

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".

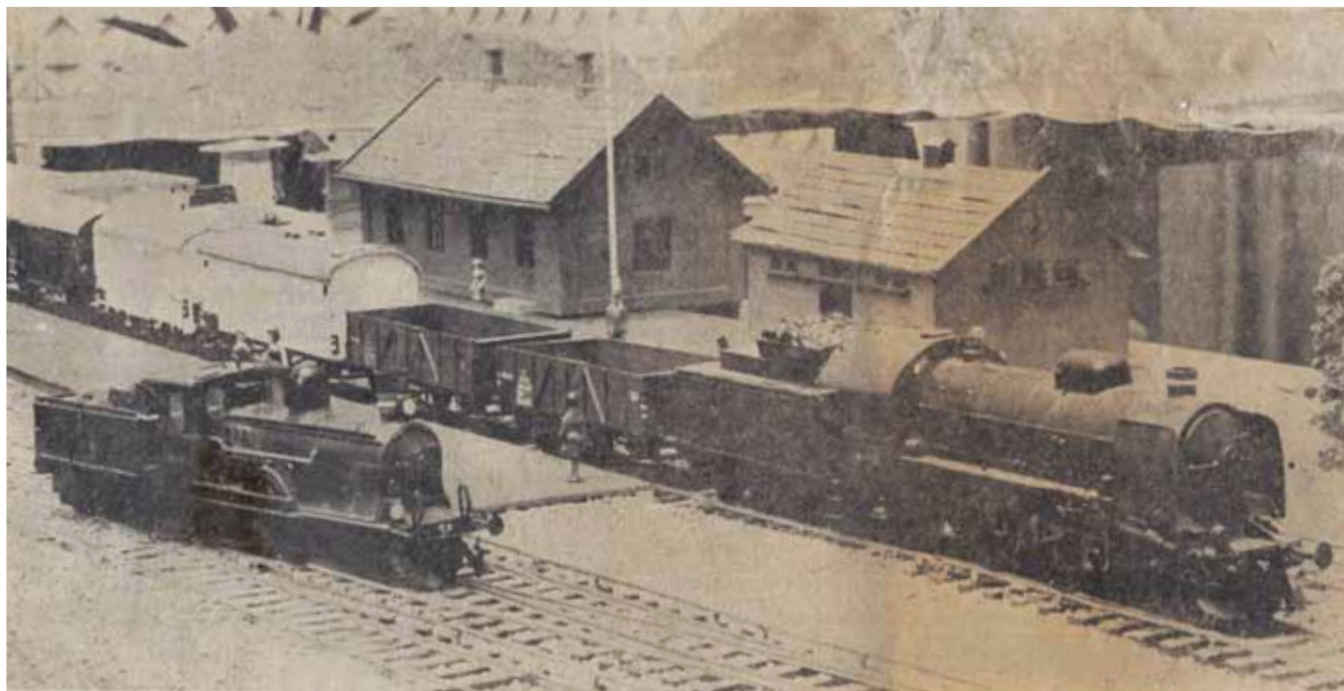
Da Dronning Louises Jernbane fyldte 150 år mandag den 7. september i år, bragte *Fyens Stiftstidende* over nogle dage omtale af banens jubilæum – også på de fynske lokalsider – samt en kronik af den ene af forfatterne til denne indledning. Danmarks Jernbanemuseum bød desuden på en vandring på

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.

