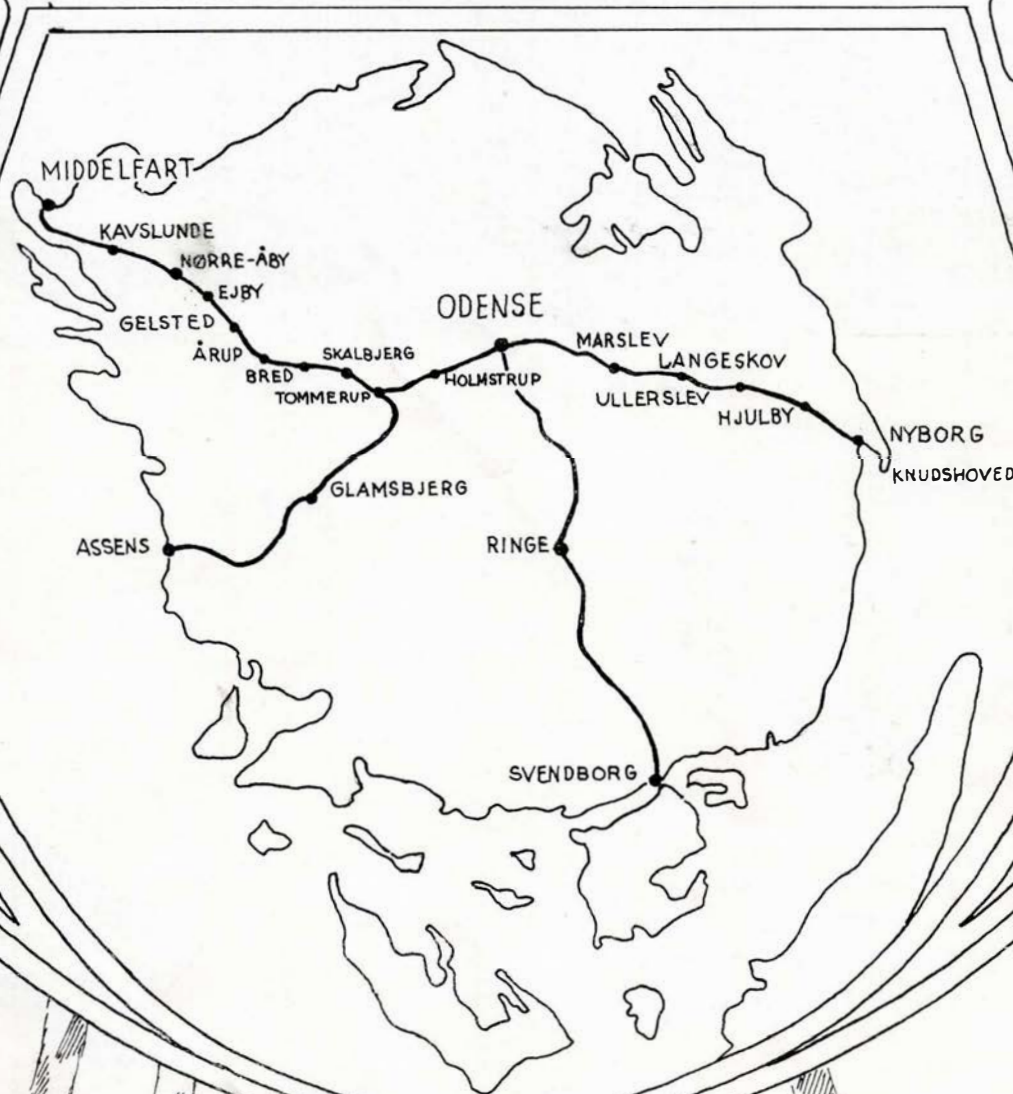




1865

1965

Nyborg - Middelfart
100 Aar



HØJGAARD & SCHULTZ A/S

RS-JERNBETONSVELLER



LUFTARTER
SVEJSEVÆRKTØJ
ELEKTRODER
TILSATSMATERIALER
til ethvert formål

AGA
ANVENDTEKONST

KØBENHAVN (0177) SU 9900 **ÅRHUS** (061) 5 83 00 **AALBORG** (081) 3 56 22 **ODENSE** (09) 11 93 16 **ESBJERG** (051) 2 85 72

LÆS HVER MORGEN
FYNSK AKTUELT

De får Fynsk Aktuelt bragt til døren hver morgen — også søndag



Danske Statsbaner

Nyborg—Odense—Middelfart

100

ÅRS JUBILÆUM

1865 7. september 1965

JERNBANE-BLADET

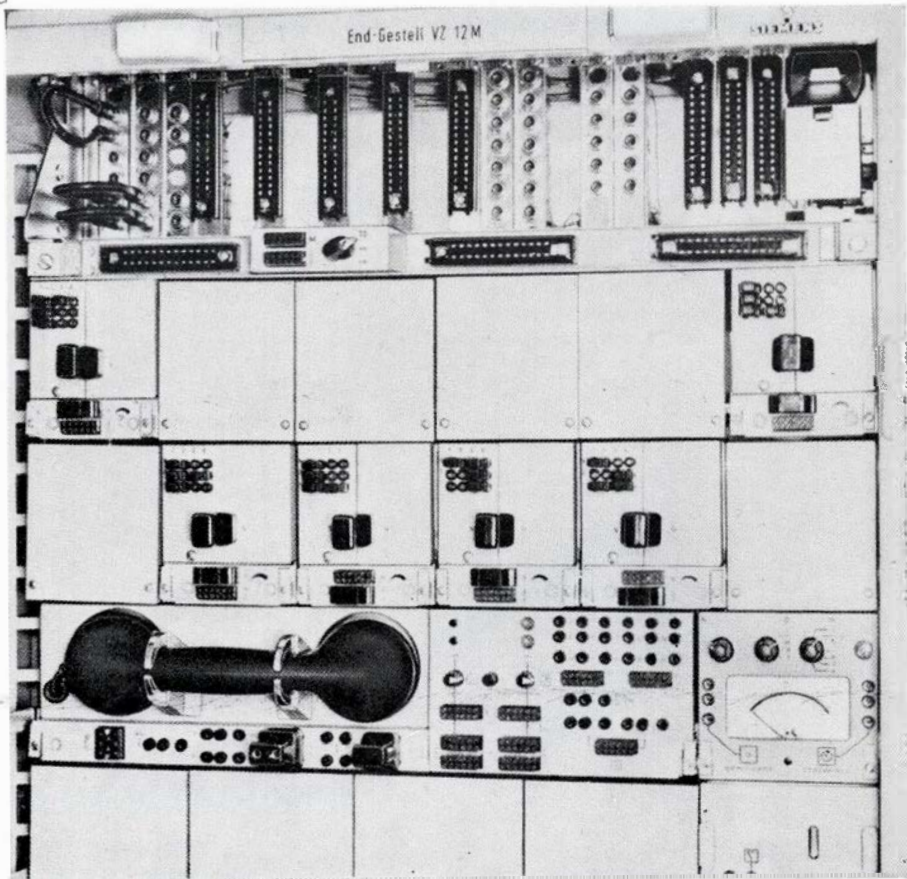
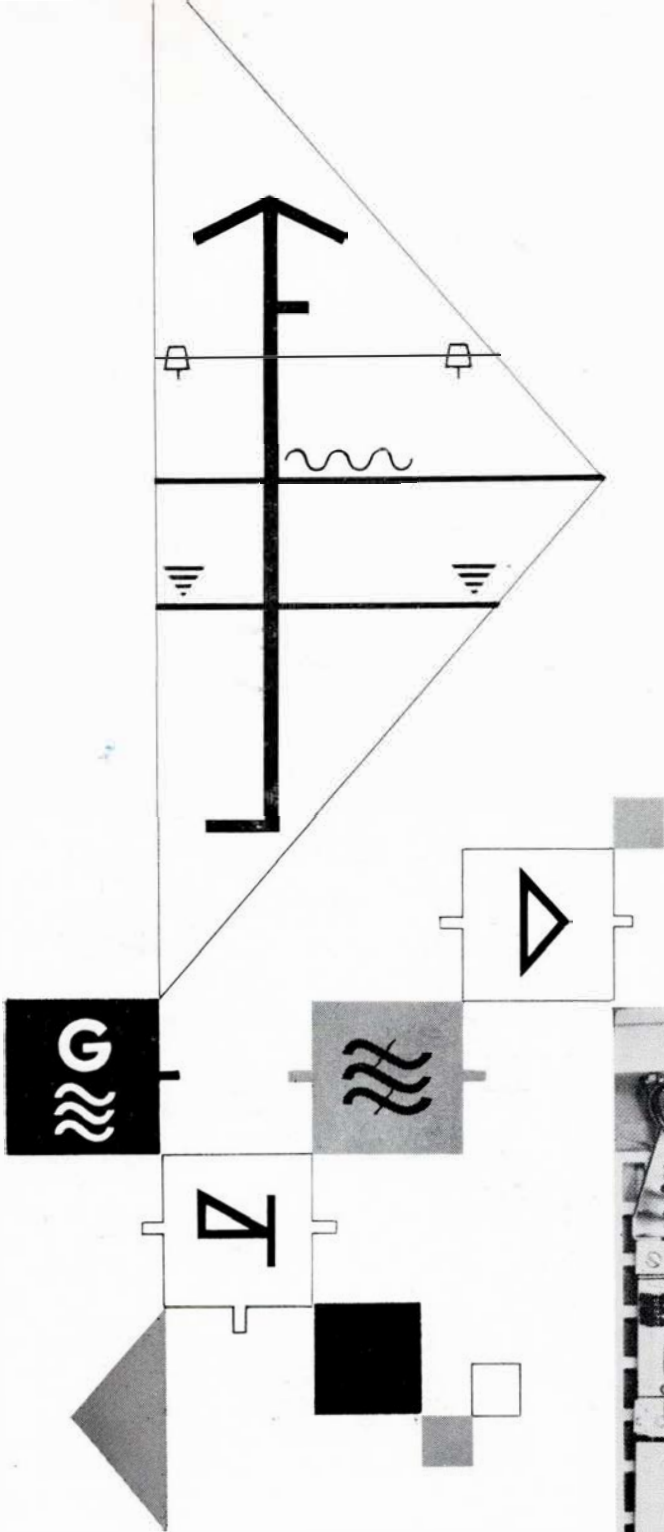
Redaktion:

V. E. JOHANSEN - H. E. RYBRO

Ansvarshavende:

H. E. RYBRO - VALBY

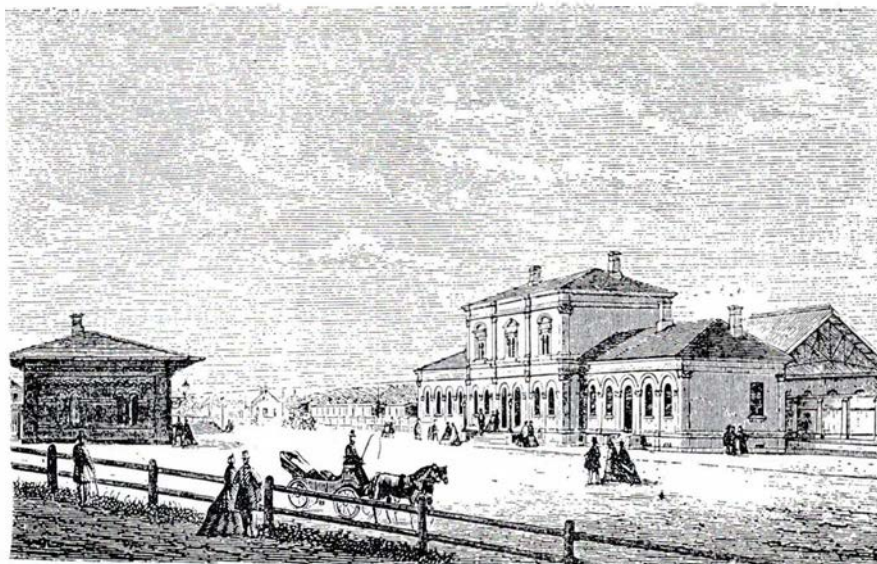
Tryk: CENTRUM - VESTERBROGADE 60A



VZ 12 M

Fuldtransistoriseret 12-kanals bærefrekvenssystem
for kabler og luftledninger

BANENS FORHISTORIE



NYBORG BANEGAARD 1865

Da meddelsen om, at der var påtænkt anlæg af en jernbane København–Korsør i 1844 nåede frem, var der nogle mænd i Åbenrå, der fremkom med planer om anlæg af en fynsk bane fra Assens over Odense til Nyborg, for derved over Årøsund at skabe en naturlig forbindelse mellem Slesvig og København.

