæum udgav Benny Mølgaard Nielsen og Niels Erik Jensen bogen *De danske jernbaners signaler og sikkerhedssystemer i 150 år* (1998). Bogen blev en stor salgsmæssig succes, og udgivelsen har været udsolgt fra forlaget i mange år. I forordet til den nye bog, *Signaler og sikkerhedssystemer* (2015), fortæller Benny Mølgaard Nielsen, at BaneBøgers forlægger John Poulsen for nogen tid siden spurgte, om de to forfattere ikke ville opdatere deres bog fra 1998. Niels Erik Jensen meldte fra, mens Benny Mølgaard Nielsen påtog sig opgaven med accept fra sin tidligere medforfatter om, at han kunne anvende teksten fra den gamle bog, som han ville. Benny Mølgaard Nielsen har imidlertid været meget tro over for indholdet i den gamle bog, så hvis man er en af de personer, som købte bogen

tilbage i 1998, er der ikke meget nyt at hente i den nye udgivelse. Teksten i den nye bog er identisk med den gamle, og det gælder også for mange af bogens ellers talrige illustrationer. Den nye bog er dog opdateret med udviklingen efter 1998 og berører også det nye signal-system, som indføres i de kommende år. Der er ingen tvivl om, at det nye ETCS-system vil blive en revolution i forhold til de seneste knap 170 års sikkerhedssystemer på de danske jernbaner. Derfor giver det også god mening med en udgivelse af en bog om de danske signaler og sikkerhedssystemer gennem tiden, selv om man kunne have ønsket, at forlaget og forfatteren havde benyttet lejligheden til at gentænke bogkonceptet. En genudgivelse af en bog med næsten identisk indhold og med en lettere tilrettet titel er desværre ikke særlig ambitiøst.

Der er ingen tvivl om, at Benny Mølgaard Nielsen – og for den sags skyld også Niels Erik Jensen – har en stor interesse og indsigt i danske signaler og sikkerhedssystemer. Det er en bog, som er skrevet med passion for emnet, og det er altid et godt udgangspunkt. Bogen fra 1998 var også en god opsamling på udviklingen inden for området, fordi forfatterne for første gang forsøgte at samle oplysningerne om de danske signaler og sikkerhedssystemer gennem tiden. Den første bog var på mange måder et pionerarbejde, hvor de to forfattere i udstrakt grad benyttede sig af de utallige signalreglemen-

ter og sikkerhedsforskrifter fra tidligere tider til at beskrive udviklingen inden for området. Nyudgivelsen af bogen ville dog have vundet betydeligt ved en revidering og opdatering, idet læserne allerede har mulighed for at gå tilbage til 1998-udgivelsen for at få den strengt tekniske gennemgang af de danske signaler og sikkerhedssystemer.

Det har i alle årene fra jernbanens barndom og til nu været essentielt, at jernbanesikkerheden er helt i top, og at såvel personale som passagerer trygt kan stole på sikkerhedsforanstaltningerne. Benny Mølgaard Nielsen og Niels Erik Jensen redegør meget fint for denne udvikling, og de ledsagende illustrationer i begge udgivelser fra 1998 og 2015 er med til at understøtte fortællingen og gøre det tørre tekniske stof mere pædagogisk for læsere uden en grundig teknisk indsigt i jernbanens sikkerhedsregler. Den vil sikkert også være interessant læsestof for de mange, som også beskæftiger sig med modeljernbaner. Men der er stadig tale om et meget teknisk og tungt emne.

Som læser sidder man tilbage med mange ubesvarede spørgsmål efter læsningen af bogen, og det er ærgerligt, at man ikke har benyttet den nye udgivelse til at opridsede den brede historie om signaler og sikkerhedssystemer i et indledende afsnit. Som bogen fremstår nu, virker det nærmest som om danske jernbanefolk i tidens løb har opfundet det meste selv, men det er naturligvis langt fra tilfældet. Kun drypvist får man

udblik til andre landes sikkerhedssystemer og inspirationen herfra. En perspektiverende indledning med en generel introduktion til emnet med udblik til andre landes sikkerhedssystemer ville have hævet udgivelsen op på et højere niveau. Som læser bliver man i den foreliggende udgivelse derimod kastet hovedkulds ind i et nærmest leksikalt afsnit om forskellige tekniske udtryk og fagtermer, som selvfølgelig er gode at få på plads, men som ikke fører den forudsætningsløse læser uden jernbaneteknisk indsigt ind i emnet signaler og sikkerhedssystemer. Man skal faktisk have en vis jernbanemæssig indsigt for at få gavn af bogen. Udgivelsen ville have vundet betydeligt ved et indledende afsnit, der var mere pædagogisk i sin tilgang til emnet.

Den største udfordring for bogen er imidlertid den gennemgående ensidige fokusering på det tekniske stof. De personer, som skulle betjene signaler og efterleve sikkerhedssystemerne, er fuldstændig fraværende i bogen. Man kan naturligvis omvendt argumentere for, at bogen så netop holder sig til et stramt fokus på emnet signaler og sikkerhedssystemer, men det var i de ekstreme tilfælde ved ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser, at systemerne blev udsat for en slags stresstest. Episoden fra Øster Doense en kold vinterdag i begyndelsen af 1908 viser netop, at sikkerhedssystemer kan fejle – eller rettere, at mennesker kan begå det, som oftest kaldes 'menneskelige fejl'.

Heldigvis har der i Danmark kun været forholdsvis få større jernbaneulykker såsom Hanstedulykken 1876, Gentofteulykken 1897, Brammingulykken 1913, Vigerslevulykken 1919, lyntogsulykken ved Odense 1967 og Sorøulykken i 1988. Tekniske svigt samt mere eller mindre ubevidste brud på reglerne kan i yderste konsekvens få fatale følger. I jernbanelitteraturen er det hidtil kun nogle af de største ulykker, som er blevet beskrevet, mens der har været et langt mindre fokus på de små hændelser, der lykkeligvis oftest ikke medførte død og ødelæggelse.

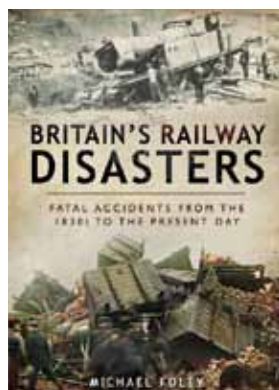
Bogen ville have vundet meget, hvis forfatteren i højere grad, end det er tilfældet, havde benyttet muligheden for at inddrage de mange forskellige ulykker og hændelser til netop at fortælle den brede historie om sikkerhedssystemerne og deres fejl, mangler og efterfølgende konsekvenser for den videre udvikling. Det ville have givet emnet et mere menneskeligt ansigt og gjort indholdet mere levende. Der er ingen tvivl om, at *Signaler og sikkerhedssystemer* er en sober, faktuel og korrekt bog skrevet af en (eller rettere to) meget kompetente forfattere, der har kendskab til deres stof, men det er måske også i dette tilfælde bogens største achillesehæl. I alt fald er det kun i sjældne tilfælde gennem bogen, at man når videre end blot semaforen, dværgsignalet, trådtrækket og de mange meget tekniske beskrivelser. Emnet kunne i den grad have trængt til også

at blive trukket op på et mere overordnet plan med udvalgte indblik i konkrete hændelser og ulykker. Der er dog ingen tvivl om, at den interesserede jernbaneentusiast vil få en god teknisk indføring i danske signaler og sikkerhedssystemer ved læsningen af denne bog. Han vil vide, hvad en hævet eller sænket signalarm betyder, efter læsningen af denne bog. De læsere, der har en mere overordnet eller almen tilgang til emnet, bliver desværre ladt noget tilbage.

Lars Bjarke Christensen



Rasmus Dahlberg, *Danske katastrofer*, Gyldendal, 2014, ISBN 978-87-02-16155-7, 327 sider, illustreret, pris 299,95 kr.



Michael Foley, *Britain's Railway Disasters, Fatal Accidents from the 1830s to the present Day, Wharnccliffe Transport*, 2013, ISBN 978 1 78159 379 0, 238 sider, illustreret, pris £ 19,99.

Katastrofelitteratur er en gammel genre med rødder tilbage i 1800-tallets journalistik. Selv om man ikke kan betegne Henrik Cavling som katastrofejourna-

list, fornyede Cavling journalistikken med reportager, der kunne have denne karakter – hans reportage fra sprængningsulykken på Donse Krudtværk 16. maj 1882 var karakteristisk og slog tonen an for en ny genre i journalistikken i Danmark. Omkring århundredskiftet var denne reportageform slået an og blev benyttet i avisernes beretninger fra bl.a. jernbaneulykker.

Borgerskabets organ *Illustreret Tidende* udkom allerede fra 1859 og havde klare elementer af katastrofejournalistik i sine beretninger om jernbaneulykker og jordskælv i fjerne verdensdele. Genren nærer sig ved den gysen, almindelige mennesker oplever ved på tryk afstand at kunne føle sig helt tæt på de spektakulære, katastrofelignende ulykker, som ethvert samfund fra tid til anden oplever. Katastrofelitteraturen har i Danmark strakt sig i lige linje fra *Illustreret Tidende* over Cavlings journalistik og hans efterfølgere til dagens *Ekstra Bladet*.

Som journalistisk genre kan man således ikke fratage reportagen fra ulykkesstedet en betydning for journalistikken. Cavling bragte læseren helt tæt på, som var man der selv. Som historieskrivning er katastrofelitteraturen derimod en tvivlsom genre – dens eksistensgrundlag er ulykken og gysen, mens den sjældent har andet formål – den stiller ingen spørgsmål og vil egentlig ingen andre steder hen end at bringe os tæt på ulykken for at gysen i sikkerhed i vores egen stue.

