

# LANGELANDSBANEN



1911 ————— 1936



# LANGELANDSBANEN

1911 – 1936

LANGELANDS CENTRALTRYKKERI  
RUDKØBING

# LANGELANDSBANEN



1911

5' OKTOBER

1936

## Langelandsbanen 1911—1936.

Den 5<sup>e</sup> Oktober 1936 fejrer Langelandsbanen sit 25-Aars Jubilæum, og i den Anledning fremkommer nærværende Skrift, der omhandler Banens Forhistorie, Anlæg og Drift.

Rudkøbing, i September 1936.

BESTYRELSEN.

## LANGELANDSBANENS FORHISTORIE.

L ANGELAND er som bekendt en „lang“ Ø; i Luftlinie er den ca. 52 km lang og bortset fra den fremspringende Ristinge Halvø, er dens største Brede 9,5 km, og fra Tranekær nordefter er Bredden kun 4 til 5 km. Øens Form gav tidligere Befolkningen vanskelige Transport- og Afsætningsforhold, idet Veglængden fra Bagnkop og Lohals til den vigtigste Trafik- og Udskibningshavn Rudkøbing var henholdsvis 25 km og 31 km.

Langeland har ca. 20.000 Indbyggere og er meget frugtbar med en betydelig Udførsel af Landbrugs- og Mejeriprodukter, hvorfor det er naturligt, at der paa Grund af Besværlighederne med de lange Landevejstransporter fremkom Ønsker blandt den driftige Landbefolkning om at faa undersøgt Muligheden for Jernbaneanlæg paa Øen.

Det var dog udefra, at man først forsøgte at faa realiseret Tanken om Anlæg af en Jernbane paa Langeland, idet Driftsbestyrer *Dyhr* ved Sydfyenske Jernbaner i Februar 1884 til Selskabets Direktion fremsendte et Projekt til en „Sporvej“ mellem Spodsbjerg og Rudkøbing, idet han samtidig foreslog, at der snarest oprettedes en daglig Dampskibsforbindelse mellem Spodsbjerg og Nakskov. Hidtil havde Dampskibet „Spodsbjerg“ udført 3 ugentlige Ture mellem Spodsbjerg og Nakskov i Sommermaanederne og 2 á 3 Ture maanedlig den øvrige Tid af Aaret. Driftsbestyrer *Dyhr* hævdede, at ved Udførelsen af hans Projekt vilde Ruten blive stærkt benyttet og de hyppige Klager over den utilstrækkelige og ubekvemme Befordring af de rejsende over Langeland — særlig i Ferietiden — ophøre.

Planen blev godkendt af Sydfyenske Jernbaners Direktion, Repræsentantskab og Generalforsamling, og i December 1884 indsendte Selskabet et Andragende til Indenrigsministeriet om Støtte til Opnaaelse af Lovhjemmel og Koncession paa Anlæg og Drift af en Sporvej mellem Spodsbjerg og Rudkøbing.

Overslagssummen var opgjort til 200.000 Kr., og der ansøgte om, at Staten skulde yde et Bidrag af 80.000 Kr. pr. Banemil samt Ekspropriationsudgifterne, eventuelt at Bidraget blev fastsat til 150.000 Kr. ialt.

Den daglige Forbindelse mellem Spodsbjerg og Nakskov blev etableret fra Slutningen af Maj 1884, men det lykkedes ikke for Sydfyenske Jernbaner at faa Koncession paa Sporvejen, hvorfor Sagen i Foraaret 1888 blev opgivet indtil videre.

I Sommeren 1895 fremkom der Forlydende om, at der af private var fremsendt til Ministeriet et Andragende om Koncession paa Anlæg af en Jernbane med tilhørende Broer fra Svendborg over Taasinge—Siø til Rudkøbing og herfra videre, dels til Spodsbjerg og dels over Ristinge til Marstal paa Ærø. Den 14. December s. A. gjorde Ingeniør *Jul. N. Meyer* paa et Møde i Rudkøbing Rede for Projektet og oplyste bl. a., at Broforbindelserne var tænkt udført som Hængefærgebroer, som han ansaa for udmærket egnede til Formaålet.

Der var god Tilslutning til Tanken, og Redaktør *A. Damkier*, Ølandenes Dagblad, som havde interesseret sig stærkt for Sagen, arbejdede ivrigt videre for denne.