Forslaget vakte straks stor interesse i de forskellige byer, som banen skulle gennemløbe, og en komité fik samme år foretræde hos kongen for at ansøge om koncession på banen. Kongen tog velvilligt mod andragendet, men den kgl. jernbanekommission afslog ansøgningen, hvorefter sagen kom til at hvile i 12 år, indtil Roskilde–Korsørbanen var åbnet i 1856. Man fandt da tiden inde til at meddele koncession på anlæg og drift af en jernbane Nyborg–Odense–Middelfart. Fra Middelfart skulle der etableres dampskibsforbindelse til Snoghøj, hvorfra en lille sidebane skulle slutte forbindelse med banen Vamdrup–Kolding–Fredericia.

Der var dog dengang ingen, der ønskede at overtage denne bevilling. Spørgsmålet rejste sig selvfølgelig igen, og i kommunalbestyrelserne i Odense og Nyborg var forhandlingerne præget af en udtalelse på Sjælland:

»Det gælder om at gribe øjeblikket, er tiden tabt er alting tabt. Dersom man nøler, og dersom man fordy-

ber sig i betænkeligheder, pådrager man sig et ansvar«.

Den populære bane er affødt af lov af 10. marts 1861, og den 79 km lange strækning blev anlagt af det engelske firma Peto Brassey & Betts under ledelse af overingeniør Watson.

På den danske regerings vegne førte kaptajn Holst og løjtnant Tegner fra hærens ingeniørkorps tilsyn med arbejdet.

De udenrigs og indenrigs urolige politiske tider før og under krigen i 1864, forsinkede dog banens anlæg ganske betydeligt, og de meget omfattende jordarbejder tog tid. Men i løbet af året 1865 var arbejdet på selve jernbanestrækningen færdigt. – De forskellige stationsbygninger havde man dog ikke kunnet få færdige til den berammede indvielsesdag, idet der herskede en meget stor mangel på bygningshåndværkere, og skønt man lokkede med høje lønninger og andre småfordele, lykkedes det ikke at få tilstrækkeligt med arbejdskraft til at få stationsbygningerne gjort færdige til banens åbning, men flag og kæmpemæssige blomsterdekorationer skjulte de mest iøjnefaldende mangler, da det kongelige særtog den 7. september 1865, dronning Louises fødselsdag, rullede over banen fra Nyborg til Middelfart.



ODENSE BYRÅD

— ét besøg
— mange besøg i

ROSENHAVEN er

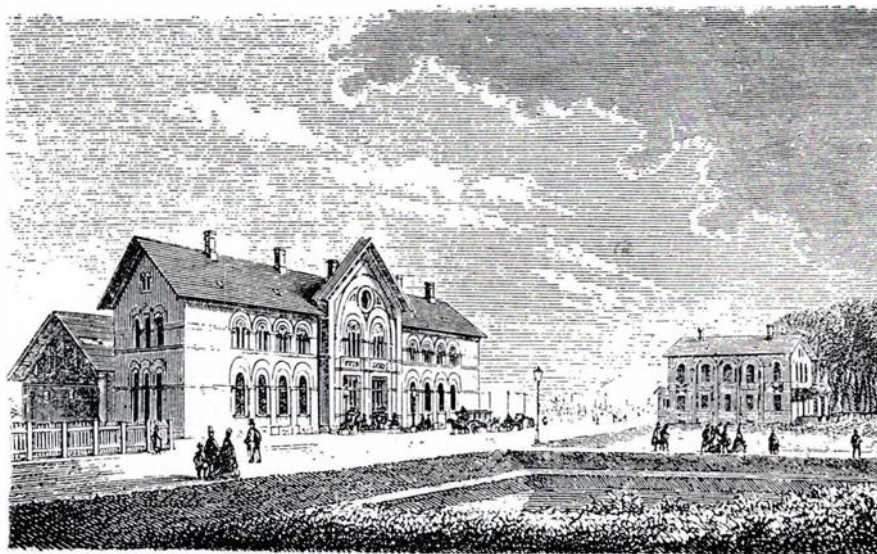
hver eneste gang en morsom oplevelse

RESTAURANT

Brockmann

— det glade ODENSE'S mødested

ODENSE



ODENSE BANEGAARD 1865

Hvor gammel er egentlig Odense? Nogle påstår, at byen er anlagt af Harald Blåtand, der til ære for kejser Otte den Store kaldte byen Odense. Men byen er langt ældre end fra Harald Blåtands dage (ca. 980), og når kejser Otto er nævnt i denne forbindelse skyldes det, at han i året 987 udstedte et beskærmelsesbrev for et bispedømme i Odense.

Men Odense er ikke bare middelalder. Odense har altid været blandt de første, som indførte tekniske fremskridt, og var således den første provinsby, der i 1853 fik gasbelysning, vandledninger i husene og elektrisk lys. Odense har også landets ældste provins-teater.

Banens indvielse

Kong Chr. d. 9., dronningen og hele den kongelige familie gik om formiddagen i land i Nyborg havn fra dampskibet »Slesvig«.

På kajen fik de en begejstret modtagelse af byens befolkning, og banens overdirektør John Louth, der på jernbaneselskabets vegne bød majestæterne velkommen.

Kl. 12,30 afgik festtoget fra den store og rummelige Nyborg. Omtrent 200 særligt indbudte gæster var med i toget, som bestod af 11 vogne iberegnet kongevognen, der tog sig bedre ud i sit indre end udvendig.

Ved Ullerslev st. havde forsamlet sig en mængde landboere. Toget holdt her et par minutter ved en meget smuk æresport, og forvalter Friis fra Juuelsberg gods holdt en lille tale for kongen på egnens befolkningens vegne.

Såvel ved Marslev st. som ved nogle mindre holdepladser, hvor togene kun skal standse på 10 årlige markedsdage og ved lignende lejligheder, var der ligeledes pyntet smukt med æresporte og opsat en platform, fra hvilken kongen blev hyldet i taler, og dronningen lykønsket i anledning af fødselsdagen.

Kl. 13,30 kørte toget til perron i Odense. En uover-skuelig menneskemasse havde forsamlet sig her, og kongeparret blev hilst med klokkeringning og kanon-salut samt hornmusik, og honoratiorens promenerede på den smukke perron, der var dækket af et kolossalt glastag.

Stationsbygningen var meget smukt bygget, men var som mange andre af banens bygninger slet ikke klar til brug.

Borgmester Mourier holdt tale for kongen, og byens damer overrakte blomster.

Ad Middelfart til brusede snart toget videre, men allerede ved Holmstrup holdeplads standsedes atter. Påny æresport og tale af sognepræsten.

Først ved Tommerup station begyndte man at kunne beundre det pragtfulde terræn. – Hidtil havde man kun haft et noget fladt og ensformigt landskab for øje. Men fra Tommerup begynder de mest maleriske partier, der fortsætter lige til Middelfart med sin skønne beliggenhed og sin herlige udsigt over til Jylland.

Gennem skovrige landstrækninger og frodige enge fortsætter banen fra Tommerup forbi Skalbjergholdeplads, og Årup og Nørre Åby stationer.

Alle steder æresporte – præster i ornat, talerstole – foredrag og takketaler afløste hinanden, indtil man endelig nåede Middelfart, hvor stationen lå et langt stykke fra byens centrum.

I nærheden af Nr. Åby fløj kongens hat ud ad vinduet, og da Kong Chr. IX havde sparsommeligheden som en af sine dyder, blev toget standset, og returnerede til »uheldsstedet«, hvor den forfløjne hat hurtigt blev indfanget.

I Middelfart blev kongefamilien og de særligt indbudte i hestevogne kørt til rådhuset, hvor der indtoges en overdådig lunch.

Opholdet i byen varede et par timer, hvorefter kongetoget kørte til Odense med ankomst kl. 18,30.

Om aftenen kl. 20,00 var byen vært ved en større middag på rådhuset, hvortil indenrigsministeren kun havde indbudt et meget begrænset antal honoratiores – det måtte beklages, at man havde undladt at indbyde kommunalbestyrelsen, endskønt gildet stod i deres hus.



Pressens kritik

Det var ikke ros altsammen, der lød efter indvielsesfestlighederne. Hovedstadsbladene kritiserede meget stærkt, at pressen ikke var indbudt til at deltage i baneindvielsen. Det engelske driftsselskab kunne kun henvisse til indenrigsministeriet, der stod for arrangementet.

Og Fyn, der holder så meget af at gå i spidsen for alt nyt i Danmark, kunne indlægge sig ære ved at eta-

blere omnibusser fra banegården til byens hoteller i lighed med, hvad man havde i Århus og Randers, men som København endnu ikke havde.

Ligeledes burde der være små cigarudsalg i ventesalene som i udlandet – og et par bogstader med aviser og lektüre ville heller ikke være til skade for større danske jernbanestationer.

Den daglige drift påbegyndes

De jydsk-fyenske Jernbaner.

Efter den fynske Jernbanes Aabning for Driften ville Togene afgaae efter nedenstaaende Schema:

Tog	Afgang fra	Ankomst i Odense	Ankomst i
I:	Middelfart Kl. 7, » M. Form.	Kl. 8, 59 M. Form.	Nyborg Kl. 10, 15 M. Form.
II:	Nyborg » 7, 45 » »	» 8, 54 » »	Middelfart » 11, » » »
III:	Middelfart » 12, » » »	» 1, 34 » Efterm.	Nyborg » 2, 30 » Efterm.
IV:	Nyborg » 12, 35 » Efterm.	» 1, 27 » »	Middelfart » 3, 5 » »
V:	Middelfart » 6, 30 » »	» 8, 30 » »	Nyborg » 9, 45 » »
VI:	Nyborg » 7, 15 » »	» 8, 22 » »	Middelfart » 10, 30 » »

Aarhus, i August 1865.

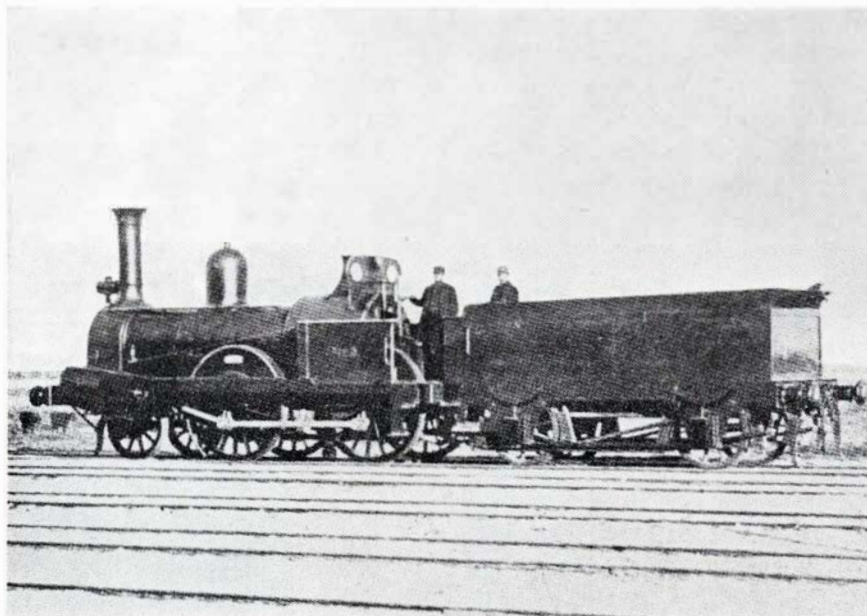
Overdriftsbestyreren.