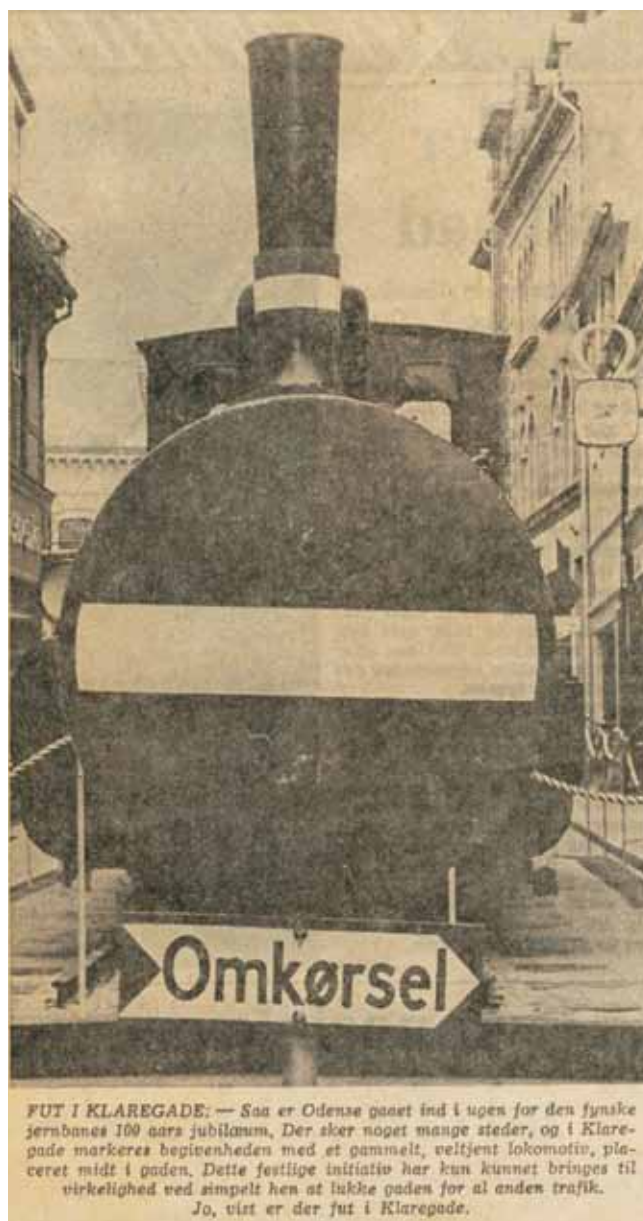
Det er ofte blevet bragt op i samtaler med jernbaneinteresserede, at der ikke er skrevet monografier om hovedstrækningerne, sådan som tilfældet er for mange af privatbanerne. Spørgsmålet er, om det er frugtbart at betragte den altfavnende monografi om en del af de danske hovedstrækninger som en særligt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