Imidlertid havde man opgivet Planen om Jernbaneanlæggene paa Øen, idet Interessen samlede sig om Banen over Taasinge, og den 18' December 1895 indbragte Folketingsmand *Guldbrandsen* følgende Forslag i Rigsdagen:

„Den i Lov af 8' Maj 1894 Nr. 88 under § 9, Afdeling „A. Paa Øerne“, anførte Række af private Jernbaneanlæg udvides til ogsaa at omfatte en Jernbane fra Svendborg over Taasinge og Siø til Rudkøbing.

Dette Jernbaneanlæg gennemføres dog kun, hvis det ved nøjere Undersøgelse viser sig, at Anlægssummen, derunder indbefattet Ekspropriationsudgifter og Udgifterne ved Anskaffelse af det fornødne Driftsmateriel, ikke overstiger 2 Mill. Kr.“

Man naaede dog ikke at faa Lovforslaget vedtaget, og efter at der var udført et stort Forarbejde ved Undersøgelser og Projektering, blev Planen opgivet, antagelig paa Grund af de store Omkostninger ved Anlægget.

I Sommeren 1901 blev Spørgsmaalet om det lokale Jernbaneanlæg meget livligt debatteret gennem nogle Artikler i Langelands Avis, hvis Redaktør *J. P. Bro* var stærkt interesseret i Anlægget af en Bane paa Langeland, og som Følge af den rejste Agitation fremkom der i de langelandske Blade en Indbydelse til et Møde paa Hotel „Langeland“ i Rudkøbing d. 4' Januar 1902. Indbydelsen var underskrevet af en Række kendte Mænd fra hele Øen.

Mødet fik overordentlig stærk Tilslutning, idet der til Trods for det daarlige Vejr var mødt 800—1000 Mennesker, saaledes at Mødet maatte forlægges fra Hotellets store Sal til Haven. Talernes Række blev indledet af Lensgreve *Ahlefeldt-Laurvig*, Tranekær, der under livlig Tilslutning ned slog de Rygter, hvorefter han skulde være Modstander af en Jernbane paa Langeland. Han havde sine Betænkeligheder ved Bekostningen og udkastede Tanken om Anlæg af en elektrisk Bane, som dog forudsatte et stort Elektricitetsforbrug over hele Øen, hvad han ikke mente kunde paaregnes.



Derefter talte Amdsraadsmedlem *H. J. Jørgensen*, Simmerbølle, Dyrlæge *Caspersen*, Snøde, Redaktør *Bro*, Rudkøbing, Proprietær *Andersen*, Pryds-  
gaard, Borgmester *d'Auchamp* og Proprietær *Petersen*, Biskopstorp.

De fleste Talere anbefalede Jernbanesagen, selv om der ogsaa fremkom Betæneligheder med Hensyn til Bekostningen. Dyrlæge *Caspersen* anbefalede særlig Anlægget af en Sporvej i Landevejsgrøften og mente, at en saadan Bane var fuldt tilstrækkelig for Persontrafikken. Han vilde anbefale denne billige Anlægsform, selv om man ikke derved fik Godstrafikken besørget paa helt tilfredsstillende Maade.

Mødet resulterede i Nedsættelsen af et Udvalg, som skulde arbejde videre med Sagen, og Udvalget kom til at bestaa af følgende 5 Medlemmer:

Amdsraadsmed *H. J. Jørgensen*, Redaktør *J. P. C. Bro*, Købmand *N. J. Flindt*, Proprietær *I. A. Hansen* og Møller *N. P. Hansen*.

Udvalget konstituerede sig med Amdsraadsmedlem *Jørgensen* som Formand og rettede under 29. Januar 1902 en Henvendelse til Kommunerne om at deltage anpartsvis i Udgiften til Forundersøgelser, der ansloges at ville andrage 2—3000 Kr.

Der blev truffet Aftale med Professor *Alfred Lütken*, Lærer i Vej- og Jernbanebygning ved Polyteknisk Lærestalt i København, om Udarbejdelsen af foreløbigt Projekt og Overslag til Anlægget af en Længdebane, bestaaende af de to Linjer Rudkøbing—Bagnkop og Rudkøbing—Lohals samt en Tværbane Rudkøbing—Spodsbjerg. Projektet blev fremsendt i Februar 1903, og Bekostningen for hele Jernbaneanlægget med 0,7 m Sporvidde var anslaaet til 2.286.000 Kr.