Den 8. september, dagen efter festen, åbnedes banen for offentlig trafik med 3 tog daglig i hver retning, og den ny jernbane vil sikkert blive af den største betydning for Fyns rige agerland, og stor som samfærdselen altid har været her, vil de frembrusende tog skabe endnu mere liv. – Allevegne, hvor der er blevet anlagt en jernbane, er færdselen af folk og gods ligefrem sprunget op af jorden.

Jernbanestrækningen Middelfart–Strib åbnedes først den 1. november 1866.

Den fynske jernbane hørte under Det dansk jernbane Driftsselskab, hvis overdirektør var John L. Louth, der også var direktør for den slesvigske bane, som udgik fra Flensborg, hvor overdirektøren også havde sin bopæl.

Den daglige drifts ledelse på Fyn blev varetaget af



Canada loko nr. 9

driftsinspektør Marolly, baneingeniør Dyhhr og overmaskinmester Wood.

Til togenes fremførelse benyttedes canada-loko nr. 9 – 10 – 11 – 12 – 13 og 14.

Som leder af loko- og værkstedstjenesten i Nyborg ankom fra Århus værkfører Thomas Potts, der ved banens åbning blev udnævnt til maskinmester.

Foruden loko-remisen var der opført et lille velindrettet maskinværksted med hjuldrejbænk og andre moderne værkstedsmaskiner. – Nævnte værksted blev spiren til det nuværende moderne vognværksted i Nyborg. Endvidere var der bygget en tjenestebolig til maskinmester Potts, til huset hørte en stor have. Denne anlagde Potts til dyrkning af finere grønsager, som han til gode priser fik solgt på torvet i Nyborg.

Men tiden i Nyborg var ikke lutter idyl for Thomas Potts. – Personalet gav ofte anledning til vanskeligheder. – Et par uheldige sjællandske lokoførere skaffede ham mange kvaler. – En af dem kom en dag i slagsmål med sin fyrbøder, medens toget kørte mellem Årup og Middelfart, og det endte med, at begge faldt af maskinen.

Det var heldigvis blevet set af togets overkonduktør, og han entrede langs vogne og tender hen på maskinen og fik toget standset.

Hele historien kom i den lokale presse – og mange benyttede denne lejlighed til anonymt at genere Potts, hvilket han tog sig meget nær.

Da staten i september 1867 overtog ledelsen af de jysk-fynske jernbaner, tog Potts sin afsked og flyttede tilbage til England, hvor han etablerede sig som grønthandler i London. Forretningen gik særdeles godt for ham, og han døde som en meget velhavende mand, vistnok i 1904.

I året 1866 tog selskabets overdirektør J. S. Louth sin afsked. Årsagen var, at han ikke ville opgive sin bolig i Flensborg, hvilket var nødvendigt efter grænseændringen i 1864.

Louth var ualmindelig afholdt af personalet, der ved hans afgang forærede ham et meget smukt drikkehorn af sølv, som tak for hans store indsats over for hele personalet. Louth flyttede tilbage til England. – Nævnte drikkehorn er for få år siden atter kommet tilbage til Danmark, idet Louth's slægt i England forærede det til jernbanemuseet i Sølvgade.

En rædselsperiode

Louth blev afløst af en hidtil ukendt englænder ved navn Trevithick, som indtil da havde været driftsbestyrer for en mindre tysk privatbane.

Det blev et dårligt bytte. – Den ny overdirektør talte kun tysk og engelsk. Den, som kunne tale tysk med ham, blev vel anset.

En tidligere underofficer, der søgte en stilling ved jernbanen, blev spurgt: »Sprechen Sie Deutsch?«, og ansøgeren svarede: »Jawohl, Herr Betriebsdirektor«, og manden var antaget.

Trevithick var af den årsag ikke altid lige heldig i sine dispositioner.

Engang udnævnte han en ung overkonduktør, der var meget glad for unge damer, til stationsforvalter. – I den anledning kom der et læserbrev i en lokalavis, der lød:

»Kære kusine, nu kan du godt igen rejse alene på jernbanen, thi overkonduktøren er blevet stationsforvalter«.

Trevithick var kun overdirektør i ca. 1 år – og dette år blev af de ansatte betragtet som en rædselsperiode.

Glæden var derfor stor hos personalet, da han ved statsovertagelsen i 1867 blev afløst af kaptajn Holst, og en bedre afløser kunne vist ikke findes.

Som overmaskinmester blev ansat englænderen John Blair. Da han overtog maskinafdelingen, var denne i

en rivende udvikling – strækningerne Århus–Randers, Langå–Holstebro, Nyborg–Strib og Fredericia–Vamdrup var i drift, medens strækningerne Århus–Fredericia og Randers–Ålborg var under opførelse.

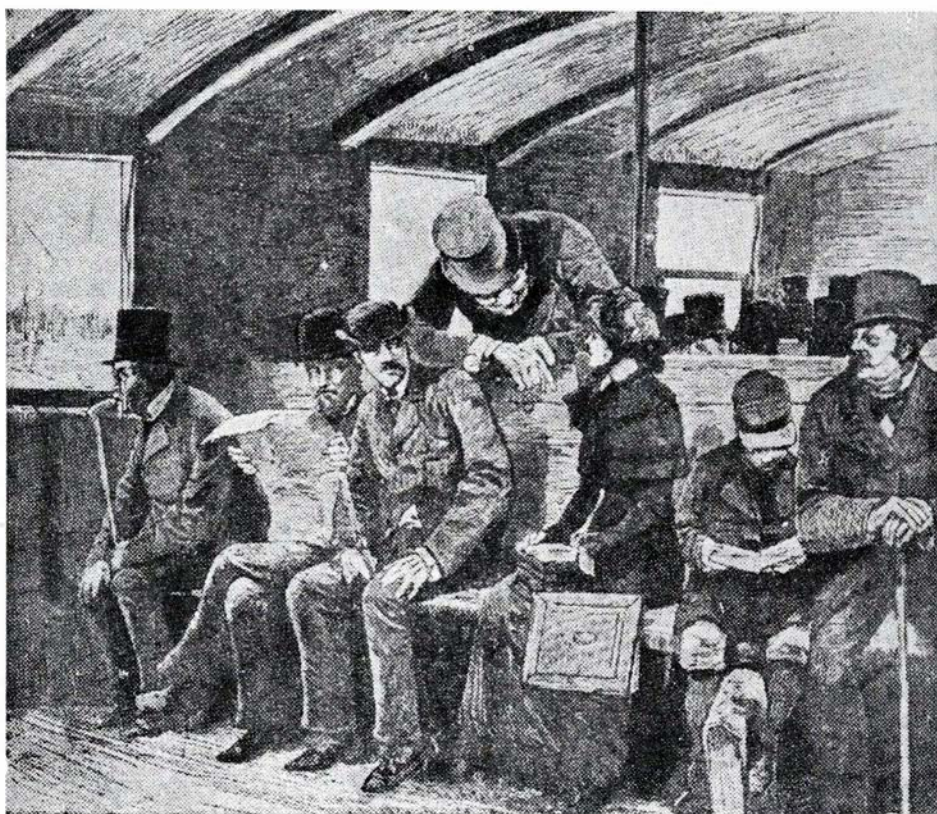
Banens materiel

Til at klare togfremførelsen på samtlige strækninger havde man kun 20 canada-loko, hvorfor Blair straks måtte i gang med at anskaffe flere og kraftigere loko. I driftsåret 1866–67 løb der på strækningen over Fyn canada-maskinerne nr. 9, 10, 11, 12, 13, 14. Og i 1868 fik man yderligere 3 loko af litra B-typen nr. 21, 22, 23.

Det første førerhus på et loko her i landet blev anbragt på en maskine i Århus i 1865, og omtrent samtidig fik man de første injektorer på maskinerne. De var dog så store og klodsede, at de måtte anbringes ude på forpladen foran førerhuset, men nu kunne man sætte vand på kedlen, medens maskinen holdt stille. – Det var et stort fremskridt.

Vognmateriellet på Fyn bestod ved banens åbning af:

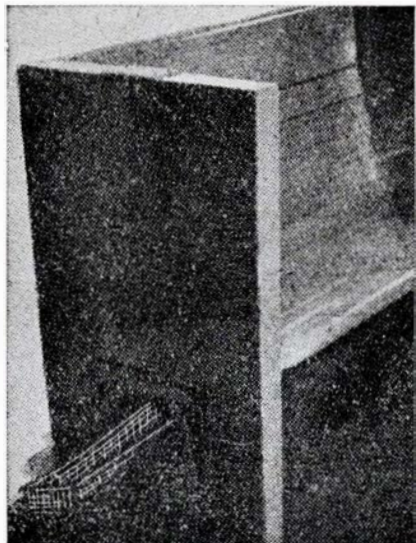
- 1 kongevogn,
- 4 I/II kl. personvogne,
- 2. II. kl. personvogne,
- 9 III. kl. personvogne og
- 4 II/III. kl. personvogne.
- 2 postvogne,
- 4 bagagevogne, litra E,
- 24 lukkede godsvogne – uden bremse, litra H,
- 9 lukkede godsvogne – med bremse, litra H,
- 30 (120 ctn.) åbne godsvogne, litra G,
- 30 (180 ctn.) åbne godsvogne, litra G,
- 10 tømmervogne, litra L, og
- 4 ballastvogne, litra O.



Reiseliv i de første jernbanevogne

Alle personvogne var to-akslede, og nogle vogne havde en I. kl. kupé og tre II. kl. kupéer. – De III. kl. vogne havde 5 kupéer i et stort rum.

Belysningen var flade olielamper i hver kupés ende-væg, altså kun to lamper i en III. kl. personvogn. I. og II. kl. personvogne havde sidegardiner og rødt betræk på sæderne. Til opvarmning af kupeerne til de rejsendes behagelighed anvendtes de såkaldte fodvarmere, flade kasser af svært blik fyldt med varmt sand.



Første togopvarmning med varmt sand

For at få endnu bedre varme i togene om vinteren end de elendige sandkasser, blev der i de III. kl. kupeer anbragt små stedsebrændende ovne til koksfyring. Disse ovne var ganske udmærkede, vel at mærke, hvis de blev passet rigtigt, men det kneb det ofte med. Indfyringen skete ovenfra – og alt for ofte hændte det, at de rejsende og kupeen blev tilsvinet af røg og sod fra kakkellovnen. – senere gik man over til at bruge bri-ketter og tørv, hvilket medførte, at ovnen ikke kunne reguleres, og de rejsende fik det for varmt eller slet ingen varme. Men denne primitive form for varme i kupeerne blev bibeholdt, indtil man gik over til dampvarmeledninger i personvognene.

Ingen af personvognene var i øvrigt forsynet med bremse – i pakvognene var der en skruebremse. I de godsvogne, der var forsynet med bremse, bestod denne af en håndbremse med een bremseklo.

Begyndelsen til Scandia

Alt vognmateriel var leveret af fabrikken »Hvide Mølle« i Randers, der i 1861 blev bygget af de engelske entreprenører. Her fremstilledes både træ- og jernarbejde til jernbaneanlæggene såsom sporskifter, signaler etc., men fremfor alt jernbanevogne. I 1870 købte ingeniør F. J. Rowan »Hvide Mølle«, der samtidig fik navnet Randers Jernbanevogn-fabrik. Den 8. december

1876 omdannedes fabrikken til det nuværende A/S SCANDIA.

Direktør Holst gjorde stadig alt for at indføre forbedringer for de rejsende, bl. a. lod han de III. kl. personvogne forsyne med trækgardiner for vinduerne. Dette var driftsbestyrer Rothe på de sjællandske privatbaner meget imod, og han sagde til direktør Holst, at han nok helt ville affolke de II. kl. kupeer med en sådan luksus på III kl. Men Holst fortsatte troligt med sine forandringer, og Rothe måtte om end modstræbende følge efter.

Klager over banen

At jernbanen over Fyn kunne trænge til at komme under en myndig ledelse fremgår af mange klager fra den tid, bl. a. fra handelsstanden i Odense, der udvirker, at direktør Holst straks reagerer på berettigede klager.