De to bøger, som her anmeldes sammen, er meget forskellige i deres udgangspunkt – danske Rasmus Dahlbergs bog behandler danske katastrofer i bred forstand, mens Michael Foleys bog alene fokuserer på engelske jernbaneulykker. Hvis man indledningsvis overvejer, hvad der egentlig skal til, for at en ulykke kan betegnes som en katastrofe, kan man i det mindste forsikre sig om, at jernbaneulykker generelt opfattes som katastrofer, når de involverer sammenstød og havari på strækningerne. Også Rasmus Dahlberg har blandet jernbaneulykkerne med de andre begivenheder, han samler i sin katastrofebog.

Denne anmelders egen mistro til katastrofelitteratur som historieskrivning består bl.a. i, at det overvejende er en tillokkende adgang til et publikum, som ikke rigtig har andet formål end at sælge bøger – hvor rart det end er. Rasmus Dahlberg, der ofte omtales som katastrofeforsker, lever med sin bog måske ikke helt op til disse fordomme, men lander et sted i ingenmandsland mellem den skræmmende, uhyggelige katastrofe og den kedelige, faktuelle beretning uden klart fokus eller interessante spørgsmål at besvare.

Der er ikke megen hjælp til læseren eller refleksion over hovedemnet i Dahlbergs bog – i en bog på 326 sider med 30 blandede katastrofer hjælper Dahlberg kun læseren på vej i et forord på to sider. Danske Katastrofer er en bog med populært tilsnit, men det er en

væsentlig svaghed ved bogen ikke at give læseren en indsigt i genren, en viden om, hvad katastrofer er, og hvorfor en flykatastrofe, et bådforlis og en lidt slap orkan skal bo sammen i samme bog. Selv om en række adskilte begivenheder pakkes sammen i et bind med titlen katastrofer, lykkes det ikke at overbevise nærværende anmelder om, at der er en indre sammenhæng, og at vi som sådan bliver klogere. Som selvstændigt forskningsområde er der mildt talt en lang vej at gå, og bogen overbeviser ikke om, at genren kan bære som historieforskning.

Michael Foleys *Britain's Railway Disasters, Fatal Accidents from the 1830's to the present Day* om engelske jernbanekatastrofer er at dømmes efter titlen skåret over samme læst som Dahlbergs, men vægter alene jernbanekatastrofer og behandler jævnfør indholdsfortegnelsen emnet i kronologiske perioder. Foleys pænt indbundne bog med meget ringe illustrationer af et ellers rigt fotograferet emne er på 238 sider og skuffer desværre fælt.

Allerede forordet tyder på en ufokuseret tilgang til emnet. Hvad er en katastrofe? – det ved man ikke efter bogens indledning, og man kan spørge, om ulykker med dødelig udgang altid er at regne for katastrofer. Foleys bog om britiske jernbanekatastrofer – med undertitlen *Fatal Accidents* – åbner alene på grund af undertitlen ('Ulykker med dødelig udgang') for spørgsmålet: Hvornår er det en jernbanekatastrofe? Hvor me-

get skal der til? For den, der omkommer, og vedkommendes nærmeste er det naturligtvis en katastrofe, men ordet katastrofe må på en eller anden måde omfatte lidt mere end en enkelt dødsulykke.

Foleys indledning på blot to sider efterlader læseren uden anelse om, præcis hvad emnet er, hvordan det bliver grebet an, og nogle af de hypoteser og spørgsmål, der knytter sig til området.

En gennemgående svaghed ved hele bogen er Foleys meget løse omgang med statistik – i indledningen konstaterer han, at "Actual rail accident fatalities over the years number in the thousands", og den slags løse påstande og fakta får blot lov at passere. Tusinder – og hvad siger det? Var der flere dødsfald på vejene? (ja!), og vurderer Foley i øvrigt, at det var mange eller få i forhold til jernbanesikkerheden i Europa osv. I indledningen afslører forfatteren, at bogen langt overvejende bygger på samtidige aviser og i visse tilfælde rapporter efter ulykkerne. Foley har altså ikke gjort et grundigt arbejde med at søge til det materiale, der mere dybtgående kunne belyse vigtige sider af de store katastrofers historie. Hvorfor vi skal læse om *Britain's Railway Disasters* blafrer i vinden, når man går til de følgende kapitler.

Der er ikke grund til at ofre megen tid på bogens indledende kapitler, som består af et rodet afsnit om Railway History (syv sider), et interessant men ikke ordentlig researchet kapitel om The

effects of rail travel on the person (13 sider med irrelevante illustrationer og billedtekster) fulgt af kapitlet Early fatalities (tre sider!). Sidstnævnte kapitel skulle vel ikke med i en bog om *disasters*, for det var overvejende enkeltulykker og ofte forårsaget af personen selv.

Fra kapitel fire periodiseres i årtier frem til 1900, hvorefter det følgende kapitel tildeles 14 år, 1. Verdenskrig får sit eget kapitel, og mellemkrigstiden fra 1918 til 1939 kan klares i ét kapitel. 2. Verdenskrig får naturligvis sit eget kapitel, mens efterkrigstiden med meget væsentlige sikkerhedstiltag og store ulykker med høje dødstal behandles i ét kapitel. Hvad jeg prøver at vise, er, at bogens disponering er uhensigtsmæssig – der er ingen indre begrundelse for opdelinger af ulykker i tiår – man kunne gøre det på mange andre og mere givtige måder. Opdeling i perioder baseret på særtræk, f.eks. udviklingen i jernbanesikkerhed og materiel, ville være en god idé, der kunne bibringe læseren en slags overordnet forståelse af emnet.

Foleys bog bevæger sig således uden overvejelser om periodiseringerne ind i ulykkernes emneområde og småsnakker sig gennem store og små ulykker uden system eller overblik. Det er ikke rart at skrive om en bog, at den er dårlig – men det er Foleys. Den er ikke en bog om jernbanesikkerhed, hvilket på mange områder er en mere frugtbar tilgang, og det er heller ikke en god katastrofebog – dertil er katastroferne for små og blandede og uden den rigtige ka-

tastrofes elementære underholdningsværdi og gysende effekt på læseren.

Efter denne indledende redegørelse for de svagheder, jeg synes, de to bøger rummer lige fra første side, vil jeg se nærmere på de jernbanehistoriske elementer, de begge rummer, og deres respektive tilgange.

Dahlberg behandler i sin bog de mest kendte jernbaneulykker i Danmark: Gentofteulykken (1897), Brammingulykken (1913), Vigerslevulykken (1917), lyntogsulykken ved Odense (1967) og Sorøulykken (1988) samt det alvorlige sammenstød mellem en DSB-bus og et tog ved Hammerum i 1966. De korte historier på 5-12 sider bringer ikke noget nyt – de er korte sammenskrivninger af, hvad allerede er bragt flere steder i forvejen, og rummer ikke originale analyser eller nyt kildemateriale. Teksterne virker endog lidt ufokuserede, en slags katastrofernes 'alt godt fra havet': lidt om jernbanesikkerhed (ikke altid let forståeligt), lidt personstof, lidt redningsarbejde, lidt om ansvaret og lidt skrig og jamren fra ofrene – men det er svært at forstå, hvad de små historier egentlig skal til for. Bliver vi klogere? Det synes jeg ikke, og der er ikke meget kød og blod (!) på historierne som katastrofer betragtet. I den forstand er de nærmest lidt kedelige. Der synes egentlig ikke at være andet på spil end at opregne hændelsesforløbene.

Denne anmelder skal ikke afvise, at man kan se på katastrofer i et større perspektiv og se forskelle og ligheder,

men det er ikke, hvad bogen gør. Den samler lidt tilfældigt ulykker i en bog, som rummer noget om brandulykken på Haderslev Dam og flyulykken i Dubai. Fra et jernbaneperspektiv er manglen, at jernbaneulykker synes at have nogle særlige forhold knyttet til sig, som afviger fra andre ulykker og desværre ikke behandles – katastrofernes forskellige udgangspunkter og forudsætninger er heller ikke emnet. Og bogen har ikke noget historisk perspektiv eller tilbyder nogen grad af systematik. Var store epidemiske sygdomme, voldsomme naturfænomener, skibskatastrofer og bybrande ikke de væsentligste katastrofer sammen med krige, før jernbanerne blev anlagt? Et historisk perspektiv tilbydes slet ikke.

Ser man på jernbanerne som en systemteknologi og som 1800-tallets største anlægsprojekt, tegner der sig et anderledes sikkerhedsmæssigt perspektiv – jernbanerne var simpelthen et system til massetransport, og i modsætning til den tids skibskatastrofer, som foregik på åbent hav langt fra nysgerrige blikke, fandt jernbaneulykkerne sted midt i det danske landskab. Dermed var den store, synlige katastrofe bragt ind i det moderne Danmark. Den slags vinkler tilbyder Dahlberg ikke, og man bliver heller ikke for alvor klogere på jernbanesikkerhed: At hver ulykke har ført nye sikkerhedstiltag med sig, og at forbedring af jernbanesikkerheden har været én lang bevægelse mod reduktion af den menneskelige faktor.

Foley bevæger sig tiår for tiår gennem store og små jernbaneulykker uden nogen klar kurs – lidt om hændelsen, lidt om antallet af tilskadede osv., men det virker nærmest, som om forfatteren selv keder sig undervejs og derfor tyr til kapitelindledninger som „The year 1860 began quite well for the railways; the first serious accident did not happen until September...“ Man kan næsten føle Foley selv tænke på det næste tiår og det næste igen og føle det som en ørkenvandring. Der er ingen tvivl om, at havde emnet været grebet anderledes an, kunne der være kommet en spændende og væsentlig bog ud af det. Kun glimtvis får man ansatser til noget, der kunne følges systematisk og skabe forståelse hos læseren – at de fleste ulykker skete på enkeltsporede strækninger er måske ikke overraskende, men disse vigtige sider af at forstå ulykkernes baggrund er sjældne i bogen. Den afsluttende konklusion på ca. to sider forsøger sig langt om længe med at systematisere den blandede tekst – der var to ulykkestyper, får vi at vide – dem, der skyldes tekniske fejl eller materialesvigt, og dem, der skyldes menneskelige fejl. Uden at være alt for arrogant kan man vel godt sige, at det behøver man ikke en stor bog for at nå frem til.