Udvalget, som suppleredes med Sogneraadsforeningens Formand *Grev Ahlefeldt-Laurvig*, Blegholm, holdt derefter en Række Møder — 11 ialt — over hele Øen for at gøre Befolkningen kendt med Sagen og arbejde for dens Realisation.

Der var gennemgaaende god Stemning for Banens Anlæg, dog særlig i de sydlige Kommuner.

Udvalget var imidlertid kommet til den Anskuelse, at den bedste Løsning vilde være en normalsporet Jernbane og henvendte sig til Trafikministeriet for at faa den fornødne Støtte, men kunde ikke opnaa Tilsagn herom, idet der henvistes til, at de paa Jernbaneloven af 1894 opførte Baner endnu ikke var færdigbygget.

Det blev da Folketingsmand *Guldbrandsen*, som den 9. December 1903 forelagde Rigsdagen et Lovforslag om Anlæg og Drift af private Jernbaner paa Langeland, idet der efter Forslaget skulde anlægges:

- a) en Jernbane fra Rudkøbing over Skrøbeløv og Humble til Bagnkop,
- b) en Jernbane fra Rudkøbing over Skrøbeløv til Spodsbjerg samt
- c) en Jernbane fra Rudkøbing over Tranekær til Lohals.

Banerne foresloges bygget som lettere Baner med normal Sporvidde og med et Tilskud fra Staten af  $\frac{3}{4}$  af Anlægskapitalen.

Modtagelsen i Folketinget var ret ublid, og Folketingsmand, Entreprenør *Niels Andersen*, der blev anset for at være Rigsdagens Kapacitet i Jernbane-spørgsmaal, kritiserede særlig skarpt, at man paa Øen Langeland vilde anlægge 3 selvstændige Jernbaner, og han mente forøvrigt, at Banen paa Nordlangeland under ingen Omstændigheder burde anlægges. Resultatet af Rigsdagsforhandlingerne blev, som man kunde vente efter disses Forløb, at Forslaget blev sendt i Udvalg og begravet der.

Efter at dette Forsøg saaledes var strandet, fortsattes Bestræbelserne dog for at faa Jernbanesagen gennemført, idet der stadig var stor Interesse for Anlægget af en Jernbane fra Rudkøbing til Bagnkop med Sidebane til Spodsbjerg. Paa et Vælgermøde i Rudkøbing den 10' Februar 1906 anbefalede Folketingsmand *Guldbrandsen* denne Løsning og udtalte, at efter hans Mening skulde man indskrænke sig til at bygge Banen smalsporet — med 1 m Sporvidde — og andrage om et Statstilskud svarende til Halvdelen af Anlægs-kapitalen.

I Juni Maaned s. A. erfarede man, at Jernbanekommissionen havde fore-slaaet, at man nøjedes med at anlægge en Rudkøbing—Spodsbjerg Jernbane, og herefter afholdtes den 30' s. M. et privat Møde mellem Folketingsmand *Guldbrandsen*, Formændene for de sydlangelandske Sogneraad og Delegerede fra Rudkøbing Byraad og Handelsforeningen. Paa Mødet vedtoges det at arbejde for Anlægget af Syd- og Tværbanen, og der valgtes et Udvalg bestaaende af den konstituerede Borgmester i Rudkøbing Købmand *W. Gislason* og Sogneraadformændene *L. C. Hansen*, *Torpe*, og *H. A. Andreassen*, Statene, til at træde i Forbindelse med de sydlangelandske Sogneraad for at faa tegnet Kapital til Baneanlægget. Dette Udvalg traadte straks i Forbindelse med det bestaaende Jernbaneudvalg, og man enedes om at rekonstruere dette saaledes, at Købmand *Gislason*, Rudkøbing, og Møller *Elnegaard*, Nordenbro, indtraadte i Jernbaneudvalget i Stedet for Redaktør *Bro*, der var bortrejst fra Øen, og Købmand *Flindt*, Lohals, der fratraadte som Følge af, at Nord-baneanlægget var opgivet.