En skrivelse af 9. oktober 1867 fra direktør Holst til driftsinspektør Marolly giver et ganske godt billede af forholdene:

Det hedder bl. a.:

»Efter at de jysk-fynske jernbaner er overgået til staten, kan den uorden og urenlighed, der hersker på flere stationer, ja endog træder frem i stationsforvalterens klædedragt, ikke længere tåles.

Man må derfor anmode Dem på det strengeste at påse, at stationsforvaltere og assistenter altid viser sig i renlige og anstændige klæder, og at de ikke forretter tjeneste i tøfler og morgensko eller lignende upassende fodbeklædning.

Navnlig turde der være anledning til at betyde vedkommende, at kontor, ekspeditionslokaler, ventesale m. m. ikke benyttes til pulterkammer eller andet privat brug«.

Første banegård i Odense

Da jernbanen kom til Odense, blev stationen anlagt ud for Kongens Have uden anden forbindelse til byen end gaden langs banelinien, mod øst til Nørregade ved Frelsens Krog og mod vest til Kongensgade samt en sti fra Vindegade.

Stationsbygningen var en forholdsvis lille bygning, opført af arkitekt Holsøe. Senere, i 1883–85 blev den betydeligt udvidet – samtidig blev der anlagt en åben plads foran bygningen.

Først i 1893, da Jernbanegade blev anlagt, fik byen en god forbindelse til banegården, der havde været savnet i mange år.

I 1868 blev der på vejen til Odense station opsat 7 gaslygter, og leddene ved overkørslen i Nørregade blev forsynet med 2 lygter. Samme år blev grusperronerne på Ullerslev, Tommerup, Årup og Nørre Åby stationer brolagte.

De første signaler

Om signalmasterne på Fyn fortæller nu afdøde trafikinspektør Poulsen i sin bog »47 år ved DSB«, bl. a.:

Mastesignalerne stod oprindeligt helt inde ved enden af perronen, men var efterhånden på grund af den stigende toghastighed blevet flyttet længere og længere ud til begge sider af stationerne, men havde stadig kun een vinge for signalvisning. Der var trådtræk fra stationen ud til masterne, men da dette blev påvirket af temperatursvingningerne, skete der meget ofte fejlagtig signalgivning, hvilket gav tidstab med mere.

Flere gange blev der gjort vrøvl fra lokopersonalet af den årsag, men trafikinspektøren, hvem sagen blev forelagt, erklærede, at det ville blive alt for bekosteligt at ændre alle signalmasterne. – Denne usikkerhed på dette meget vigtige punkt var meget ubehagelig for lokopersonalet, navnlig på Fyn, hvor der på den enkeltsporede bane var en meget tæt toggang. – Men forholdet blev først rettet nogle få år før, dobbeltsporet blev taget i brug.

De sidste år, inden dette skete, hændte det ofte ved højtids trafikken, at der var så mange tog på strækningen, at trafiksektionen i Fredericia måtte overtage ledelsen af toggangen over Fyn.

Færgesfart Strib-Fredericia

I 1866 blev banen forlænget til Strib, men først ved loven af 28. maj 1870 skabtes der grundlag for jernbanefærgesforbindelsen Strib-Fredericia. Den 19. marts 1872 blev den første beskedne hjulfærge »Lillebelt« indsat på overfarten, og nu var der faktisk sporforbindelse fra Fyn ud til den store verden.

Med hensyn til strækningen Middelfart-Lillebælt var der nogen uenighed om overfarten skulle foregå til Snoghøj eller Strib-Fredericia. I 1856 var der fra privat side stillet forslag om bygning af en hængebro over Lillebælt, men da man stod overfor anlægget af banen Middelfart-Strib, blev der fremsat forslag om anskaffelse af en dampfærge, men begge disse forslag blev forkastede.

Rigsdagen vedtog i stedet at etablere en dampskibsforbindelse Strib-Fredericia, og denne forbindelse blev opretholdt til 1872, hvor den første færge blev anskaffet.

Strækningen Nyborg-Fredericia blev hurtigt et naturligt forbindelsesled mellem Sjælland og Jylland, især efter at der i 1883 blev etableret færgesfart over Storebælt og anlægget af de mange fynske sidebaner blev det efterhånden stærkt påkrævet at få strækningen Nyborg-Strib forsynet med dobbeltspor.

Dobbeltsporet

Ved lov af 27. maj 1908 bevilgedes dobbeltspor på jernbanestrækningen over Fyn.

Redaktør S. Pødenphant, der i 1908 var ansat som assistent på Fredericia st., fortalte i 1947 til nærværende blad lidt om forholdene fra den tid.

»Banelinien over Fyn var konstant overbelastet, og de vise fædre i Rigsdagen havde derfor besluttet, at der skulle anlægges dobbeltspor over »Boghvedeøen«.

Ved de mange store jordarbejder var der bl. a. også beskæftiget en del arbejdere tilhørende »Brødrefolket« hinsides sundet. Foruden at være flittige arbejdere var de fleste af dem tillige udstyret med en uudslukkelig tørst, og de konsumerede store kvanta af den gode danske snaps, der dengang kostede sådan noget lignende som 60 øre pr. helflaske.

Hør nu, hvorledes det gik en af disse brave svenskere. – Da natekspressen en sommernat ankom til Odense, meddelte lokoføreren dybt rystet, at han mente at have overkørt en mand på strækningen mellem Ullerslev og Odense. Umiddelbart efter ekspresens ankomst skulle der afgå en »slæber« mod Nyborg, og den fungerende stationsbestyrer gav derfor godstogets lokofører besked på at undersøge, om meldingen om den overkørte mand kunne være rigtig, og bad ham pr. telegram fra den nærmeste station at melde sig. Det lovede lokoføreren beredvilligt, og han sendte da også et telegram fra Ullerslev sålydende: »Det er rigtigt nok. Manden ligger ned endnu« – Slut. – Stor ballade.

– Det havde selvfølgelig været stationsbestyrerens mening, at slæberen skulle være stoppet op og taget manden, eller hvad der var til rest af hom, med op i toget og bringe ham til nærmeste station. Lokoføreren undskyldte sig med, at han kun havde fået ordre til at se, om manden lå der, og det havde han gjort, men han havde ikke fået ordre til at standse og samle ham op. –

En trollie med 4 mand blev sendt afsted med lygter og en stump presenning til at dække de sørgelige rester med. De nærmede sig stedet, og uhyggen bredte sig mere og mere. – Og der lå han – med hovedet nede i en af de render, der findes af og til i grusballasten på strækningen, og med kroppen på langs imellem skinnerne, lå han – og snorkede så det drøned.

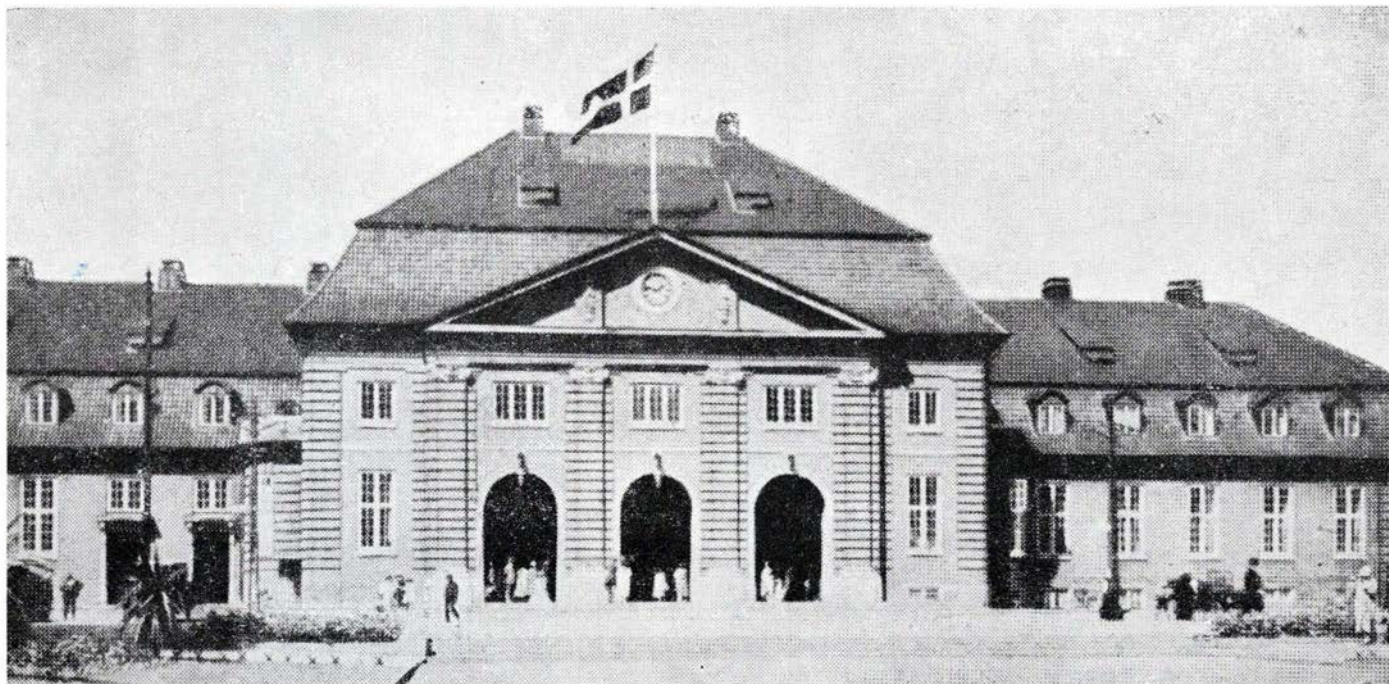
Det var en af de svenske arbejdere i en kæfert af helt usandsynlige dimensioner. – Rent instinktmæssigt er han søgt til sit arbejdssted, og der er han vel faldet over et af sporene, så usandsynligt heldigt, at han intet som helst var kommet til – udover, at der i hans jakke var kommet en flænge, formodentlig forårsaget af askeskassen på den P-maskine, der var forspændt nateks-

pressen. – Søvnen har overmandet ham, såsnart han er faldet, og den bagatel, at et eksprestog med 90 km hastighed, og bagefter et godstog med 40–50 vogne er passeret over ham, har ikke formået at vække ham af hans trygge slummer. – Svenskeren blev indlagt i et hospital med dilerium efter den historie.

Efterhånden som arbejdet blev færdigt på strækningerne mellem stationerne, blev det nye spor taget i brug.



ODENSE BANEGÅRD



Odense banegård fra 1914

Det er ikke mange statsbanestationer, der ligger så smukt som Odense, foran hvilken Kongens Have breder sig og hilser de rejsende velkommen til byen.

I 1914, da arbejdet med dobbeltsporet over Fyn var ved at være færdigt, blev det nødvendigt at opføre en ny personbanegård i Odense. Og denne blev anlagt foran Kongens Have midtvejs mellem de to store alléer – uden dog at få den monumentale beliggenhed som den gamle station, der i øvrigt blev ombygget til godsbanegård.

Nyordningen af banegårdsforholdene medførte desuden adskillige forandringer mellem de bydele, der ligger på hver sin side af banelinien, idet alle skæringer nu skulle ske ude af niveau. Ved Nørregade anlagdes efter megen diskussion en viadukt, der meget hurtigt viste sig at være bygget for beskedent, hvilket desværre også blev tilfældet med viadukterne i Kræmmermarken, St. Jørgensgade, Jarlsberggade, Rugårdsvej og Middelfartsvejen. I de vestlige markkvarterer blev der også opført en viadukt, og siden da er der jo kommet adskilligt flere.

Samtidig med åbningen af den ny banegård i Odense den 2. december 1914, blev strækningen Odense–Holmstrup åbnet som dobbeltsporet bane, hvorefter hele dobbeltsporet over Fyn var færdigt. Den ny banegård i Odense blev taget i brug uden større højtidelighed. Efter at persontoget kl. 8,30 var kørt, fandt sporflytningen sted i Odense og Holmstrup, og toget fra Nyborg med ankomst kl. 10,08 kørte som det første statsbanetog ind på den ny station.