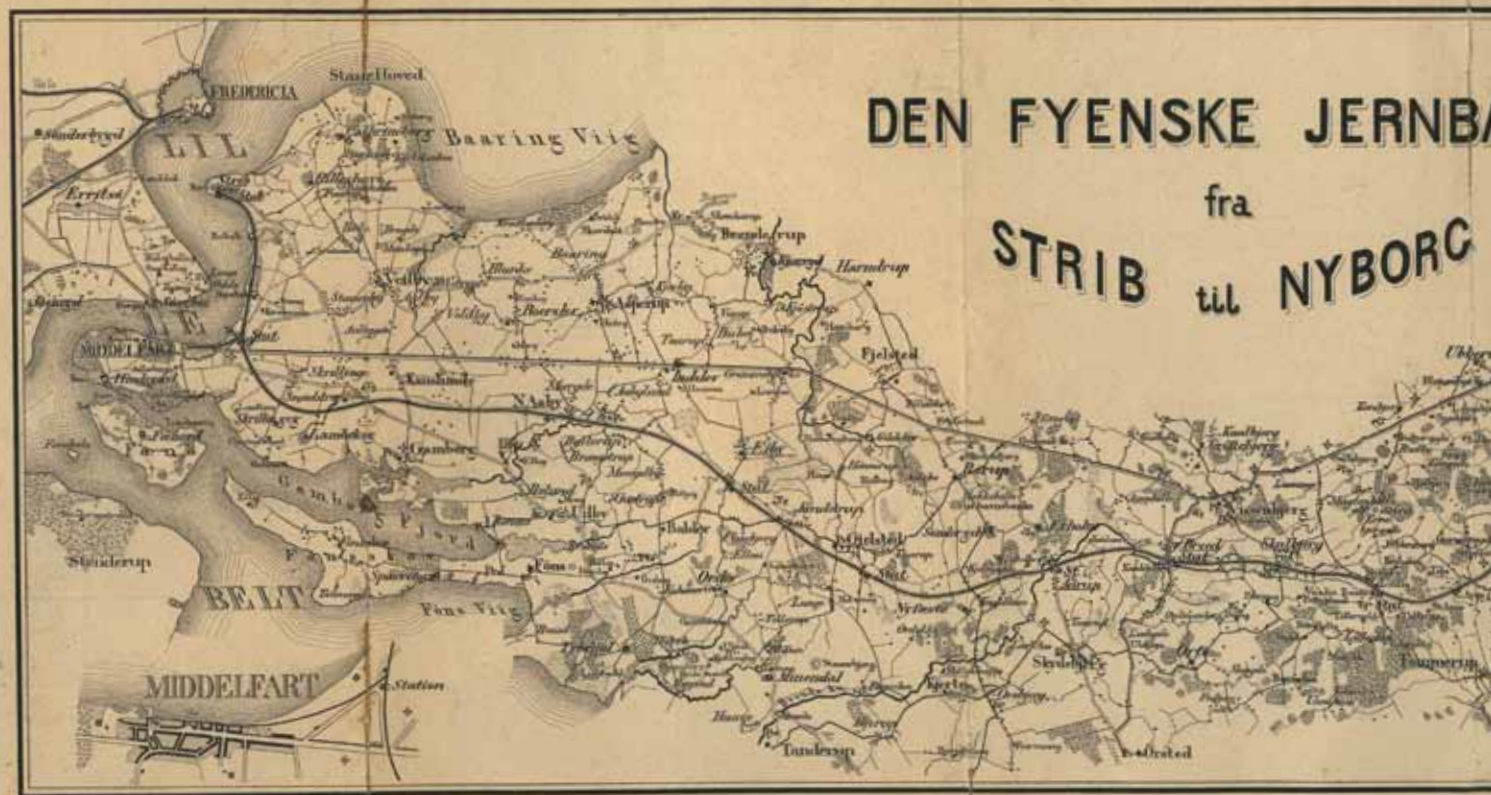


Klip fra Fyns Tidende 7. september 1965.

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.