I Begyndelsen af August 1906 rettede Jernbaneudvalget en Henvendelse til Rudkøbing Byraad, Sogneraadene og Langelands Sparekasse om at tegne følgende Bidrag til det smalsporede Baneanlæg:

Rudkøbing By . . . . .	120.000	Kr.
Magleby Kommune . . . . .	100.000	—
Tryggeløv-Fodslette Kommune . . . . .	50.000	—
Humble Kommune . . . . .	75.000	—
Lindelse Kommune . . . . .	55.000	—
Longelse-Fuglsbølle Kommune . . . . .	35.000	—
Skrøbeløv Kommune . . . . .	25.000	—
Langelands Sparekasse . . . . .	100.000	—

Allerede i August-September Maaned s. A. var disse Bidrag tegnet, og i Aamtsraadsmdødet den 21. September modtoges Sagen med Velvilje, idet man dog udtalte Ønsket om, at Banen blev bygget normalsporet.

I Begyndelsen af Oktober Maaned fik man Kendskab til, at Sydfyenske Jernbaner havde foreslaaet Jernbanekommissionen Anlæg af en Rudkøbing—Spodsbjerg Jernbane med 0,75 m Sporvidde og med en beregnet Anlægssum af 250.000 Kr. Banens Drift skulde overtages af Sydfyenske Jernbaner. Denne Plan vakte forstaaeligt nok stor Modstand paa Langeland, og i et Byraadsmøde i Rudkøbing den 4' December 1906 foreslog Sagfører *Lund* Nedsættelsen af et Kommuneudvalg, som i Samarbejde med Jernbaneudvalget skulde arbejde paa en tilfredsstillende Løsning af Jernbanespørgsmaalet.

Der var nu kommet stærkt Liv i Sagen, og der afholdtes bl. a. et Møde i Rudkøbing af Handelsforeningen, Arbejderforeningen, Borgerforeningen og Industriforeningen, hvor der affattedes en Adresse til Regering og Rigsdag.

Den 22' December 1906 afholdtes et Møde paa Raadhuset i Rudkøbing, hvor følgende Resolution vedtoges:

„Forsamlingen udtaler Ønsket om, at Jernbaneudvalget suppleres med et Medlem fra hver af de interesserede 7 Kommunalbestyrelser, som ikke allerede findes repræsenteret i Udvalget samt med et Medlem valgt af Langelands Sparekasse for derefter paany at konstituere sig som Udvalg.

Forsamlingen anser Udvalget i denne Sæmmensætning kompetent til at repræsentere de ved Tegning af Bidrag interesserede Parter i Jernbanesagen samt berettiget til at afholde de Udgifter, som anses fornødne, indtil Sagen er afgjort af Lovgivningsmagten.“

Jernbaneudvalget blev derefter rekonstrueret saaledes, at man optog Repræsentanter for de sydlangelandske Sogneraad, som ikke forud var repræsenteret i Udvalget, og desuden indtraadte Sparekassebestyrer, Sagfører *Rud. Lund*, Rudkøbing, i Stedet for Grev *Ahlefeldt-Laurvig*, Blegholm, som havde nedlagt sit Mandat.

Ved Begyndelsen af Aaret 1907 bestod Udvalget derefter af følgende Medlemmer:

Aamtsraadsmedlem *H. J. Jørgensen*, Simmerbølle, Formand.  
Proprietær *I. A. Hansen*, Tjørnbjerggaard.  
Greve *C. Ahlefeldt-Laurvig*, Vestergaard.  
Proprietær *Fr. Andersen*, Søvertorp.  
Sparekassebestyrer *Rud. Lund*, Rudkøbing.  
Købmand *W. Gislason*, do.  
Sogneraadsformand *Th. Hansen*, Sønderskovgaard.  
„ *L. C. Hansen*, Skrøbeløv.  
„ *H. A. Andreassen*, Statene.  
„ *Møller J. Elnegaard*, Nordenbro.  
Gaardejer *Chr. Jensen*, Tryggeløv.

I et Udvalgsmøde den 14' Januar 1907 fremlagdes en Skrivelse fra Amdtsraadsmedlem *Jørgensen*, hvori denne takkede Udvalget for godt Samarbejde og meddelte, at han af Helbredshensyn maatte fastholde Ønsket om at trække sig tilbage. Herefter valgtes Proprietær *I. A. Hansen* til Formand og Sparekassebestyrer *Rud. Lund* til Næstformand for Udvalget.