Centralt for hele Fyen

COMO *Sko*

Kvaliteten bedre — prisen billigere

Overgade 5 - ODENSE - telf. 11 55 05

NYBORG

Nyborg er Fyns tredje største by og har den bedste havn ved Store Bælt med 7½ meters dybde i sydhavnen. Byen har navn efter en i det 12. århundredes slutning anlagt borg, der til forskel fra en ældre borg kaldtes Nyborg. Byen har indtil 1869 været befæstet og spillede som sådan en stor rolle under svenskekrigen 1658–1660.

Rent jernbane- og færgemæssigt spiller byen en betydelig rolle.

Om lokomotivtjenesten i Nyborg fortalte nu afdøde lokofører Th. Våben i 1950 til nærværende blad:

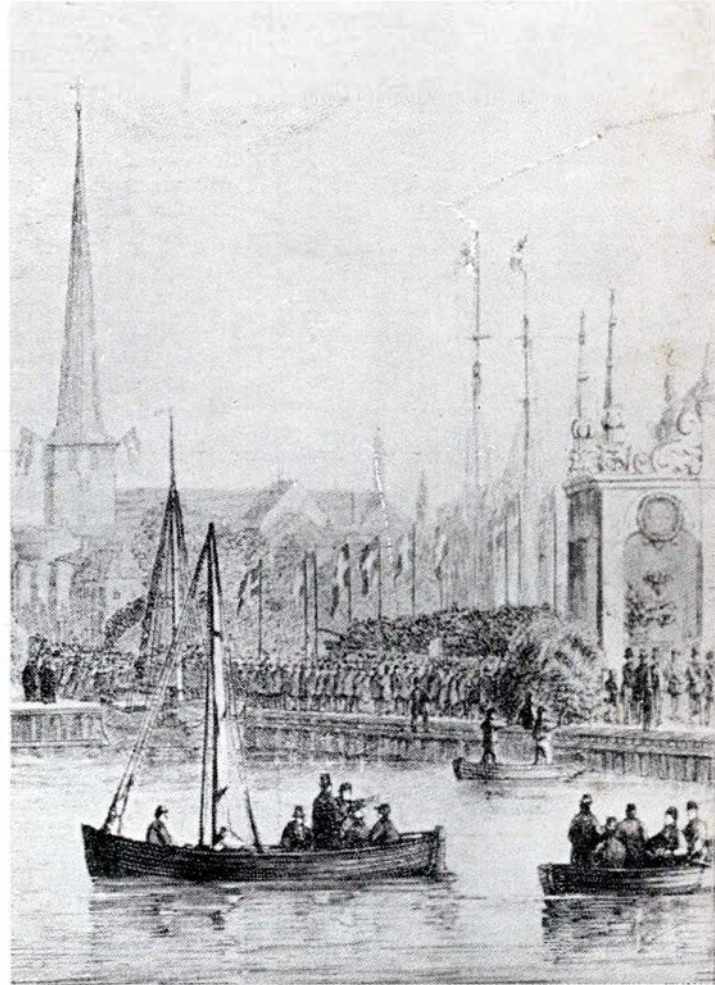
»I 1894 blev jeg ansat som 3. kl. fyrbøder i Nyborg, og blev her i 41 år, til jeg tog min afsked i 1935. Jeg blev lokofører i 1901.

Da jeg kom til Nyborg, var der dengang 12 lokoførere, hvoraf de 10 kørte i fast tur, og da jeg holdt op, var der 50 lokoførere ved maskindepotet her.

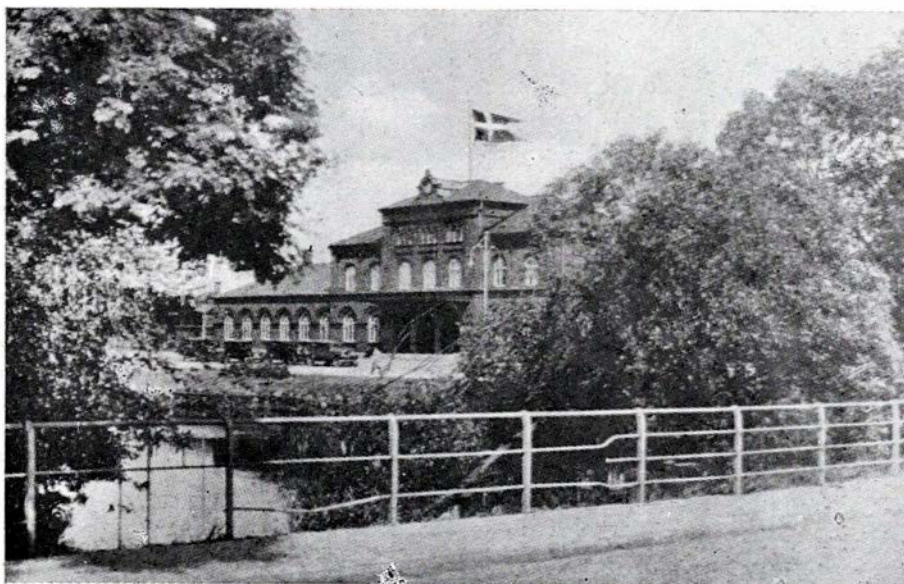
Det var i 1901 sådan, at den lokofører, der brugte de fleste kul i en måned, blev sat ud af fast tur den følgende måned. Der var mulkt for at bruge for meget olie. Fyrbøderne, der holdt i reserve, måtte samtidig rense fyr, askekasse og røgekammer på de maskiner, som skulle ud på strækningen.

Som regel måtte vi køre turen Nyborg–Strib–Nyborg 2 gange daglig, dog 3 ture i 10 dage om måneden. Fridag havde vi aldrig, og orlov kunne vi kun få, dersom tjenesten tillod det (og det var meget sjældent).

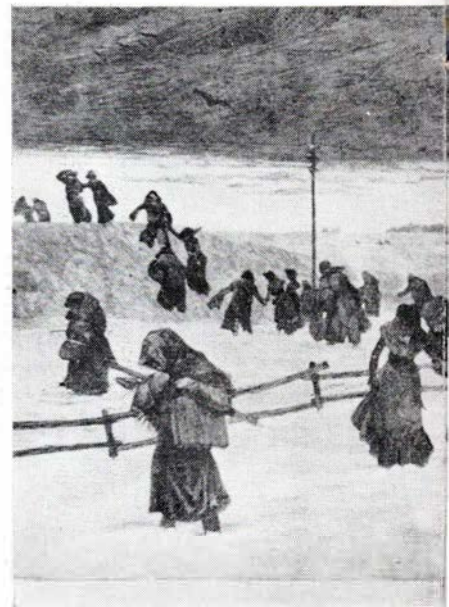
Kongeskibet ankommer



Nyborg havn ved den kongelige familie

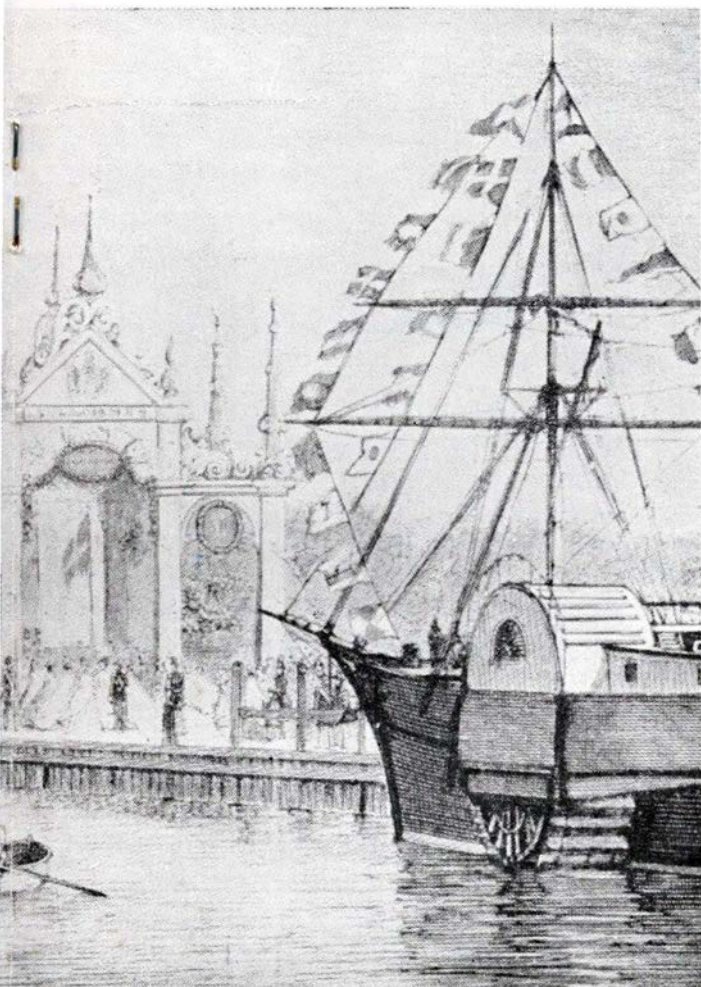


Nyborg banegård



Snehindr

mer til Nyborg havn



...iljes modtagelse den 7. september 1865



...dring 1866

Når vi kom til Strib om natten og skulle overnatte, måtte vi krybe i de samme senge, som det personale, der skulle køre morgentogene, lige var stået op af.

I Nyborg var der vaskefade, men i Strib måtte vi vaske os i den spand, vi havde på maskinen. Efterhånden som trafikken steg, blev tjenesten strengere. Jeg har således kørt 4 gange i hver retning over Fyn 5 døgn i træk, og en anden gang kørte jeg 17 nætter efter hinanden.

Vi havde udvaskning to gange på 10 dage. Kom vi hjem kl. 2 om natten, skulle vi stille til udvaskning kl. 9 og køre igen kl. 21 om aftenen.

Der var dog det lyspunkt, at hver fører og fyrbøder havde sin faste maskine. Det var en stor behagelighed, da vi derved kendte vor maskine ud og ind, og på den måde kunne få plejet maskinens ømme steder. – Senere blev vi to hold om een maskine.

Efterhånden fik vi faste fridage, ligesom der blev flere ture, og under den første verdenskrig, hvor det blev småt med kul, havde jeg fridag hver 4. dag. På grund af de dårlige kul kneb det ofte med at holde damp, og det var ikke sjældent, at vi måtte holde ude på strækningen for at rense fyr og samle damp.

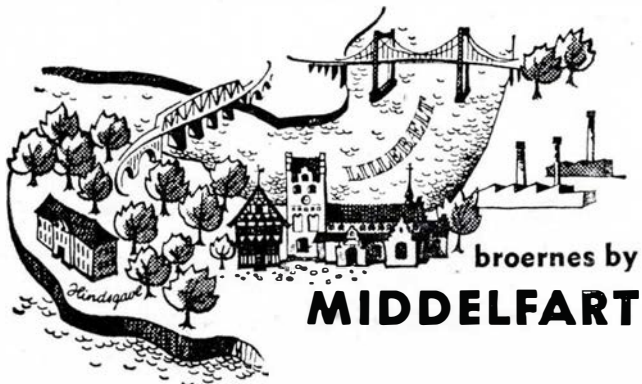
Nogle uheld kan det naturligvis ikke undgås, at jeg har været ude for. Som fyrbøder fik jeg engang en bøde, fordi jeg ikke havde set efter slutsignalerne på bageste vogn, da vi var kørt fra 19 vogne på Lange-skov st. Da vi kom til Ullerslev, måtte vi tilbage og hente vognene. – Lokoføreren havde sat for hårdt igang, således at koblingen var sprængt.

Under sneforhold var det ofte nogle slemme ture, men jeg har nu kun siddet fast i sneen een gang, men det var også fra kl. 23,30 til næste dags aften kl. 18.

I den tid jeg har kørt på strækningen over Fyn, har jeg kørt ialt 1.231.728 km regnet efter tjenestekoreplanen, slutter den gamle lokofører.