Henrik Harnow



Anders Madsen, Med jernbane gennem hverdag og arbejde, Skinnebøger, 2014, ISBN 978-87-983192-6-9, 117 sider, illustreret, pris 275 kr.

Jubilæumsskriftet for en jernbane er efterhånden en særdeles velafprøvet genre – men hvad gør man, når det allerede er skrevet? Der er tidligere skrevet fyldige traditionelle jubilæumsskrifter om Lollandsbanen, så da banen i 2014 havde 140-års-jubilæum, valgte Anders Madsen at markere dette ved at udsende *Med jernbane gennem hverdag og arbejde*. Bogen er – bortset fra et kort forord – udelukkende sammensat af transskriberede interviews med tidligere ansatte ved Lollandsbanen. Bogen er rigt illustreret med masser af fotos (heraf en del i farve) og trykt i god kvalitet.

Ud over jubilæet har Anders Madsen også en mere direkte motivation til at skrive om menneskene ved Lollandsbanen, nemlig hans ”vrede over voldsom-

me serviceforringelser på stationerne i 2011”. Disse serviceforringelser bestod i lukningen af stationskontorer og betjente billetsalg til fordel for automater og selvbetjening. Denne motivation må siges at høre til de mere besynderlige for at skrive en jernbanebog – men dermed være ikke sagt, at der ikke kan komme en god bog ud af det af den grund.

Målet med bogen har altså været at dokumentere en æra ved Lollandsbanen, der nu var ved at være slut – nemlig dengang det var en ”rigtig” jernbane med masser af personale på stationerne. Vi møder folk fra alle hjørner af banen, lige fra stationskontoret over tog og værksteder til banens mange busser. Da bogen er baseret på interviews med nulevende tidligere ansatte, ligger vægten naturligt nok fra 1950’erne og frem. Man kunne selvfølgelig ønske sig mere om banens tidlige historie, men det er jo af praktiske årsager ikke rigtig muligt. Forfatteren har dog gjort et forsøg i et afsnit med ”Fortællinger fra banens første tid”, der trækker på tidligere trykte interviews m.m. – og bedre kan det nok ikke gøres.

Bogen yder således et udmærket bidrag til at få et glimt af dagligdagen i forskellige hjørner af Lollandsbanen i de sidste 50-60 år, men den savner i høj grad en mere overordnet struktur. Rækkefølgen af de forskellige indlæg virker mere eller mindre tilfældig. Der er ikke tale om nogen tematisk eller kronologisk opdeling, men dog en vis

grad af geografisk samhørighed. Der er ingen tvivl om, at indsamlingen af disse personlige beretninger om hverdagen ved Lollandsbanen er af stor værdi i fremtiden – det er materiale, som vi for det meste savner om ældre tider.

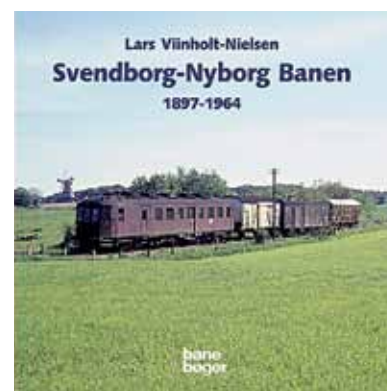
Bogens opbygning tydeliggør, at det primære mål har været interviews med de ansatte, og den savner således en mere overordnet fortælling. En tematisk eller kronologisk sammenklipning af de enkelte interviews havde givet bogen en helt anden karakter uden at svække idéen med de direkte fortællinger fra tidligere ansatte. F.eks. rummer næsten hver eneste beretning fra en ansat en omtale af Vinterkrigen i 1978/79 – men disse betragtninger skal søges under hver eneste beretning for sig. Det ville her have givet en bedre oplevelse, om alle disse beretninger kunne optræde samlet og på den måde supplere hinanden. Andre gennemgående temaer i de forskellige interviews kunne tåle samme behandling.

Det er en fornøjelse at se denne alternative udgave af jernbanehistorien, som repræsenterer et fokus på mennesker frem for det lidt mere teknisk prægede fokus, som ofte præger jernbanelitteraturen. Som ikke-lokalkendt kunne man dog godt ønske sig en smule mere baggrund – såvel historisk som nutidig. For eksempel ville et kort over Lollandsbanens strækninger og opland gøre underværker.

Det er i sandhed et anderledes jubilæumsskrift, Anders Madsen her har

skrevet, men er det så også bedre? Det er et spørgsmål, man ikke kan besvare, for bogen prøver ikke at konkurrere med det "traditionelle" jubilæumsskrift, men i stedet vil den supplere med en side, som måske ellers er overset. Det lykkes for så vidt også, men det er en skam, at bogen blot er en illustreret samling trykte interviews – for der er stof i materialet til at gøre meget mere.

Asbjørn Rune Riis-Knudsen



Lars Viinholt-Nielsen, Svendborg-Nyborg Banen 1897-1964, bane bøger, 2014, ISBN9788791434402, 168 sider, illustreret, pris 249,95 kr.

Med udgivelsen af *Svendborg-Nyborg Banen 1897-1964* i 2014 har Lars Viinholt-Nielsen begået en jernbanebog, der præsenteres som den femte og sidste bog i forfatterens serie om de sydfynske baner. I nærværende bog er det – som titlen afslører – strækningen Svendborg-Nyborg, der er under behandling, og efter forfatterens eget udsagn er Svendborg-Nyborg-banens historie den mest dramatiske – og det vil han gerne give læseren indtryk af. Men der er også en helt aktuel årsag til, at bogen udgives netop nu (i 2014), nemlig 50-året for Svendborg-Nyborg-banens nedlæggelse i 1964. Ifølge forfatteren blev denne nedlæggelse nemlig "startskuddet til den planløse nedlæggelse af danske jernbaner, der fandt sted i de følgende år." (forord)

Lars Viinholt-Nielsen er oprindeligt uddannet landinspektør – og det fornemmer man tydeligt af bogens mange kort, tegninger og luftfotos. Og så er han ikke mindst en jernbaneentusiast, der passioneret har beskæftiget sig med emnet ”de sydfynske jernbaner” de sidste 40 år. Ifølge forfatteren er det primære materiale til bogen banens arkiv. Hvad angår perioden 1897-1902 er både anlægs- og driftsarkiv helt intakt, men også fra de to lange forpagtningsperioder er det væsentligste arkivmateriale bevaret.

I bogens første og længste del ”Svendborg-Nyborg banen” (SNB) fortælles om forhistorien og anlægsperioden, hvorefter følger tre hovedafsnit om den private bane 1897-1902, tiden under Sydfynske Jernbaner (SFJ) 1902-49 og til sidst perioden under DSB 1949-64. Hvad angår anlæggelsen, giver forfatteren gode eksempler på de udfordringer, der var forbundet hermed – bl.a. med lensbaron Holck på Holckenhavn, der ikke ønskede banen anlagt alt for tæt på sin herregård. Men ret hurtigt stod det klart, at driften af SNB gav store udfordringer, og overskuddet var meget beskedent. En af årsagerne var konkurrencen fra Nyborg-Ringe-banen (del af SFJ), som var åbnet selvsamme år som SNJ. Løsningen blev i 1902 en forpagtningsaftale, hvor SNJ blev bortforpagtet til SFJ. Tiden som selvstændig privatbane var forbi – nærmest før den for alvor fik begyndt. I 1949 overgik driften af SFJ til staten – herunder også SNJ,

som af DSB – udstyret med splitflag og det hele – nu lød navnet ”Hesselerbanen”. En af statsbanernes første opgaver var en omfattende modernisering – dårlige spor og gamle lokomotiver resulterede i maksimumshastigheder på 30-40 km/t på dele af strækningen, hvor bedagede damplokomotiver stod for kørslen. Efter en opgradering kunne hastigheden i køreplanen for 1953 øges til 75 km/t. Og lige netop som alting tegnede godt (når lige ses bort fra alt for store driftsudgifter), kom ”skurken” på banen i skikkelse af amtmand K. Friis Jespersen. Friis Jespersen havde været med til at nedlægge to baner i Nordjylland – og var helt generelt af den overbevisning, at jernbanernes tid var forbi. I foråret 1959 meddelte amtmanden: ”om to år er det forbi med banedriften”. I praksis kom der til at gå et par år mere, men ikke desto mindre var det i 1964 – på trods af lokale protester – uigenkaldeligt slut for SNJ. Som sådan havde banen en meget omskiftelig tilværelse – og forfatteren beskriver på fineste vis, hvordan de forskellige forpagtere gav udfordringer – ligesom den generelle trafikudvikling i samfundet hele tiden forandrede præmisserne for jernbanens drift.