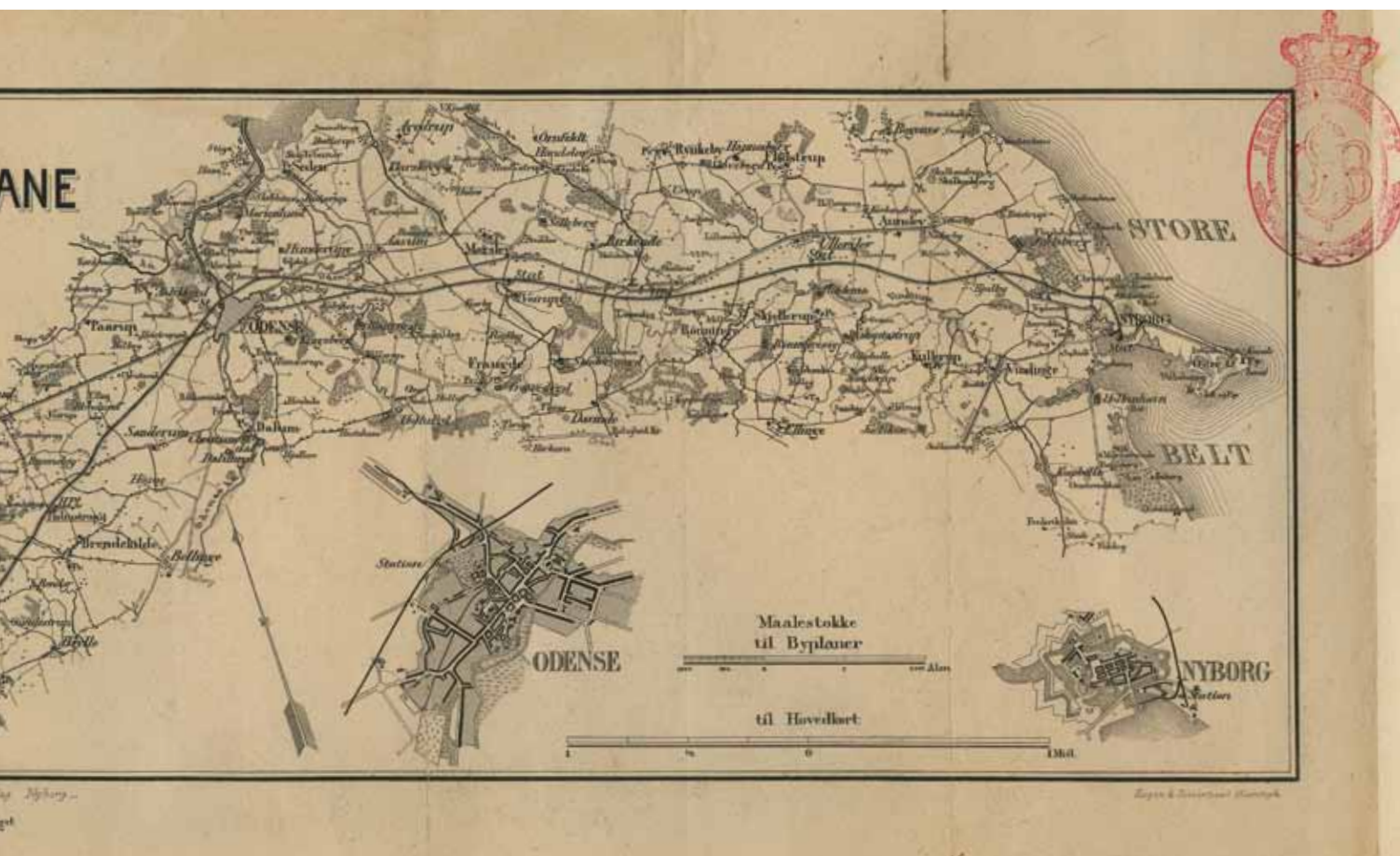
I *Jernbanehistorie 2015* præsenteres fem artikler, der sammen søger at skabe et billede af Dronning Louises Jernbane før og umiddelbart efter åbningen. Peter Fransen giver i den indledende artikel en oversigt over de politiske diskussioner



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 Myrtnie 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 Deltens vilke Togene skulde efter neden-
stående Schema:

Tag	Udgang fra	Kl. og Min.	Kategori til	Kl. og Min.	Kategori til	Kl. og Min.
I.	Middelfart	7,0	Hjern.	8,50	Hjern.	10,15
II.	Nyborg	7,45	"	8,54	Middelfart	11,0
III.	Middelfart	12,0	"	1,34	Nyborg	2,30
IV.	Nyborg	12,35	Gfim.	1,27	"	3,5
V.	Middelfart	4,30	"	8,30	Nyborg	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 Færgelial 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
 Langeskov - 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	Marslev kl. 15,28
Tommerup - 15,37	Langeskov - 15,35
Bred - 15,45	Ullerslev - 15,42
Arup - 15,51	Nyborg H - 15,53
Gelsted..... - 15,59	Toget fortsætter til Nyborg Færgelial, hvor der er forbindelse med færgen, afgang kl. 16,34.
Ejby - 16,06	Kl. 19,15 ankomst til København H.
Nørre-Aby - 16,16	
Kavslunde - 16,22	
Middelfart - 16,29	

Kl. 16,40 ankomst til Fredericia.

*

For gæsterne østfra serveres på hen- og tilbagereisen forfriskninger ombord på storebæltsfærgen.