Middelfart banegård fra 1935



byen i midten
SKOV - STRAND - HYGGE



Kosangas

Kosangas har det store udvalg i komfurer, vandvarmere, køleskabe, radiatorer og varmeovne, vaskemaskiner, dybfrysere o. s. v. til det moderne hjem. —

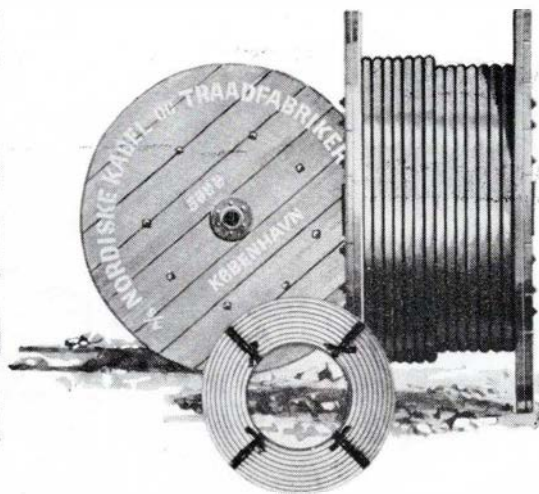
Og Kosangas giver Dem Danmarks bedste service!

$\frac{A}{S}$ **KOSANGAS**

AFD. MIDDELFART

TLF. *129

NIKT LEDNINGER OG KABLER



LILLEBÆLTS-BROEN

Købstaden Middelfart er en af Danmarks skønnest beliggende byer, ved den smalleste del af Lillebælt, der lig en flod slynger sig mellem delvis skovklædte kyster. Byen strækker sig på et fladt terræn langs bæltet, har en mængde gamle bindingsværkshuse på hovedgaden, bl. a. Højskolehjemmet og Henner Frisers hus i Brogade. Byens største virksomhed er Nordisk Kabel- og Trådfabrik.

Allerede i årene 1884–86 var der udarbejdet forslag til en Lillebæltsbro, der var anslået til at ville koste ca. 14 mill. kr., men forslaget nåede aldrig frem på Rigsdagen. Et senere forsøg på at få Lillebæltsbroen med i den store jernbanelov af 1918, førte heller ikke til noget resultat.

Den 27. februar 1926 tog gravemaskinen på Hinds-gavl mark den første mundfuld jord, og den 14. maj 1935 kl. 15 kørte det første lyntog over Lillebæltsbroen. De totale anlægssum incl. vejanlæggene udgjorde 40,7 mill. kr.

I Middelfart var man yderst tilfreds med udviklingen, der bl. a. skaffede byen en yderst moderne jernbanestation – særdeles velplaceret for byens fremtidige udvikling, samt store nye vejanlæg i forbindelse med Lillebæltsbroen.

Det blev nu ikke lutter idyl for de rejsende eller bærnerne, der kom til at præge de første dages jernbanetrafik efter ibrugtagningen af den nye jernbanestation i Fredericia og Lillebæltsbroen. Alt var jo nyt og upro-

vet for personalet, og af den grund opstod der store togforsinkelser, eksprestogene var i flere dage mellem 4 og 6 timer forsinket, inden de kome til Nyborg – i et enkelt tilfælde opgav man helt at afsende et tog fra Fredericia, men kørte de rejsende i busser til Odense, hvorfra man da afsendte toget. Men også disse vanskeligheder blev overvundet, og ingen ønsker vist i dag at vende tilbage til Lillebæltsoverfartens små gamle færger – skønt de nu alligevel var hyggelige – en sommerdag.

En epokegørende ændring for toggangen på Fyn var ibrugtagningen af Lillebæltsbroen den 15. maj 1935, hvor vore første røde lyntog samtidig havde deres debut.

Strib

Forandringen blev størst i Strib eller på Strib, som man siger i byen. –

Hele det ellers så travle liv på det store jernbaneterræn og ved færgeljerne, forsvandt som ved et trylleslag et par timer efter, at broen var taget i brug.

Og der var sorg i mangt et jernbanehjem i byen. Adskillige blandt det store færgepersonel kom på pension eller ventepenge. – Det egentlige jernbanepersonale blev i stort tal forflyttet, af hvilken årsag adskillige lejlighe-der og huse kom til at stå ubeboede – Byens



Fra Lillebæltsbroens indvielse 14. maj 1935

Vi drømte om hus



og fik byggelån i LANDSBANKEN

Om to måneder kan vi flytte ind i vort eget hus - og det er det, vi altid har drømt om. Vi begyndte med at spare penge op på en konto i LANDSBANKEN. Pengene voksede, og renterne hjalp med til, at vi til sidst fik råd til at købe den grund, vi havde forelsket os i. LANDSBANKEN gav os også byggelån - og vort hus er snart færdigt. Drømmen blev til virkelighed . . .



ARBEJDERNES LANDSBANK

Asylgade 7, Odense, tlf. (09) 11 58 00

Dalumvej 52, Fruens Bøge, tlf. (09) 13 78 00



N. C. Bang $\frac{A}{S}$

Frue Kirkestræde 14
ODENSE

Dansk Landbrugs Andels-Maskinindkøb

A. M. B. A.

ULLERSLEV

Statsbanegårdens Restaurant - Odense

I forhallen: **Quick-bar** — for den travle rejsende.

I sæsonen:

Odense bys mest moderne **fortovsrestaurant**

For tjenestepersonalet:

Marketenderiet med veltillavet mad til billige priser.



Strib station og færgelejer år 1920

Foto: P. Thomassen

handlende mistede mange faste kunder, og kommunen en masse sikre skatteydere.

De første nætter efter broens åbning kunne mange af Stribs borgere ikke finde hvile, når de om aftenen gik til ro, fortaltes det senere – de savnede den tilvante lyd af rangeringen fra jernbaneterrænet og færgernes hæse tuden ude fra bæltet.

Det fortælles endvidere, at det stadig spøger på det gamle jernbaneterræn på Strib – i mørke nætter høres lyden af tog og færges. – Ingen har dog set scenariet, men ældre mennesker i byen har hørt disse lyde og har nikket genkendende til uroen og støjen og udtalt, at det var som i »gamle dage«.

Skibsreder A. P. Møller købte hele jernbaneterrænet og færgelejerne efter nedlæggelsen, med den hensigt at indrette en stor oliehavn, men i mange år skete der ikke noget. Det hele fik lov til at forfalde og rådne op.

Strib station nåede aldrig at fejre 100 års jubilæum, idet den først åbnedes året efter den fynske hovedbane, og lukkedes igen efter en knap 70-års tilværelse, ved Lillebæltsbroens åbning. Strib blev med et en »død by«, hvor 500 indbyggere, mest jernbane- og færgepersonale, forlod byen efter at være forflyttet til andet sted. For kommunen betød det 700.000 kr. mindre i skatteindtægt.

I de følgende år blev Strib en pensionistby. Ældre skibskaptajner, styrmænd og præster og andre pensionister beboede byen. En overgang havde man 13 præster i byen.

Den gamle jernbanestation, der siden 1935 har ligget og sygnet hen, er for øjeblikket ved at blive moderniseret indvendigt. Den indrettes til seks funktionærboliger til El-Tin's personale.

»El-Tin« kom til Strib i 1956. Værket får ad lande-

vejen leveret blikaffald fra metalfabrikker. På værket udsmeltes den smule tin, der er i blikket, hvorefter tinnets videresælges. Skrotaffaldet samles i store baller, der en gang ugentlig afskibes med mindre skibe til Ruhr-distriktet eller til Norge.

Ved nytårstid i år påbegyndtes arbejdet på den nye Lillebæltsbro, og denne bro bliver på Fynssiden placeret i Vejlbys-Strib kommune, der derved atter får den vejtrafik tilbage, som man mistede i 1935. Hovedparten af denne stopper selvfølgelig ikke op i Strib, men erfaringsmæssigt vokser der altid forskellig bebyggelse op omkring en bro. Men med den udmærkede badestrand og den enestående natur, vil det sikkert blive et vidunderligt ferieparadis, der fremtidig vil vokse op omkring Strib.



Storebæltsoverfarten

Den stærkt stigende trafikmængde ved Lillebælts-overfarten gav anledning til planer om oprettelse af en dampfærgeforbindelse over Storebælt mellem Korsør og Nyborg, men det blev ved tanken i mange år, idet dette tilsyneladende ikke havde interesse hos ledelsen af det sjællandske jernbaneselskab.

Men i 1881 blev det af Rigsdagen ved lov bestemt, at en færgeforbindelse skulle oprettes. Og den 1. december 1883 begyndte dampfærgerne »Korsør« og »Nyborg« at sejle vandet »tyndt« mellem overfartsbyerne.

Tillykke med de 100 år



SKOMAGASIN

KONGEGADE 10 – NYBORG – TELEFON 1640

Tipsmarks Boligmontering

... den gamle forretning med de gode kvaliteter

NØRREGADE 27 – NYBORG – TELEFON 317

Grundlagt 1905

TAL PENGE MED . . .

**Sparekassen for
Nyborg By og Omegn**

**DEN DANSKE
LANDMANDSBANK**

NYBORG AFDELING Telefon 1000

ønsker til lykke med de 100 år

PILSHUSE

RADIO OG FJERN SYN

Bøjdenvej 4 – Telefon 1824

Korsgade 15 – Telefon 2324

NYBORG

Tillykke med de 100 år

DE TRE



MÆRKEDE

Isenkræmmere i Nyborg

Erik Andersen

Drewsen & Nellemann

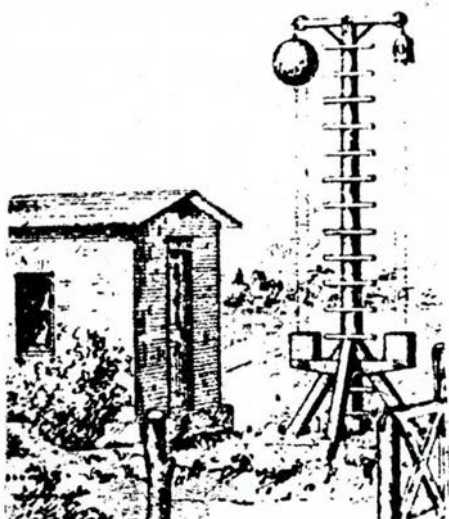
Otto Nielsen

1/5 Frøcontoret - Kolding

(for undersøgt markfrø)

Kolding – Telefon (055) *2 43 44

Sikrings anlæggene



De første signaler

Der sker store ting inden for Danske Statsbaner. Den automatiske fjernstyring af jernbanestrækningerne skrider hurtigt frem, og den 19. marts 1964 var en mærkedag, idet man da havde den længste fjernstyrede sammenhængende strækning færdig.

Det var de 90 km mellem Nyborg og Fredericia, som er forsynet med ensartede signaler, stations- og strækingsanlæg, samt fjernstyrings- og teleanlæg. Fjernstyringsanlægget er leveret af Dansk Signalindustri med overingeniør W. Wessel Hansen, DSB, som primus motor i anlæggets projektering.

Det er ganske interessant at se, hvad der spares ved fjernstyringen, og den fynske hovedbane er et godt eksempel. Før moderniseringen blev gennemført, deltog der ved de enkelte togs passage over strækningen Nyborg-Lillebæltsbroen 33 personer. Nu beskæftiges her ved kun 3. Den samlede personalebesparelse er foreløbig opgjort til ca. 1,5 mill. kr. svarende til 89 mand.

Anlægsudgifterne, som alene har tjent til at opnå denne personalebesparelse, har været ca. 1,5 mill. kr. De samlede anlægsudgifter ved ombygningen af stationernes sporanlæg, fornyelse af udslidte og forældede sikringsanlæg o.s. v. har været ca. 20 mill. kr.

Hensigten med fjernstyringen er naturligvis at spare personale, der er f. eks. sparet ca. 4 mand på hver fjernstyret station.

Middelfart er foreløbig statsbanernes største fjernstyrede station, men den vil blive overgået af andre, det er der ingen tvivl om. Den første fjernstyrede station var Hjulby ved Nyborg, som fik fjernstyring den 1. juli 1956.

Med hensyn til sikringsanlæg er Nyborg station den, som foreløbig har statsbanernes største centralsikrede anlæg. Stationen har 27 togvejsspor, hvortil der kan stilles 228 togveje.

Ved signalgivning benyttes 172 signaler, hastighedsvisere og lignende.

Der findes 148 centralsikrede sporskifter og kontrollen med sporbesætningen er sket ved 175 sporisolationer.