Efter de første hundrede sider skifter vi i bogstavlig forstand spor og fortsætter med en grundig beskrivelse af banens linjeføring og dens standsningssteder undervejs. Også arkitekturen beskrives – og ligeså med miljøet omkring banens standsningssteder. Gen-

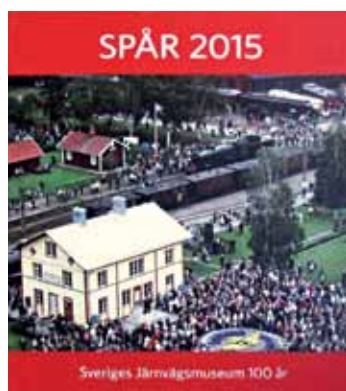
nemgangen er forsynet med masser af billeder og fine kort over det enkelte standsningssted. Det er nyttigt – og den overskuelige oversigt gør det muligt, at læseren kan slå op på lige præcis den del, han/hun har interesse i. Et par steder knytter forfatteren an til den bygelse, standsningsstedet er en del af. Det kunne med fordel have været gjort konsekvent for alle stop på turen. Så følger afslutningsvis en kort oversigt over driftsmateriel, en række tabeller samt en beskrivelse af Svendborg-Nyborg-banen 50 år efter nedlæggelsen, skrevet af Jørn Johansen og Per Vad Nielsen. Beskrivelsen af kulturmiljøerne på SNJ i dag giver god mening, men placeringen af dette lille kapitel synes løsrevet fra resten af bogen. Det er synd, for temaet er både relevant og aktuelt. Helt til slut følger et person- og stedregister.

Bogen er forsynet med masser af gode illustrationer. Især forfatterens veneration for luftfotos deles af nærværende anmelder (f.eks. af Nyborg s. 29 og 43, hvoraf det tydeligt fremgår, at infrastrukturen fylder rigtig meget). Bogen er også forsynet med masser af oversigtskort over banens forløb og byerne, tegninger af de fine stationsbygninger af Heinrich Wenck (f.eks. Holmdrup s. 16 og Svendborg Station s. 17) og gode fotos med både mennesker og materiel (f.eks. stationsforstander C.J. Skov og hustru ved Gudme Station s. 21, ekspeditrice Else Nielsen foran Øksendrup Station s. 65, det afspo-

rede tog s. 77, fisketransport på Gudme Station s. 88, rangertræk til Avernakke s. 91).

Det er således et meget grundigt arbejde, der ligger bag bogen, og forfatteren har et stort overblik over det jernbanenet, SNJ var en del af. Bogen har beklageligvis ikke noget noteapparat; det er ærgerligt, når nu forfatteren i øvrigt udviser så stor grundighed med arbejdet. Til gengæld må bogens stringente opbygning fremhæves som noget absolut positivt. Takket være registrene er den også velegnet som opslagsværk. Og endelig gør bogens mange fine illustrationer, at den også er velegnet som billedbog. Som sådan har Lars Viinholt-Nielsen skrevet en bog, der tilgodeser mange behov og tjener flere formål. Alt i alt en fin afslutning af turen rundt på de sydfynske baner.

Mette Ladegaard Thøgersen



SPÅR 2015, Sveriges Järnvägsmuseum 100 år. Sveriges Järnvägsmuseums årsbok utgiven i samarbete med Järnvägsmusei Vänner, 2015, indbundet, 21x23 cm, 250 sider, 152 sort/hvide og 133 farvefotos, ISBN 978-91-979236-4-4.

I anledning af det svenske jernbanemuseums 100-års jubilæum er museets årshæfte SPÅR udvidet til en egentlig bog i nyt format med bidrag fra eksterne forfattere og redigeret af museets ansatte.

Bogens første sider tilegnes museets venneforenings netop afdøde formand i form af en nekrolog, skrevet af museets chef, Robert Sjöo, og jeg tog en dyb indånding og forberedte mig på 250 siders tiljubling af de mange fremragende mænd, der havde båret museet frem gennem de 100 år. De følgende 12 sider blev det ikke meget bedre: et barnebarn til museets grundlægger opremser alle farfarens bedste egenskaber og udmærkelser – vi får endda et foto af den

cigar, som kongen i 1929 bød hans farfar ved en eller anden lejlighed. Men årbogen rummer heldigvis andet og mere.

Ansvar for bogens største afsnit – 185 sider – er lagt i hænderne på museets tidligere styrelsesordföranda, Lars Berggrund, der med en baggrund som civilingeniør har været afdelingschef for Järnväg och Samhälle i Banverket. Berggrund betegner selv sin gennemgang som en krønike, der med såvel dybde som bredde skal give oversigt over de 100 år. En hurtig gennembladrning af godt 50 sider under overskriften Jernbanemuseets tro tjenere gav bange anelser, og efter gennemgangen af de mange biografier måtte det konstateres, at denne anmelder havde været lykkeligere uden de første 30 sider, der kun lejlighedsvis er andet og mere end alt for lange nekrologer.

Mere 'kød' er der heldigvis på interviewet med Lars Olov Karlsson, LOK, der om sin tid som museumschef siger, at der aldrig i hans arbejdsliv har været større afstand mellem det, han gerne ville, og det, som var muligt. Og endda syntes SJ-cheferne, at museet havde fået enorme ressourcer. LOK undrer sig stadig over såvel Banverket som SJ's manglende interesse i at udnytte museet i PR-sammenhæng. I stedet er museet blevet betragtet som en klods om benet.

Interviewet med den nuværende museumschef, Robert Sjöo, er i sagens natur mindre frimodigt – dog indrømmer han, at han er mere kulturhistorisk

end teknisk interesseret. Sjöo bekræfter, at LOK var ansat til at gøre museet populært, mens forventningerne til ham selv var at varetage de museale opgaver – og selvsagt samtidig øge besøgstallet. Nogen klar interesse 'oppe fra' mødte han ikke. SJ's forventninger til ham ændredes heldigvis i tidens løb fra blot at skulle stå og bukke for SJ's fine gæster, hvilket ville have været et meget dårligt udgangspunkt for at varetage museets interesser i organisationen. Museet har altid haft et dårligt omdømme inden for SJ, fortæller Robert Sjöo, og det har været et problem. Det hed sig, fortæller Robert Sjöo, at hvis man ikke kunne bruges til noget som helst i SJ, da kunne man altid få en plads på museet. Interviewet afsluttes med en konstatering af, at det først er nu under Trafikverket, at organisationen er passende til museets behov. At der nu er tilstrækkeligt personale til at løse såvel de rent museale opgaver som at generere et stigende besøgstal gennem flere og større arrangementer. Det er hans ønske, at museet kan ændre et kedeligt tvangsbesøg med skolen til noget, man ikke gerne vil gå glip af. Trenden internationalt er at ville give oplevelser i stedet for traditionelt museum, og udbygningsplaner i form af en ny hal i tilslutning til museet skal åbne nye muligheder for formidling.

Med ovenstående forbehold over for bogen er alt det værste sagt. Resten af Berggrunds fremstilling er yderst relevant for at bibringe en forståelse af

museets hundrede års rutsjetur. Han strukturerer fornuftigvis resten af sine 185 sider omkring de museale hovedopgaver: SAMLE, VIDE og VISE – det, vi i Danmark sammenfatter som indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling. Mere herom senere.

Allerførst opridses imidlertid museets historie over små 50 sider. Især for den seneste tid er det spændende læsning – med omvæltninger og konflikter i et omfang, som kunne danne basis for en spændingsroman. Vi hører om de første tanker om et jernbanemuseum i 1890'erne, der i 1915 førte frem til etableringen i Klarabergsgatan i Stockholm. Efter en mellemlandning 1932-45 i Vasagatan fulgte flere mindre velegnede placeringer rundt i landet, inden museet i 1970 kunne finde sin plads i Gävle. Undervejs måtte mange forhindringer overvindes, herunder SJ's ønske om helt at slippe af med museet, og så sent som ved åbningsceremonien i 1970 undlod SJ's generaldirektør ikke at nævne, at museet burde overtages af nogen andre og drives af frivillige uden lønnet personale.

De første år i Gävle med få midler var vanskelige, og jernbaneklubberne kritiserede museets udstilling for at være forstenet i 1800-tallets materiel. Museet kastedes rundt i SJ's organisation, og forventningerne til museet stemte ikke overens med museets faktiske muligheder. Det resulterede i 1985 i chefskifte – til den jernbanehistorisk interesserede journalist ved SJ,

Lars Olov Karlsson. I hans regeringstid stiftedes Järnvägsmusei Vänner, som er blevet en støtteforening med stor indflydelse, og museet blev ombygget i 1992 og fik det designmæssige udtryk, som i store træk stadig findes. I 1994 fik museet igen en ny organisatorisk placering i SJ, og der blev opstillet forventninger til museet om at skaffe flere indtægter gennem øget besøgstal – forventningen var 75.000 besøgende årligt – samtidig med at selve det museumsfaglige arbejde med samlingerne skulle gøres bedre. Personalet øgedes fra 5 til 10. Alle skulle søge deres egne stillinger, og alle blev genansat – bortset fra museumschefen.

I den følgende – chefløse – periode blev det formuleret, at der skulle sættes på professionalisering af museumsarbejdet. Og heldigvis var det i en periode af SJ's historie, da der kunne skaffes økonomiske midler i SJ, hvis argumenterne var gode. Berggrund formulerer det således, at jernbanehistorisk kompetence ikke var tilstrækkeligt. Museet skulle også tage et industrihistorisk ansvar, og det krævede bredere museumskompetence. Og den kompetence fandt man i 1995 i Robert Sjöo, der også i dag er museets chef.