*

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,

Kongelig ret

retsforret



Adresse-, politisk og

Reklame- og Avis.

Odense den 7de September.

Den svenske Jernbanes høitidelige Abnning har, som det var bestemt, fundet Sted idag i D. M. Kongens og Dronningens Overværelse. Igaar Aften Kl. 10½ ankrede Dampskibet „Slesvig“ med de høie Herkaber ombord paa Rydberg Fjord under Salut fra Fæstningen; ved Havnen brandte Begrandse, et af Kommunen bekostet Fyrværkeri afbrændtes, og et Musikcorps spillede forskellige nationale Melodier. I Løbet af Gaardagen havde Gulene i de Gader, hvor igjennem Toget skulde passere fra Havnen til Raadhuset iført sig deres skønneste Fæstdragt og vare rigt smykkede med Blomster, Grønt og Dannedrogsflag, og paa Skibsbroen var der af Træ opreist en meget smuk Væresport, 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 Væresporten 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. løb der Kanonsalut 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 aar d ubdragt Leve for Hs. Majestæt ledsagedes af de paa Skibsbroen forsamlede civile og militaire Autoriteter af et misfaldigt Hurra. Kort derefter steg de høie Herkaber i Land, og Stiftamtmand Unsgaard ubdragte atter et af de tilstedeværende kraftigt iført 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 Herkaber sig paa Veien til Raadhuset; foran Væresporten paa Skibsbroen stode 2 Rækker unge, hvidklædte Damer, som strøede Blomster foran D. M. Majestæter, og Frøken Seemann bragte Hds. Majestæt Dronningen i beredte Kabinen Velkomsthilsen. Paa den anden Side af Væresporten vare 19de Bataillon og den Ryborste Afdeling af Selskabet „de danske Vaabenbrødre“ opstillede. De høie Herkaber steg nu tilbogs, og paa Touren igjennem de festlig smykkede Gader til Raadhuset, foran hvilket Rydberg Borgervæbninga var opstillet, løb skabte Hurraa, og fra enkelte Huse blev der kastet Blomsterbouquetter til Hs. Majestæts Vogn. Ved Collationen paa Raadhuset bød Amphitte,

Amtmand Cederfeld de Stimpfen paa Amtets Vegne Hs. Maj. Kongen Velkommen; Skolen for Dronningen ubdragtes af Borgemeister, Overauditeur Becker, der navnlig fremhævede Hendes ubmærkede 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, steg de høie Herkaber atter tilbogs og begavede sig til Stationsbygningen, foran hvilken 7de Bataillon var opstillet. Strax efter Ankomsten dertil satte det Kgl. Tog sig i Bevægelse under Kanonsalut fra Fæstningen. Ved Ullerslev Station, hvor der var opreist en med Grønt smykket Væresport med Inscriptionen „Velkommen“ ubdragte 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 Væresport med følgende Inscription: „Vor Konge, hans elskede Dronning, hans Slægt Tog naadig Gud i Din Varetægt!“ talte Provst Hansen. Ved Giby Bro hændte Toget, og D. M. Kongen og Dronningen tilføjede de Kgl. Børn og Følge steg ud for at tage den smukke Bro i Besjævn fra et i en Have ved Kaen opført Tempel, der var smykket med Grønt; Rædgangen til det var betagt med Tapper. Skolelærer Christiansen ubdragte 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 Honoratiøres havde indfundet sig for at hilse paa D. M. Majestæter. Efter ½ Times Ophold afgik Toget atter, og Justitsraad, Borgemeister Mourier ubdragte da et Leve for Hs. Maj. Kongen og Hds. Maj. Dronningen. Foran Banegaarden var 5te Bataillon opstillet for at overholde Ordren, og Bataillonens Musikcorps spillede nationale Melodier. Toget venttes tilbage hertil fra Middelfart lidt før Kl. 6, og i Aften giver Hs. Excell. Indenrigsministeren en Diner paa Raadhuset.