Betjeningstavlen er på 3,7 kvm. og indeholder 868 tableaulamper og 690 betjeningsknapper.

Der er til dette stationsanlæg brugt ca. 125 km kabel og 3232 relæer.

Forøvrigt tog man samtidig i Nyborg rangerradio i brug. Signalposten og rangermesteren kan via radioanlæg komme i direkte forbindelse med føreren af de enkelte rangerloko. Disse radioanlæg er i forbindelse med anlæg på færgerne, som benyttes ved rangering af vogne til og fra færgerne. Rangerlederen kan tale direkte til lokoføreren fra færgeklappen.

Det er således i dag, at al toggang på den fynske hovedbane ledes af to anlæg, eet i Nyborg og eet i fjernstyringscentralen i Odense.

Hilsen fra

Nyborg by og havn

Vends m. fl. Herreders Landbo-Spare- og Lånekasse

Hovedkontor:

Nørre Aaby Sparekasse

Afdelinger:

Aarup Sparekasse

Brenderup Sparekasse

Vends Herreds Sparekasse, Middelfart

Vends Herreds Sparekasse, Ringe

Kontorsteder:

Asperup Sparekasse

Bred Sparekasse

Fjelsted Sparekasse

Harndrup Sparekasse

LEMVIGH-MÜLLER & MUNCK ½

København



Århus

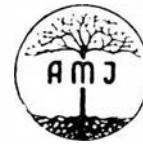
JERN

STÅL

LECA

Svendborg Fingarveri

v/ Svend Weimann



Asgar M. Jensens

PLANTESKOLE

Førende planteskole på Fyn

Holmstrup St. – Telefoner: 94 og 194

N. P. Jørgensen

Maskinfabrik

Middelfart

Middelfart Denstreblad

DÆKKER HELE

VESTFYN



FYENSKE PRIVATBANER

Odense-Kjerteminde-Martofte - Nordvestfynske Jernbane -

Nordfynske Jernbane

med tilhørende bilruter kører til SKOV og STRAND

TELEFON ODENSE II 87 II – BOGENSE 89



Perlende

Friske

Festlige

Alkoholfrie

Ombygninger

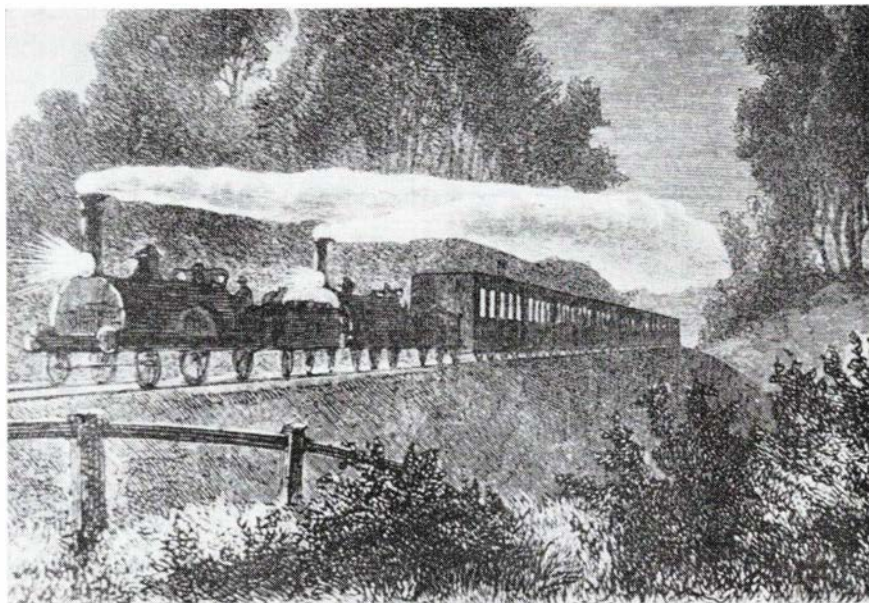
Også i Nyborg blev foretaget store og omfattende arbejder. – Et nyt 5. færgeløje blev opført, hvilket også medførte store sporforlægninger.

Lokoremisen undergik forskellige ændringer med forbedringer. – Remisen her er af anseelige dimensioner og her beskæftigedes i 1953 ca. 80 remisearbejdere og en del håndværkere. Omkring 30 store togmaski-

ner var dengang hjemmehørende i Nyborg foruden 8 rangerlook.

Overgangen til motortrækkraft har bevirket, at der i dag ikke mere findes togmaskiner hjemmehørende i Nyborg – kun 6 MH-loko, der benyttes ved rangeringen, er stationeret i remisen.

Et personale bestående af 69 lokomotivmænd og 2 remiseformænd, 9 håndværkere og 26 remisearbejdere er tilknyttet maskinafdelingen i Nyborg.



Nattog over Fyn 1866

Odense sidebaner

Den 10. juli 1876 blev den første privatbane på Fyn åbnet for offentlig drift. – Det var strækningen Odense–Svendborg, og denne bane blev i alle måder en god forretning for Det sydfynske Jernbaneselskab. Banen blev åbnet under følgende motto:

*»Gid banen, som skal Odense og Svendborg
sammenknytte,
må blive begge byer til glæde, held og nytte«.*

Nordfynske jernbane – Odense–Bogense – begyndte sin virksomhed den 1. juli 1882.

Statsbanestrækningen Tommerup–Assens blev åbnet for almindelig drift den 2. juni 1884. Oprindelig løb

her 4 tog daglig i hver retning, senere kom der flere direkte tog Odense–Assens.

Odense–Dalby banen begyndte at køre den 5. april 1900. – Forlænget til Martofte den 26. april 1914.

Odense–Nørre Broby–Fåborg banens første officielle tog dampede afsted den 3. oktober 1906. Da statsbanerne i 1949 overtog Det sydfynske Jernbaneselskab, overgik banen til DSB, men blev nedlagt i 1954.

Godsstrækningen til Fruens Bøge er bevaret og har en længde af 5,3 km.

Samarbejdet mellem de fynske privatbaner og statsbanerne har altid været det bedst muligt, bl. a. udlånte man herfra under den anden verdenskrig trækraft til privatbanerne i form af G og J maskiner.

Banerne under 2. verdenskrig . . .

Udbruddet af den 2. verdenskrig i efteråret 1939 og den påfølgende tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940 blev indledningen til mange store vanskeligheder for den fynske hovedbane.

Utallige tyske særtog rullede i de fem forbandede år over Fyn. Og da sabotagehandlingerne mod jernbanerne så småt begyndte i efteråret 1943 og sluttelig kulminerede i foråret 1945, blev det livsfarligt at have sin daglige gerning ved banerne.

Sabotagevirksomheden mod den fynske hovedbane blev meget livlig, og for besættelsesmagten var det en gene af format. – Men for jernbanepersonalet var det en forfærdelig tid, både for lokofolkene og baneafdelingens mænd, idet togene skulle fremføres, og sporet bringes i orden, hvor farligt dette arbejde end var.

Der skete adskillige togafsporinger med store materielle skader, bl. a. den 19. januar 1943, hvor 10–15 godsvogne læssede med kolonialvarer røg i grøften på strækningen mellem Odense og Marslev. – Vognene blev totalt knuste, og trafikken over Fyn måtte indstilles over et døgn.

Midt i august måned 1943 begyndte man at forsyne de store togmaskiner med skudsikre stålplader for at beskytte lokopersonalet mest muligt mod eventuel beskydning fra flyvemaskiner.

Den 29. august samme år forbød tyskerne al civil trafik på statsbanerne, dog med enkelte undtagelser. Efter en uges forløb blev forbudet dog atter ophævet.

Det første alvorlige luftangreb på et tog skete den 15. april 1944, hvor allierede flyvere beskød et godstog, der kørte mellem Ejby og Nørre Åby. Ved dette angreb blev 3 lokofolk sårede.

Men det skulle blive meget værre. – Søndag den 7. januar 1945 blev en sorgens dag for jernbanerne på Fyn og i det sydlige Jylland.

Ved Årup skød allierede flyvere på et eksprestog, hvorved 12 rejsende blev dræbt og 31 sårede, heraf mange alvorligt.

Tæt ved Rander st. blev et godstog skudt i brand, og ved Ejby st. blev lokofører Nissen, Fredericia, dræbt og 2 lokofyrbødere alvorligt sårede ved et luftangreb på toget.

Selv et lille privatbanedamptog på Nordfynske Jernbaner blev mål for flyverne. – Tæt ved Snekstrup blev lokofører M. Jensen, Odense, dræbt, og fyrbøder Iversen alvorligt såret. – I togets personvogne blev 6 rejsende dræbt og 12 sårede.

Også i Sønderjylland blev togene beskydt fra luften.

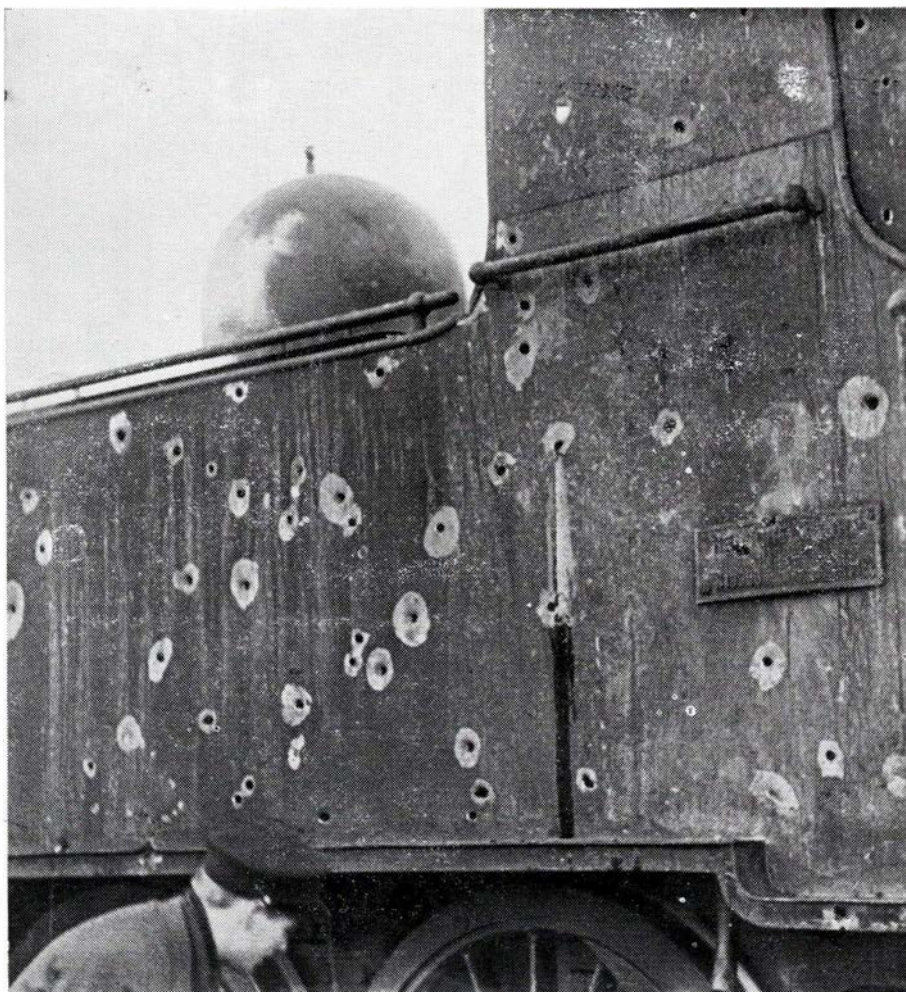
I alt krævede denne søndag 24 fredelige rejsendes liv og 50 blev sårede – og mange alvorligt – af fuldkommen meningsløse luftangreb på danske persontog.

Næsten dagligt sinkedes toggangen af allierede luftstyrkers angreb på banerne. – En eksprestogsforsinkelser på op til 8 timer var ikke ualmindelig på Fyn af den årsag.

Det hændte adskillige gange, at omkring 600 rej-



Lokopersonale med stålhelm



Gennemhullet NFJ loko

sende måtte overnatte i Nyborg, fordi togene var forsinkede på grund af luftangreb. – De lidt bedrestillede søgte til byens hoteller, men de fleste tilbragte natten i ventesalene på Nyborg station, og det var langt fra behageligt – navnlig for rejsende med små børn.