Arbejdsro fik den nye chef nu ikke: I forbindelse med SJ's transformation til statsligt aktieselskab besluttede SJ i 1998 at afvikle museumsvirksomheden, og de næste år gik med stridigheder om, hvem der skulle overtage byrden at drive museet. Regeringen be-

sluttede, at museet i 2001 skulle blive tilbage i et forvaltningsorgan sammen med forskellige andre afdelinger af SJ, der ikke kunne lægges ind i de nye statslige selskaber, og i 2003 endte det sådan, at museet blev overført til Banverket, der havde drevet sit eget museum, Banmuseet i Ängelholm, siden 1996, i øvrigt med den fordrevne museumschef fra Gävle som leder. Banverket modtog blot museet – uden umiddelbare planer for det, men i 2005 blev de to museer sammenlagt, således at såvel samlinger som personale i Ängelholm blev tilført museet i Gävle. Den konstruktion fungerede frem til 2009, da Banverket og Vägverket blev sammenlagt til Trafikverket, og jernbanemuseet blev sammenlagt med vejmuseumet til en såkaldt resultatenhed ”Trafikverkets museer” med Robert Sjöo som chef. Reelt var det en spareøvelse fra regeringens side, for midlerne blev ikke puljet. I stedet besluttedes det i 2011 at overdrage Banmuseet i Ängelholm til kommunal drift samt lukke vejvæsenets museum i Borlänge i 2012, således at alle ressourcer kunne samles i Gävle. Og dem blev der brug for, da Trafikverket af regeringen fik til opgave at udrede, hvordan der skulle forholdes med de kulturhistorisk værdifulde transporthistoriske samlinger vedr. jernbane, vej og civilfly. Efter flere udredninger besluttede regeringen, at ansvaret for flysamlingen i 2014 skulle overføres fra Luftfartsverket til Trafikverket – men uden øget bevilling til museet.

Berggrund gør status til sidst i sin udredning: Museet har i de seneste 20 år fået radikalt bedre lokaler og ressourcer men har stadig ikke samme standard som de øvrige statslige museer. Derfor er fortsat ekspansion et ønskemål.

Berggrunds hovedafsnit SAMLE, VIDE og VISE over de næste 70 sider giver glimrende indblik i museumsvirksomheden. Det fastslås, at samlingerne blev grundlagt fra år 1900 som en indsamling af stort og småt, foretaget af fagmænd til andre fagmænd, altså præcis som det er tilfældet med den danske samling. I den tidlige periode var genstandene objekter i sig selv, hvor det i dag i højere grad drejer sig om at indsamle genstande i en sammenhæng med oplysninger om, hvem der har anvendt genstanden, til hvad og hvornår. Vi præsenteres for (lidt for lange) kronologiske lister over indsamlingen og kampen om at finde egnede opbevaringssteder til genstandene, hvor det er muligt at holde temperaturen på de foreskrevne 18 grader og fugtigheden på 50%. Og det er lykkedes på forbillig vis: 17.000 genstande er nu registreret i en database, hvori der også holdes styr på magasinplaceringen (bygning – lokale – reol – fag – hylde). Måske skal man være samlingsansvarlig for helt at kunne identificere sig med problematikken?

Det konstateres, at tyngden i samlingen stadig er på ældre genstande, og der blev derfor i år 2000 formuleret en indsamlingspolitik med det formål at

indsamle genstande fra efter 1945 om jernbanens rolle i samfundet. Nyeste genstand i samlingen er et helt, netop nedlagt billetkontor. Absolut en relevant genstand, også i dansk sammenhæng.

Endelig, vil nogen nok synes, når vi frem til en beskrivelse af de rigtige genstande, lokomotiver og vogne. Vi hører om indsamlingen i museets første tid, og hvordan man i 1940'erne brugte mange midler på at bringe lokomotiver og vogne tilbage til deres udseende på fremstillingstidspunktet. De seneste år har fokus været på at gennemgå og vurdere alt rullende materiel i forhold til repræsentativitet og kulturhistorisk værdi – og inddele det i tre grupper: rekvitter til udlån, museums-genstande til udlån og anvendelse i aktiv veteran-togsdrift og endelig egentlige museums-genstande, der skal forblive urørte, mens det rullende materiel i driften skal se godt ud og kan tillades ombygget til gældende sikkerhedskrav. I processen er 500 stk. blevet reduceret til 300 – og en række overtallige lokomotiver og vogne er blevet overdraget for skrotværdien til museumsforeninger. Enkelte stykker materiel var interessante for det kommercielle marked og er blevet solgt. Resten er skrottet efter plukning af anvendelige reservedele. I Berggrunds gennemgang beskrives processen som a walk in the park, men hvis der er blot den ringeste lighed mellem jernbane-entusiaster i Sverige og Danmark, har det ikke været tilfældet.

I afsnittet VIDEN hører vi om mu-

seets samlinger af arkivalier, tegninger og fotos. Museet har aldrig haft en formel rolle som arkiv for SJ – på helt samme måde, som DSB formelt har afleveret sine arkivalier til Rigsarkivet. Imidlertid er der overdraget arkivalier og tegninger til museet i forbindelse med kassationer i SJ og privatbaner, og også væsentlige samlinger fra privatpersoner er kommet til undervejs. I forbindelse med SJ's selskabsdannelse i 2001 blev yderligere 250 hylde-meter arkivalier overdraget til museet.

Allerede i 1998 påbegyndtes forsøg med digitalisering af museets fotosamling, og efter et par tilløb kom der for alvor gang i processen i 2011, da museet og museets velfungerende venneforening indgik et forbilledligt og misundelsesværdigt samarbejde og med kommunens arbejdsformidlings mellemkomst skabte et projekt med fire fastansatte og op til 20 personer beskæftiget med scanning og registrering af museets billedsamling. Resultat: 150.000 fotos gjort tilgængelig på Samlingsportalen i dag. En succes, der desværre lever en usikker tilværelse i skrivende stund grundet ændringer i den kommunale arbejdsformidling.

Det omfattende arkivmateriale har ikke ligget ubenyttet hen. En række bøger og artikler er baseret på arkivmateriale fra museets samling, og museets samlingsafdeling samarbejder med museets restaureringsafdeling, således at lokomotiver og vogne kan restaureres i overensstemmelse

med oprindelig konstruktion og materialevalg. I 1997 oprettedes et EU-støttet projekt med det formål at opbygge kompetencer inden for restaurering og således holde gamle håndværk i live. Også i denne sammenhæng kommer arkivets skriftlige dokumentationsmateriale i spil.

I afsnittet 'VISE' gennemgås museets udstillinger på de forskellige lokaliteter gennem de 100 år. Mest væsentligt finder jeg, at museets 10.000 m² store magasin i 2012 åbnes som udstillingslokale for den store mængde materiel, som der ikke er plads til i museet. Museets aktiviteter opremses detaljeret, og læren er – ikke overraskende – at en basisudstilling ikke er nok til at tiltrække gæster i en tid, da de teknik- og jernbaneinteresserede bliver færre, og skolerne ikke længere har råd til skolerejser. Børnefamilier er derfor blevet hovedmålgruppen med tilbud om aktiviteter i alle årets ferieperioder. Minitogget er blevet en af museets hovedattraktioner, konstateres det tonløst, og besøgstallet er stadig stigende.

At VISE er også at køre historiske tog, og det har fra museets start været en vigtig rolle, dog er kørslerne foregået i SJ's regi og ofte med en jernbaneklub som udførende. Restaureringen foregik således under museet og ligeså en del uddannelse for at bevare kompetencerne som fører af damptog. Fra 2000 er der opbygget en organisation i museets regi med det mål selv at kunne overtage ansvaret for

kørslerne, og det såkaldte årgangstog har siden 2008 været museets varemærke for en historisk togrejse med kvalitet. Det er et tog, sammensat som et lyntog på Sveriges hovedstrækninger så ud i 1955, og det er gennemført ned til detaljer som personalets uniformer og maden i restaurantvognen. Uden problemer har det dog ikke været. Også i Sverige ændredes Trafiksikkerhedsforskrifterne og gav øgede krav til dokumentation af sikkerhedsstyring, og også her har museet måtte hyre eksterne konsulenter for at løse opgaven.

Efter Berggrunds store afsnit følger fire tværsnit gennem SJ's historie i årene 1865, 1915, 1965 og 2014, skrevet af forskellige jernbaneforfattere og, for det nyeste tværsnits vedkommende, af medarbejdere ved Trafikverkets interne blad. Disse tværsnit synes overflødige i denne bogs sammenhæng, da de hverken er tilstrækkelige til at give et overblik over Sveriges jernbanehistorie eller har udblik til museets historie.

Bogens sidste afsnit udgøres af museumschefens årsberetning for 2014, hvori jernbanemuseets venneforening, de mange frivillige og museets ansatte takkes for god indsats. Og med slet skjult misundelse så denne anmelder listen over personale ved museet, især måske samlingsafdelingens ni faste medarbejdere og fire projekt- og time-lønsansatte og kundskabsafdelingens seks faste og to timelønsansatte.

Denne bog kan læses med mange briller. Med mine er der fundet mange lighedspunkter med det danske jernbanemuseums udviklingshistorie, f.eks. den evige jagt på egnede magasiner og de bestandige omstruktureringer, der vanskeliggør en langsigtet, rationel planlægning – og ikke mindst den samme udvikling i synet på indsamlingspolitik, nødvendigheden af styr på samlingerne og at gøre dem tilgængelige. Dog er det tydeligt, at det svenske museum har været år forud for det danske i varetagelsen af tre måske fire af de fem museale hovedopgaver. I den forbindelse havde det måske været formålstjenligt at få et indblik i museets bestyrelses virke. Berggrund nævner blot i forbifarten, at museumsrådet var SJ's forlængede arm. Det nuværende museumsråd har repræsentanter fra andre museer og rigsantikvarembetet – ifølge Sjöo et vigtigt og positivt skridt i udviklingen, der dog ikke beskrives yderligere. Også museets forhold til Sveriges jernbaneklubber kunne have været behandlet – men det er nok en anden bog ...

Alt i alt er dette meget velillustrerede jubilæumsskift anbefalelsesværdigt også for danske læsere med interesse for jernbanehistorie og/eller museumsdrift.

Gitte Lundager



Martin Schiefelbusch, Trains across borders. Comparative Studies on international cooperation in railway development. Integration von Infrastrukturen in Europa im historischen Vergleich. Band 4: Eisenbahn. Nomos 2013, ISBN 978-3-8487-0855-0, 303 sider, illustreret. Pris 54 euro.