I samme Møde vedtoges det at sende en Deputation bestaaende af *Formanden*, *Næstformanden* og Sogneraadsformand *Th. Hansen* til København for at forhandle med Trafikministeren, Folketingsmand *Guldbrandsen* og andre Rigsdagsmænd. Resultatet af Deputationens Henvendelse har aabenbart været gunstigt, idet *Formanden* i det næste Udvalgsmøde, som afholdtes den 25' Februar 1908, kunde meddele, at Trafikministeren havde udarbejdet et Lovforslag til Anlæg af en Række Privatbaner, og at Langelandsbanen var medtaget — dog med den Ændring af det oprindelige Projekt, at Sporvidden foresloges ansat til 1 m. I denne Anledning havde Deputationen foranlediget, at Professor *Lütken* udarbejdede et nyt Overslag, som blev forelagt paa Mødet, og som androg 1.481.000 Kr. for en smalsporet (1 m) Bane fra Rudkøbing til Bagnkop med Sidebane til Spodsbjerg.

Imidlertid havde *Formanden I. A. Hansen* kort før Mødet forhandlet med Folketingsmand *Guldbrandsen* og flere andre Politikere om Banesagen og faaet de bedste Løfter med Hensyn til Modtagelsen i Rigsdagen, og der mentes at være Udsigt til, at Banen kunde blive vedtaget som normalsporet, hvad man var blevet klar over var den bedste Løsning af Hensyn til eventuelle senere Jernbane-Færgeforbindelser med Omverdenen. Det vedtoges herefter at anmode Professor *Lütken* om ogsaa at fremsende et Overslag til et normalsporet Jernbaneanlæg, ligesom det vedtoges at optage et Laan til Dækning af de foreløbige Udgifter. Laanet optoges af *Formanden* med hele Udvalget som Kautionister.

Overslaget for det normalsporede Baneanlæg blev paa 1.644.000 Kr., og der blev nu rettet Henvendelse til de interesserede Kommuner og til Langelands Sparekasse om at forhøje de tegnede Bidrag med 10 % til Dækning af de forøgede Anlægsudgifter.

Langelandsbanen blev optaget paa Loven af 5' Maj 1908 med Adgang til at bygge Banen normalsporet og med Statens Bidrag fastsat til 50 % af Anlægskapitalen.

Til Svendborg Amt blev der nu rettet Henvendelse om Tegning af et Bidrag paa 230.000 Kr. og Valg af Repræsentation i Jernbaneudvalget. Amdtsraadet tegnede et Beløb af 207.000 Kr. samt forholdsvis Andel i eventuelle Overskridelser, dog højst med 20.000 Kr. Til Medlemmer af Udvalget valgte Amdtsraadet Hofjægermester *W. Neergaard*, Faarevejle, og Gaardejer *Lars Christensen*, Ringe.



Proprietær I. A. HANSEN  
Tjørnbjerggaard, Formand



Sparekassebestyrer RUD. LUND  
Rudkøbing



Sogneraadsm. Møller J. ELNEGAARD  
Nordenbro



Proprietær FR. ANDERSEN  
Søvertorp



Sogneraadformand TH. HANSEN  
Longelse Sønderskov



Hofjægermester W. NEERGAARD, R.  
Faarevejle

#### BANENS BEVILLINGSHAVERE.

Da det var en nødvendig Betingelse for Opnaelse af Eneretsbevilling, at der ydedes fuld Garanti for Dækning af Overskridelser, maatte de øvrige Interessenter overtage Garantien for den Andel i Overskridelserne, der for Amtets Vedkommende kunde blive større end de tegnede 20.000 Kr.

Et af Sogneraadene vilde imidlertid ikke være med til at garantere for Amtets Andel, hvorfor Udvalget overtog denne Garanti, men blev dog senere løst fra sin Forpligtelse af den paagældende Kommune.

Til at søge Eneretsbevilling valgtes derpaa følgende Udvalgsmedlemmer:

- Proprietær *I. A. Hansen*, Tjørnbjerggaard, Formand.
- Hofjægermester *W. Neergaard, R.*, Faarevejle.
- Proprietær *Fr. Andersen*, Søvertorp.
- Sparekassebestyrer *Rud. Lund*, Rudkøbing.
- Sogneraadformand *Th. Hansen*, Longelse Sønderskov.
- „ *Møller J. Elnegaard*, Nordenbro.