I februar måned 1945 satte kulmanglen for alvor ind. – Af den årsag måtte man i Fyn–Jylland reducere toggangen betydeligt – personførende tog løb kun *tirsdag, torsdag og lørdag*, hvilket blev gennemført i lang tid.

Men i disse kølige forårsmåneder tog jernbanesabotagen et voldsomt omfang – selv ved højlys dag bragte eksplosionerne fra jernbanelinien – bl. a. blev centralapparatet i kommandoposten på Odense station sprængt, hvilket bevirkede, at samtlige tog måtte rangeres ind og ud af stationen, hvad der sinkede toggangen betydeligt.

Den 18. april 1945 standsedes al regelmæssig toggang på Fyn og i Jylland, idet tyskerne ikke ville levere kul til statsbanerne på grund af sabotagehandlingerne mod deres tog, der på slutningen af krigen hyppigt blev fremført med tyske loko og tysk personale med en dansk lokofører som lods.

For den danske godstogskørsel var forholdene fortvivlede – kun godsvogne med levnedsmidler og indenlandsk brændsel blev nødtørftigt transporteret til bestemmelsesstedet, idet man var henvist til at fyre med brunkul i togenes loko.

Årene efter krigen

I årene efter krigen skete der store forandringer på den fynske hovedbane. – Overtagelsen af Det sydfynske Jernbaneselskab den 1. april 1949 gav store problemer på mange områder, bl. a. optagelsen af disse baner på Odense st., hvor man i årene derefter måtte opføre et nyt værksteds- og remiseanlæg for de tre privatbaner m. m. Foruden en omfattende ombygning af hele Odense st. med sporændringer og hvad dermed følger.

I Odense tog man i 1954 et nyt og moderne sikringsanlæg – beregnet på den kommende fjernstyring i trafikken over Fyn – i brug.

Samme år nedlagdes jernbanestrækningen Odense–Nr. Broby–Fåborg, og togene blev erstattet med DSB's moderne busser.

Uheld var man stadig ikke forskånet for – natten mellem den 7.–8. juni 1954 overså føreren af natposttoget fra Jylland et indkørselssignal ved Odense st. og kørte frem og ind på stationen mod et holdende godstog. Ved uheldet blev en rejsende lettere kvæstet, og 4 personvogne i posttoget blev ødelagt.

Gennem mange år havde pakhusforholdene i Odense været meget trange, ikke alene var pladsforholdene knebne, men man kunne slet ikke anvende moderne arbejdsredskaber, såsom gaffeltrucks m. v.

Den 6. august 1955 udbrod i pakhuset en voldsom brand, der ødelagde værdier for over 5 millioner kr. gods og delvis pakhuset.

Et nyt pakhus blev opført på samme sted efter moderne principper. Pakhuset består nu af 3 store haller, hver med en bredde på 18,5 m og en længde på 246 m.

Det blev ibrugtaget etapevis, men i november 1957 kunne hele pakhuset tages i brug.

Medens der således kun er fremgang i den fynske hovedbanes udvikling, er det modsatte tilfældet med privatbanerne på Fyn.

I 1966 vil de 3 sidste privatbaner på øen utvivlsomt indstille deres samfundsnyttige gerning.

De vil blive savnet, og statsbanerne kommer nok til at drage omsorg for, at der etableres busforbindelser fra Odense i stedet for banerne.

Et ubekræftet rygte fortæller, at det er statsbanernes agt at opføre en moderne rutebilstation på selve Odense station på det baneterræn, der i dag optages af privatbanernes sporareal m. v.

Det er en særdeles udmærket tanke, idet man da på en udmærket måde vil være i stand til at kombinere rejsemulighederne Bane og Bil.

Hovedbanen over Fyn er en af de mest betydningsfulde jernbanestrækninger i Danmark.

Hvad den har betydet for samfærdselen mellem landsdelene kan ikke beskrives, og der er ingen tvivl om, at så længe der overhovedet består jernbaner i Danmark vil netop den bane eksistere.

Det er derfor med en ganske egen fornemmelse af at udføre en kær pligt, at vi bringer denne, den vigtigste banestrækning i det ganske land, – den strækning, der mere end nogen anden i egentligste forstand forbinder rigets hovedstad med de stille egne ved det yderste hav, – med hinanden, – vor oprigtigste lykønskning.

Håber, der kommer mange senere anledninger.

Verner Johansen.

En der måtte svigte Odense

Senere generaldirektor Emil Terkelsen, der nu er 80 år og nyder sit otium i Gentofte, kom i 1906 til Odense som assistent. Han fortæller, at dersom skæbnen ikke havde grebet ind, ville han sikkert være blevet i Odense resten af sin jernbanetid.

Det var de nye tider, der meldte sig under den første verdenskrig. Før den tid havde vi ingen form for arbejdstidsbegrænsning ved statsbanerne, og ingen ugentlig fridag. Når tjenesten tillod det, kunne vi få bevilget en fridag to gange om måneden. Og når man meldte sig hos stationsforstander Luxhøj i Odense og bad om en fridag, åbnede han en skuffe, hvor han havde et skema, og vi var fast overbeviste om, at det var ham en glæde, når han efter et blik på skemaet kunne sige, at det ikke kunne lade sig gøre. Der var ikke nogen advancementsstillinger den gang. Odense var en stor station, men Luxhøj havde kun een overassistent og så et hav af assistenter. Jeg havde måske en særstilling, fordi far og Luxhøj havde været assistenter sammen i Kolding. Han kendte naturligvis også min moder, så når jeg bad om at få fri f. eks. den 26. for at rejse hjem og besøge hende, havde han svært ved at sige nej. Men nu vågnede altså oprørsånden i os unge. Nogle ville have fast ugentlig fridag, andre ville have begrænset arbejdstid. Det sidste var jeg ikke interesseret i, for der har aldrig været noget, der har moret mig mere end arbejde. Men den ugentlige fridag agiterede jeg stærkt for, og det førte til, at jeg kom ind i Jernbaneforeningens bestyrelse. I 1916 blev jeg redaktør af medlemsbladet »Vor Stand«, og efterhånden tog de hyppige rejser til hovedbestyrelsesmøde i København så meget af min tid, at jeg søgte forflyttelse til 1. distrikt. Jeg havde været glad ved Odense, og det var som sagt en ren tilfældighed, der førte mig bort herfra.



Datidens åbne tagbremse

RUTANA — det mørke
eller **VITANA** — det lyse

**Danmarks mest
solgte rugbrød**

Arbejdernes Aktiebageri A/S
ODENSE

A/S I. M. Nielsen & Co.

Telefon 12 04 39
Rødegårdsvej 199 — Odense

Camillus Nyrops Etablissement
Nyrop & Maag A/S

Odense afd.
Klaregade 7 - telefon 12 29 33

LACTOSAN A/S

Havnegade 33—35 - Odense - telf. 11 17 32



Søndergade 7 - Odense
Telf. 12 40 41
- *alting i EL-ting*

KRUS

GULVTÆPPER FRA HELE VERDEN
KLOSTERVEJ 20 - ODENSE - TELEFON (09) 11 99 05

Det

Fyenske

Trælastkompagni

AKTIESELSKAB
ODENSE



ODENSE AFDELING

D_e

Skal

Betjenes



*dag og nat
SERVICE
ved 6000
medarbejdere
over hele landet*

af specialister når det drejer sig om rengøring

* *

30 års erfaring sætter os i stand til at løse enhver opgave på den mest økonomiske måde

* *

Også rengøring af busser, godsvogne, waggoner og skinnebusser m. v. påtager DET DANSKE RENGØRINGS SELSKAB A/S sig. Endvidere kan nævnes rengøring af produktionslokaler indenfor utallige moderne industrier samt folkerumslokaliteter af enhver art. Kort sagt: Alt kan klares, fordi selskabet har specialister på alle områder ... Henvend Dem venligst til et af vore kontorer og få alle oplysninger.

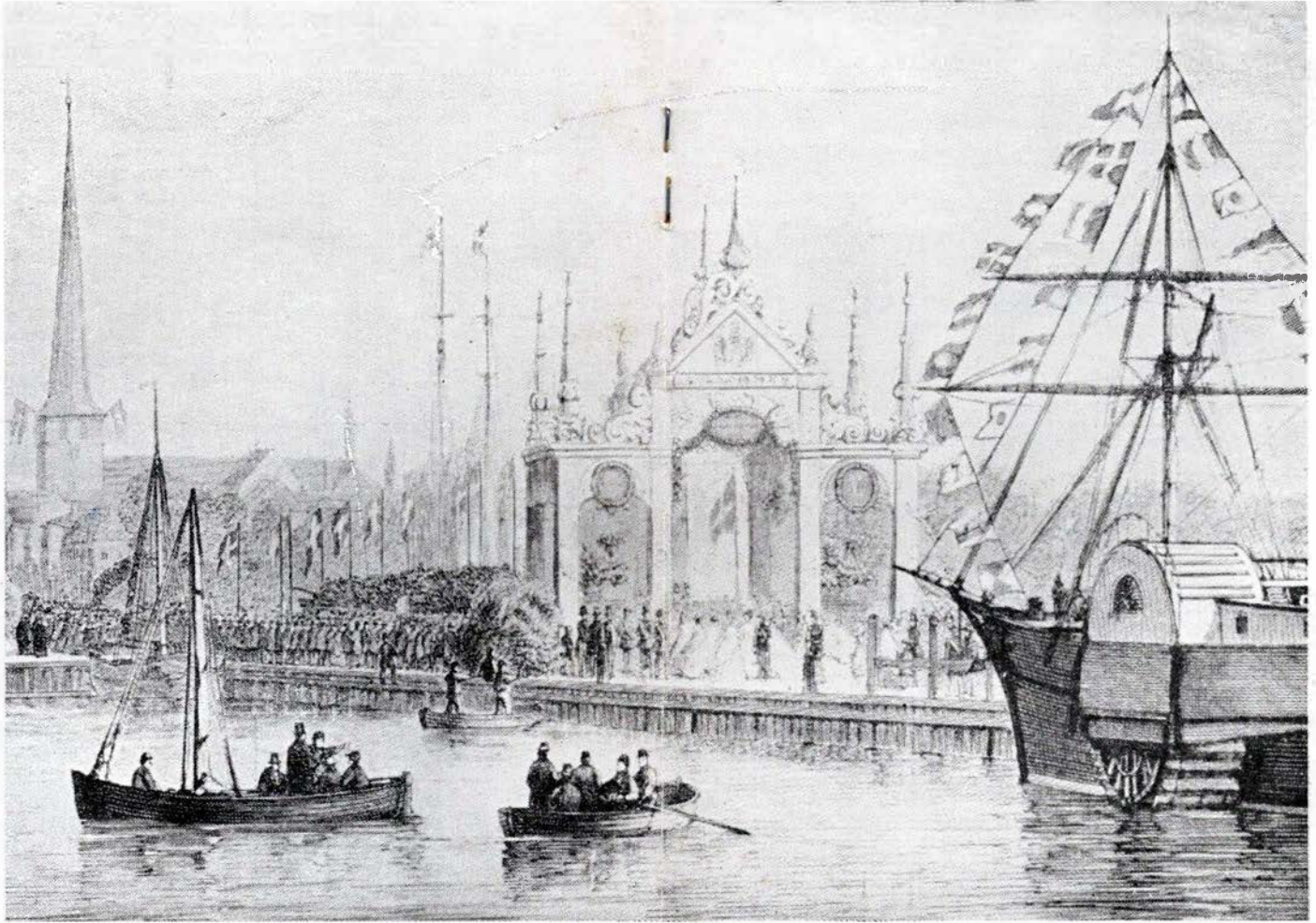


Hovedkontor: Vægtgården, Axeltorv 6. København V

Tlf: MI 3030

DET DANSKE RENGØRINGS SELSKAB A/S

Kongeskibet ankommer til Nyborg havn



Nyborg havn ved den kongelige families modtagelse den 7. september 1865



Snehindring 1866