Det var storslået tænkt, da danske og svenske myndigheder og jernbaneselskaber op mod åbningen af Øresundsbroen i 2000 udviklede planer for, hvordan jernbanetrafikken mellem de to lande skulle understøtte målet om at udvikle øresundsområdet. Med efterhånden 111 togsæt indledtes trafikken 2. juli 2000 primært på Kystbanen fra Helsingør til Københavns Hovedbanegård og til Malmø men også videre til Göteborg, Kalmar, Karlskrona og Ystad. Togene håndterede og håndterer fortsat såvel dansk som svensk kørestrøm (hhv. 25 kV/50 Hz og 15 kV/16,7 Hz), ligesom de har både dansk og svensk ATC-system. Teknisk lykkedes det så-

ledes at finde nogle løsninger, så den grænseoverskridende trafik ikke forhindredes af de forskellige tekniske standarder m.m., som ellers fortsat adskiller jernbanedriften i de to EU-lande.

Øresundstrafikken blev hurtigt en kæmpe succes og en vigtig faktor for integrationen af byer og områder på begge sider af Øresund. I begyndelsen blev den drevet af de to nationale jernbaneselskaber, DSB og SJ, men fra 2009 blev trafikken efter udbud overtaget af et nyt selskab, DSB First. Det selskab holdt kun et par år: En ustyrlig eller undervurderet økonomi førte til selskabets opløsning og til politisk højspændte forhandlinger mellem de to lande, hvor der bl.a. blev truet med at stoppe togene ved Kastrup. Det lykkedes at finde frem til en ny aftale, men ideen om et fælles selskab, der skulle stå for trafikken på begge sider af sundet havde da lidt skibbrud.

Også på en række andre områder var og er der udfordringer: Billetsalg og -køb er ikke ganske ukompliceret. F.eks. kan man ikke fra Odense købe en øresunds-billet. Her må man af toget og købe den i hovedstadsområdet, hvis man altså vil med tog til f.eks. Malmø. Desuden er der flere operatører mellem Danmark og Sverige. Som tilfældet har været længe i Sverige, skal man derfor i den grænseoverskridende trafik være opmærksom på, hvem man køber billet hos. SJs billetter kan ikke bruges i øresundstrafikken, og øresundstrafikkens kan ikke benyttes hos SJ.

Det blev vel også en udfordring, at der i Danmark primært var tale om en lokal og pendlerbaseret trafik på DSBs tidligere vigtigste lokalstrækning, Kystbanen, mens der i Skåne skulle tilgodeses hensyn til både lokal, regional og interregional trafik. Der har derfor været kritik af nogle af de valgte kompromisser: Således har mange brugere ikke ment, at materiellet kunne tilgodese især de krav, man vil stille til de lidt længere rejser som f.eks. København/Malmø-Gøteborg. Desuden har forsinkelser på de lange stræk i Sverige haft uheldige følgevirkninger i Danmark. Helt sømløst fungerer det altså ikke, og endnu flere afvigelser fra fællesskabet om driften af øresundstrafikken kan måske ventes i fremtiden. Grænseoverskridende jernbanesamarbejde er således yderst kompliceret, selv om det længe har været et mål for først EF, siden EU at styrke dette.

Det er ikke øresundstrafikken, der beskrives i ph.d. ved Berlins tekniske Universitet, Martin Schiefelbuschs værk, som i øvrigt også har bidrag fra to andre forfattere, men det kunne det godt have været. Formålet med denne bog er nemlig at beskrive nogle af de problemer, der knytter sig til grænseoverskridende jernbanetrafik i Europa i dag ud fra historiske analyser. Påstanden er den, at jernbanetrafikken nok er den transportform, der selv om mange af dens potentialer faktisk ligger netop i det grænseoverskridende, har haft vanskeligst ved eller størst modvilje mod

at håndtere dette. Og hvorfor mon det?

Bogen er ikke skrevet til blot almindeligt jernbaneinteresserede, men især til beslutningstagere og aktører i jernbane- og transportindustrien samt andre trafikforskere. Den er dermed et bidrag til en europæisk forskning i infrastrukturen, men ikke desto mindre må bogen alligevel være af stor interesse for alle trafik- og jernbaneinteresserede, hvis blot man ønsker at gå et spadestik dybere og interesserer sig for ordet HVORFOR, (også) når det gælder trafik og jernbaner. Den er resultatet af flere større forskningsprojekter ved tyske universiteter, og den udmærker sig da også ved en stringent forskningsmetode og ved studier baseret på primære kilder. Derfor har den også en typisk og klassisk forskningsbaseret tilgang: Undren over situationen, formuleringen af relevante spørgsmål på denne og en teoretisk baggrund, en bevidst valgt metode – her den historiske – og et bevidst udvalgte analyse- og kildemateriale.

Bogen er delt i 3 hovedkapitler, hvor en række situationer og "genstande" analyseres med eksempler dels fra slutningen af 1800-tallet, dels fra anden halvdel af 1900-tallet. Tilgangen er komparativ, og det betyder ud over analysen af de enkelte "historier" en tilgang, hvor forskelle og ligheder mellem de to perioder drøftes efter et nøje udvalgt koncept. Studiefelterne knytter sig til tre områder: I et kapitel gælder det jernbaneejernes stillingtagen til interna-

tionalt jernbanesamarbejde på persontrafikområdet med TEE-udbygningen som eksempel fra den "anden" periode.

I det andet hovedkapitel gælder det udbygningen af infrastrukturen med henholdsvis Gotthardbanen fra 1882 og Fugleflugtslinjen fra 1963 som eksempler. Om det sidste kan man også læse – på dansk og af samme forfatter, men i stærkt forkortet form – i *Jernbanehistorie* 2013. Hvorfor var tyskernes interesse i en fugleflugtslinje mindre end danskerenes? Hvad betød det for prioriteringen af de forskellige trafikformer og for udbyttefordelingen mellem de to lande og deres jernbaneselskaber, og hvorledes forholdt de sig til den tiltagende konkurrence fra andre trafikmidler? Og ikke mindst, hvordan adskilte den situation sig fra anlægget af Gotthardbanen, åbnet 1882, og fra 1800-tallets overvejelser og realiteter?

I det tredje hovedkapitel handler det om, hvordan man udvikler og tilrettelægger et billetsamarbejde mellem forskellige jernbaneselskaber med det tyske Fahrscheinheft – eller som det rigtigt hed: Zusammenstellbare Rundreisehefte – fra 1882 som eksempel. Fra 1900-tallet er Interrail-billetten fra 1972 valgt. Hvad der kan synes enkelt, er det langt fra. Her vises, hvorfor det var så kompliceret at indføre dobbeltbilletter og internationale billetter i det hele taget, når man skulle inddrage kommercielle, politiske og samfundsmæssige forudsætninger, mål og overvejelser.

Her belyses også det oplagte spørgsmål om, hvorfor interrailbilletten ikke kunne bruges i udstedelseslandet, hvor man så til gengæld kunne købe en billet til halv pris til grænsen. Og hvorfor netop denne ordning var nær ved at lægge grunden til initiativets fallit. Spændende og overraskende læsning.

Værket rummer for den transportinteresserede mange og overraskende pointer baseret på originale kildestudier og med tydelige henvisninger hertil. Ønsker man blot at gå et spadestik dybere med sin jernbaneinteresse, og interesserer man sig for ordet HVORFOR, må det nærmest være obligatorisk læsning, selv om bogen er på engelsk og af og til ikke lige frem let læselig. I bogens sidste kapitel sammenfatter ph.d. fra det historiske institut ved universitetet i Siegen, Christian Heinrich-Franke dog heldigvis en række af de resultater, som bogen når frem til, når det gælder integration, samarbejde og standardisering.

Bogen giver således med nogle få velvalgte eksempler et glimrende bud på nogle af de problemstillinger, der optager jernbanehistorikere, transportanalytikere og jernbaneinteresserede: Hvad er det for forudsætninger – teknologisk, organisatorisk, politisk og samfundsmæssigt – jernbanedrift er underlagt, og hvilke muligheder var der for at agere i denne kontekst dels i jernbanens blomstringstid, dels i stagnationsperioden i anden halvdel af 1900-tallet?

Det er bogens fromme håb, at nutidens aktører kan lære af fortiden og de analyser, bogen leverer. Om det så havde fået Øresundstrafikkens aktører til at handle anderledes, havde bogen foreligget tilbage i 2009, er jo ikke til at vide. Kun kan man sige, at en af bogens konklusioner kunne have været, men vel ikke rigtig er det, at mange dele af de beskrevne processer var karakteriserede ved helt eller delvist uregnelige eller uforudsigelige faktorer – og det gør selvfølgelig læringssementet vanskeligere at benytte. Skulle man derudover være kritisk, må det desuden gælde analysen af de samfundsmæssige konsekvenser af de valgte modeller. De er forsøgt antydnet, men her gælder, at bogens udsagn i flere eksempler forbliver eksempler på antydningens kunst.

Forhåbentlig arbejder forfatteren videre. Han antyder historien om de særlige billet- og tarifforhold, der gælder i Schweiz og nævner det såkaldte Generalabonnement fra 1898 som forløber for dagens rejsekort i alpelandet. Var det den afgørende faktor for, at de schweiziske jernbaner i dag hører til de meste levedygtige og benyttede jernbaner i Europa? Det kunne være meget interessant at få belyst.

Steen Ousager



John T. Lauridsen og Joachim Lund (red.), Samarbejdets Mand. Minister Gunnar Larsen. Dagbog 1941-1943, 1-3, Historika/Gads Forlag, Det kongelige Bibliotek og Selskabet for Udgivelse af Kilder til Dansk Historie, ISBN 978-87-93229-01-03, 1486 sider, ikke illustreret, 699,95 kr.

”Folk gjorde såmænd klogt i at gøre som jeg – jeg bruger kakkellovnen som arkiv”. Det kendte citat – som samtidig også må være enhver historikers og historieinteressertes mareridt – stammer fra Venstrehøvdingen I.C. Christensen, der var aktiv i det danske folkestyre i begyndelsen af 1900-tallet, da han en overgang tilmed var konseilspræsident. Selv om I.C. Christensen var grundig i sin oprydning, var det dog ikke alle hans optegnelser, der blev flammernes bytte. Således kunne historikeren Poul Duedahl for nogle år siden offentliggøre en række af I.C. Christensens hidtil ukendte dagbøger, hvori han blandt

andet beskriver kampen om og interessen for at få jernbaner i det midt- og vestjyske område ved forrige århundredskifte. I.C. Christensens udtalelse om kakkelovnen som arkiv har imidlertid været en undtagelse for mange folkevalgte politikere. Adskillige folketingsmedlemmer og ministre har gennem tiden nedfældet deres politiske testamente og sat en mindesten over sig selv i form af en erindringsudgivelse efter, at de har trukket sig tilbage fra det politiske liv. I.C. Christensens partifælle og senere konseilspræsident, Klaus Berntsen, beskrev således i sit erindringsværk (1921-25), hvorledes han i sin politiske ungdom kæmpede for oprettelsen af fynske sidebaner. Et nyere eksempel er den konservative transport- og energiminister Flemming Hansen, der i sine erindringer ikke skubbede det faktum ind under gulvtæppet, at han havde en stor del af æren for at den politisk vigtige aftale om en ny Femernforbindelse kom i hus med Tyskland. Erindringsbøger er som oftest velkoreograferede beskrivelser af politikernes succeser og sejre, men det er sjældent, at man kommer direkte ind i maskinrummet i det politiske værksted i form af politikernes samtidige dagbogsoptegnelser og beskrivelser. En sådan sjældenhed kom imidlertid på bogmarkedet i 75-året for den tyske besættelse af Danmark.

Den 9. april 2015 udgav de to besættelsestidshistorikere Joachim Lund og John T. Lauridsen et trebindsværk

med de minutløse og grundige optegnelser foretaget af minister for offentlige arbejder (transportminister) Gunnar Larsen i krigsårene 1941-43. I modsætning til I.C. Christensens dagbøger, som ved udgivelsen var en virkelig sensation, så var det samme ikke tilfældet med Gunnar Larsens dagbøger, der har været kendt i historikerkredse og offentligheden siden besættelsestiden. Det, som gør udgivelsen af dagbøgerne speciel, er imidlertid, at alle nu får direkte mulighed for at komme med ind i det politiske maskinrum i samarbejdsregeringen under den tyske besættelse af Danmark. Det er naturligvis spændende læsning for alle med interesse for besættelsesårene og den politiske historie, men faktisk også for læsere med interesse for transport- og jernbanehistorie.

Gunnar Larsen (1902-1973) var født ind i det danske aristokrati som søn af en af medgrundlæggerne af den internationalt kendte danske virksomhed F.L. Smidth, hvor han også gjorde karriere som ung og en overgang var ansat i virksomhedens New York-afdeling. Der er ingen tvivl om at Gunnar Larsen i 1930'erne var en del af det danske erhvervslivs jetset – ikke mindst efter at han i 1935 var blevet bestyrelsesformand og direktør for den familieejede virksomhed. Ved dannelsen af samlingsregeringen i sommeren 1940 – som skete i kølvandet på den tyske besættelse den 9. april 1940 – blev Gunnar Larsen udnævnt som en af de

såkaldte upolitiske ministre med ansvar for Ministeriet for Offentlige arbejder, hvorunder blandt andet DSB sorterede. Gunnar Larsen tilhørte den fløj i regeringen – sammen med blandt andre udenrigs- og senere statsminister Erik Scavenius – der mente, at man kom længst i forholdet over for tyskerne ved at samarbejde med dem. Samarbejdspolitikken – eller forhandlingspolitikken, som Scavenius konsekvent kaldte det – blev et meget omdiskuteret emne i slutningen af besættelsen og i efterkrigstiden. Som en markant repræsentant for samarbejdspolitikken blev Gunnar Larsen i løbet af besættelsesårene til en af de mest udsældte danskere, og dagbøgerne skal formentlig også ses som en slags livsforsikring og et forsøg på at fastholde kendsgerningerne og synspunkterne i den hastige strøm af begivenheder under besættelsen. Efter befrielsen i 1945 blev Gunnar Larsen anholdt og i 1946 dømt ved byretten for værnemageri. Senere blev han dog frikendt ved landsretten og senere også højesteret. Efter frifindelsen udvandrede Gunnar Larsen til Irland.

Det er et prisværdigt arbejde som de to redaktører Joachim Lund og John T. Lauridsen med et hold af gode hjælpere har lagt for dagen ved udgivelsen af de 2500 maskinskrevne sider. Det er bestemt ikke forkert, når redaktørerne i indledningen skriver, at Gunnar Larsen i sine dagbøger antager mange skikkelser. Dels som regeringsmedlem, dels som minister for offentlige arbej-

der og dels som udenforstående iagt-tager til det partipolitiske spil. Men i optegnelserne møder man også erhvervsmanden Gunnar Larsen, der tilhørte samfundets overklasse. Dertil kan man tilføje, at man også kommer tæt på den danske transportpolitik og i særdelehed samarbejdet mellem ministeren Gunnar Larsen og DSB's generaldirektør Peter Knutzen.

Naturligvis er det de danske politikeres overvejelser og reaktioner i forhold til besættelsesmagten, der fylder en stor del af dagbogsoptegnelserne. Men set i et jernbanemæssigt perspektiv er det imidlertid interessant, at man i dagbogen får en førstehåndsskildring af DSB's dynamiske og innovative generaldirektør Peter Knutzen, der efter opfordring fra den danske regering i sommeren 1940 også havde påtaget sig hvervet som formand for den af regeringen stiftede Dansk-Tysk Forening. Foreningen skulle være en uformel foredragsforening for ledende danske og tyske kredse, men var lige så meget et forsøg på at holde de danske nazister borte fra regeringsmagten i Danmark gennem gode argumenter og direkte kontakt mellem besættelsesmagten og det politiske, ledende Danmark. I sommeren 1940 frygtede man nemlig i førende danske kredse en nazistisk magtovertagelse, som det var sket i Norge tidligere samme forår. Allerede på de første sider af dagbogen fra januar 1941 kastes læseren ind i det højspændte drama i den såkaldte nytårskrise, da

indflydelsesrige tyske kredse forsøgte at få væltet den siddende statsminister Thorvald Stauning. Netop i forbindelse med Nytårskrisen spillede generaldirektør Peter Knutzen en væsentlig rolle i opklaringen og afklaringen af de tyske hensigter.

Gennem dagbøgerne ses at Peter Knutzen og Gunnar Larsen havde en tæt arbejdsmæssig relation. En af de mindre sager, man kan følge gennem dagbogen, er kampen for Himmerlandsbanernes overlevelse. Allerede i 1930'erne havde man diskuteret nedlæggelsen af banestrækningerne Hobro-Løgstør og Viborg-Aalestrup, men spørgsmålet var på det tidspunkt blevet skudt til hjørne. Spørgsmålet om banernes overlevelse – eller rettere nedlæggelse – dukkede op igen i begyndelsen af besættelsen hvor banernes tilstand var så ringe, at man overvejede en nedlæggelse. I dagbøgerne kommer man med ind i Trafikministeriet og ministerens overvejelser, men også de lokale politikeres kamp for at bevare banerne. Således beskriver Gunnar Larsen et højspændt møde i Nimandsudvalget – Rigsdagens samarbejdsudvalg – i sommeren 1941, da Peter Knutzen og trafikchef Emil Terkelsen kom i heftig diskussion med Venstremanden Niels Elgaard (den senere trafikminister), der netop var valgt i Himmerland. Diskussionen endte med at Gunnar Larsen meddelte, at han ikke kunne tage ansvaret for banernes fortsatte drift på grund af den dårlige vedligeholdelsesstand.

I 2013 udgav jernbanehistorikeren Mogens Duus den læsværdige bog *Kampen om Himmerlandsbanerne* (forlaget BaneBøger), hvori nedlæggelsesdiskussionen under besættelsen også omtales, men nærmest behandles som en konflikt mellem DSB og lokalområdet. Gunnar Larsens dagbøger viser, at emnet også i den grad optog den landspolitiske dagsorden, og dagbøgerne kan således være med til at nuancere fortællingen om overlevelseskampen for Himmerlandsbanerne. Begge baner blev i øvrigt nødtørftigt sat i stand, og først i 1960'erne blev persontrafikken indstillet.

Et af de trafikpolitiske emner som fylder meget i dagbøgerne, er vedtagelsen og anlæggelsen af Fugleflugtslinjen mellem Danmark og Tyskland via en færgeforbindelse over Femernbælt. Et infrastrukturprojekt, som Tyskland havde presset på for at få gennemført og som den danske regering i samarbejdspolitikken tegn modvilligt gik med til at realisere. Foruden at komme tæt på forhandlingerne – i realiteten helt ind ved forhandlingsbordet – mellem besættelsesmagten og den danske regering, får man glimtvis også et indtryk af forholdene internt i Tyskland. Eksempelvis ved det første spadestik til Fugleflugtslinjen, hvor Gunnar Larsen beskriver det diplomatiske dilemma, den danske regering blev stillet overfor, da den tyske generaldirektør for Rigsbanerne og trafikminister Julius Dorpmüller allerede nogle år tid-

ligere havde modtaget et Storkors af Dannebrogordenen. Men ved spade-stikshøjtideligheden skulle også del-tage rigsminister Fritz Todt, der var an-svarlig for det tyske vejnet, og i tyske kredse var Todt højere placeret end Ju-lius Dorpmüller. Derfor måtte konge-huset ryste op med endnu et storkors for at hindre en diplomatisk krise mel-lem de to lande. Det var i øvrigt den samme Fritz Todt, der under højtide-ligheden ved Femern overfor Gunnar Larsen underholdt med krigsarbejder-nes indsats i Tyskland, hvor de russi-ske og asiatiske arbejdere ikke fik høje skudsmål af den tyske rigsminister. En interessant detalje er desuden beskri-velsen af en festaften i Berlin i marts 1941 efter forhandlinger om Fugleflugts-linjen, hvor blandt andre Julius Dorp-müller deltog. Gunnar Larsen skriver i dagbogen: "Efter at der var serveret ad-skillige Kognakker, Whiskey, Øl og ad-skillige Snapse, hvortil Rigsminister Dorpmüller aldrig sagde nej, blev han efterhaanden meget lystig og slog ind paa at synge engelske Sange. Han og jeg blev i denne Proces særdeles fine Venner". Midt under det europæiske ragnarok kunne man således opleve den danske og tyske trafikminister synge engelske sange. En tysk minister synge engelske sange! En lille detalje, som navnlig er interessant i relation til Ju-lius Dorpmüller, der i den tyske efter-krigslitteratur er blevet stærkt kritise-ret for sin deltagelse i det tyske magt-apparat og for at have stået i spidsen

for Rigsbanerne, der sendte jøder, ro-maer og andre med tog direkte til de tyske udryddelseslejre. Nu skal man naturligvis være varsom med at ana-lysere Dorpmüllers indstilling og væsen ud fra en enkel munter aften i et ani-meret selskab i det krigsramte Berlin, men når man samtidig lægger til, at Julius Dorpmüller umiddelbart efter krigens afslutning af de vestlige allie-rede blev sat i spidsen for genopbyg-ningen af det vesttyske jernbanenet, så er oplysningen interessant. I Gunnar Larsens dagbog får man en mere nuan-ceret og umiddelbar beskrivelse af Julius Dorpmüller, som antagelig også vil have relevans for den tyske jernbanehisto-riske forskning.

Udgivelsen af Gunnar Larsens dag-bøger er en flot præstation, og indhol-det har som nævnt relevans såvel for folk med interesse for besættelsesti-den som for jernbanehistorisk interes-serede. Imidlertid skæmmes bogen af en enkelt udeladelse, der må beteg-nes som en alvorlig mangel. Bogen er meget prisværdigt udstyret med et om-fattende noteapparat, hvor læseren får uddybende informationer om de en-kelte notater i dagbogen og henvis-ninger til relevant litteratur. Gennem bogen findes talrige henvisninger til andre, samtidige aktørers erindrings-bøger, såsom rigspolitichef og justits-minister Eigil Thune Jacobsens *Paa en Uriaspost* fra 1946 og udenrigs- og statsminister Erik Scavenius' *Forhand-lingspolitikken under Besættelsen* fra

1948. Men hvorfor har redaktørerne udeladt en henvisning til generaldi-rektør Peter Knutzens erindringsbog *40 Aar i Statens Tjeneste* fra 1948? Det kan synes som en lille detalje, men når generaldirektør Peter Knutzen er en af de gennemgående figurer i dag-bogsoptegningerne, er det en mangel i en ellers fin udgivelse. Der er dog in-gen tvivl om, at udgivelsen vil blive en af hovedkilderne til besættelsestidens historiefortælling, men der er faktisk også mange oplysninger at hente for den der interesserer sig for det poli-tiske spil om trafikpolitikken og jern-banehistorien. Gunnar Larsens dag-bøger vil forhåbentlig også inspirere jernbanehistoriske forfattere til at søge bredere ud efter kildemateriale, end det traditionelt er tilfældet, for dagbøger-ne er virkelig inspirerende i relation til den jernbanemæssige og trafikhisto-riske forskning.

Lars Bjarke Christensen

BIDRAGYDERE

Lars Bjarke Christensen, mag.art. i forhistorisk arkæologi. Har gennem årene skrevet flere artikler om kulturhistorie og jernbanehistorie til bl.a. Weekendavisen og jernbanetidsskrifter. Derudover forfatter til bøgerne Peter Knutzen: *Jeg frygter ikke Historiens Dom* (2011) og Povl Hjelt og DSB: *En rejse i tiden* (2014).

Steffen Dresler, pensioneret officer. Har været ansvarshavende redaktør på Danmarks Jernbanemuseums venners årsskrift og har hér skrevet flere historiske artikler. Har fra både Danmarks Jernbanemuseum som eget forlag udgivet flere historiske bøger om de sjællandske- som DSB-damplokomotiver samt om tyske lokomotiver i Danmark under krigen. Er ansvarshavende redaktør på tidsskrift om jernbaner i model og i virkelighed og har virket som konsulent på udenlandsk materiale til museet.

Dorte Fogh har været lektor ved Silkeborg Gymnasium, hvor hun indtil 2013 underviste i dansk og billedkunst. Hun var museumsinspektør ved Post & Tele Museum 1997-99. Dorte Fogh har gennem årene afholdt talrige kurser om billedanalyse, kunsthistorie, arkitektur og design i Folkeuniversitetets og Silkeborg Kunstmuseums regi. Hun har bl.a. været (med)forfatter til: *Billedkunst 1-4* (1998-2008). Sammen med Henry Nielsen har hun udgivet *Frygt og fascination. Danske og udenlandske jernbanemalerier fra 1840 til i dag* (2011).

Peter Fransen, historiker, ph.d., seniorforsker ved Rigsarkivets Formidlingsafdeling. Ph.d.-afhandling *Varetransport på Fyn via havn og jernbane 1865-1920* (1996), har bidraget til bøger om infrastruktur og teknologispredning. Forsker primært inden for retshistorie, senest publiceret bogen *Borgen med de mange ansigter - Statsfængslet i Nyborg 1913-2013* (2013).

Henrik Harnow, ansvarshavende redaktør for *Jernbanehistorie*, historiker, ph.d. Museumschef for Danmarks Jernbanemuseum. Har arbejdet med industri- og teknologihistorie i en årrække og publiceret en lang række bøger og artikler, bl.a. *Den danske ingeniørs historie* (1998), *Industrisamfundets havne 1840-1970* (2008) og *Danmarks industrielle miljøer* (2011).

Asbjørn Rune Riis-Knudsen, cand. mag. i historie fra SDU med et speciale om de danske jernbaner under Den kolde Krig. Videnskabelig medarbejder på Danmarks Jernbanemuseum. Arbejder bl.a. med museets hjemmeside, facebook samt andre arbejdsopgaver.

Frederik Birkholt Kolding, historiker, cand.mag. fra Aarhus Universitet. Vikarierende museumsinspektør ved Danmarks Jernbanemuseum. Arbejder blandt andet med museets samling. Har skrevet speciale og en artikel om den danske deltagelse ved verdensudstillingerne i San Francisco 1915, Rio de Janeiro 1922 og Paris 1925.

Gitte Lundager, historiker, cand. mag., samlingschef på Danmarks Jernbanemuseum. Har skrevet flere artikler om jernbanehistorie, bl.a. *Niveauekrydsninger mellem jernbane og vej* (m. Poul Thestrup) (2008) og været billedredaktør for flere væsentlige jernbanehistoriske værker.

Anders Myrtue, historiker og arkæolog fra Aarhus Universitet. Overinspektør ved Odense Bys Museer, afdelingen for kulturarv, Historie. Tidl. ansat i Fyns Amt. Har beskæftiget sig med landskabets historie i bred forstand, fra menneske til natur. Har skrevet om mange facetter af bygninger og landskabet, synteser om Nordfyn og Fyn og om de fynske slotte og herregårde. Arbejder i dag meget med forvaltning af by- og industrihistorie.

Henry Nielsen, emeritus ved Aarhus Universitet, 1992-2007 lektor i teknologihistorie ved Institut for Videnskabsstudier. Har især arbejdet med aspekter af den videnskabelige og teknologiske udvikling i Danmark efter 1850. Han har bl.a. været (med)forfatter til *Industriens Mænd - Et Krøyer-maleris tilblivelse og industrihistoriske betydning* (1996), *Dansk Naturvidenskabs Historie* (2006), *Skruen uden ende - Den vestlige teknologis historie* (2008). Sammen med Dorte Fogh har han udgivet *Frygt og fascination. Danske og udenlandske jernbanemalerier fra 1840 til i dag* (2011).

Steen Ousager, historiker, cand.mag., vicedirektør i Rigsarkivet. Har arbejdet bredt med trafikhistorie og har udsendt monografierne *Politik på skinner* (1988) og *Guldsnore på Sporret* (1991) samt vejledningen *Tog og Historie* (1993). Har bidraget til jubilæumsskriftet om DSB med bind 2: *Krige og Fornyelse* (1997) og artikler til antologier, leksika og tidsskrifter. Har desuden arbejdet med forvaltnings- og administrationshistorie samt udvandring til Brasilien. Medlem af bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum.

Mette L. Thøgersen, historiker, ph.d., afdelingsleder for Johannes Larsen Museet/Østfyns Museer, tidligere afdelingsleder for Landskab & Arkæologi (herunder Vikingemuseet Ladby) ved Østfyns Museer. Har arbejdet bredt med kulturlandskab og byhistorie og bidraget til en række bøger og antologier, bl.a. *Den moderne by* (2006). Ph.d.-afhandling *Landdistrikternes urbanisering. En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960* (2007).