I en Skrivelse af 4' September 1908 anbefalede Ministeriet, at Banen blev anlagt med 45 lbs Skinner i Stedet for som paaregnet i Overslaget 35 lbs Skinner og meddelte endvidere, at der maatte paaregnes betydelig større Udgifter til Anskaffelse af rullende Materiel og til Administration end opført i Overslaget. Udvalget vedtog at anvende 45 lbs Skinner og tog forøvrigt Ministeriets Skrivelse til Efterretning.

Som ledende Ingeniør ved Baneanlægget antoges Professor *Alfred Lütken*, København, og der arbejdedes nu energisk og med Held paa at komme i første Række ved Tildelingen af Bevilling.

Eneretsbevillingen blev udstedt til ovennævnte Udvalgsmedlemmer som Bevillingshavere under 5' November 1908, og den langlandske Befolkning havde nu opnaaet det Resultat, som det nedsatte Udvalg med dets dygtige og besindige Formand havde skænket saa mange Aars opofrende og uegennyttige Arbejde. Som Forholdene har udviklet sig, maa man glæde sig over det Fremsyn, som Udvalget viste ved at vedtage Banen som normalsporet og faa den bygget til at tage normal Trafik med Materiel af lignende Typer som de paa Statsbanerne og de større Privatbaner anvendte.

---

## ANLÆGGET.

UDSTIKNINGEN AF BANEN blev paabegyndt hen imod Slutningen af November 1908 og foretoges af Ingeniør *Bülow*, med Assistance af Ingeniørerne *Marstrand* og *Degn*, alle af København. I Henhold til Professor *Lützens* Anvisning undersøgte først Betingelserne for Anlægget af Rudkøbing Station i umiddelbar Nærhed af Havnen, idet man af trafikale Grunde maatte foretrække denne Beliggenhed fremfor den i det oprindelige Projekt paaregnede Beliggenhed paa Bymarken i Nærheden af Gasværket, hvorfra der vilde blive en lang og besværlig Rangering til Havnen.

Efter Forhandling med Rudkøbing Havneudvalg, som stillede sig imødekommende og forstaaende, fastsloges Rudkøbing Stations Beliggenhed ved Havnegade i Rudkøbing, og de nødvendige Opmaalinger af det store Terræn blev foretaget. Herefter skred Udstikningen af selve Banen rask fremad, og ved lokale Forhandlinger blev Stationernes Beliggenhed efterhaanden fastslaaet. Trods de vanskelige Terrænforhold og de mange Stationsanlæg var Udstikningen og Nivellementet fuldført i Begyndelsen af Aaret 1909.

Herefter paabegyndtes Udarbejdelsen af Detaljprojektet og foretoges Udbydelser bl. a. af Leveringen af Spormateriel.

Den 21' Maj 1909 afholdtes den første Besigtigelsesforretning paa Langelandsbanen. Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Formand var kgl. Kommissarius *C. Lerche* og de øvrige Medlemmer Oberstløjtnant *Ulrich*, Gaardejer *N. Madsen*, Vejstrup, og Amsraadsmedlemmerne Branddirektør *H. P. Nielsen* og Forpagter *R. Christiansen*. Proprietær *Staun*, Rødbjerg-havn, var mødt som Stedfortræder for Forpagter *Christiansen* og deltog ogsaa senere som Stedfortræder i nogle af Kommissionens Møder.

Kommissionens Sekretær var cand. jur. *F. Hoskiær*.

Der var desuden mødt Repræsentanter for Regeringens tekniske Tilsyn, for Bevillingshaverne og den ledende Landinspektør.

Det fremlagte Projekt til Rudkøbing Station blev tiltraadt af Kommissionen, som ved de fortsatte Forretninger paa Banen i alt væsentligt godkendte de udstukne Linier, Viadukten for Landevejen Rudkøbing—Tranekær, Overkørsler og Gennemløb samt Anlægget af Stationspladser, Trinbrædter m. m. som foreslaaet af Bevillingshaverne.



Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen.

Ekspropriationskommissionen foretog endvidere de til Anlæggets Udførelse nødvendige Ekspropriationer og fik afsluttet en lang Række Forlig med Lodsejerne om Erstatninger for Arealafgivelse og Ulemper. Hvor Forlig ikke opnaaedes, blev Erstatningerne fastsat af Taksationskommissionen, hvis faste Medlemmer Proprietær *M. P. Tønnesen*, Øbakkegaard, og Grosserer *Oscar Keller*, København, var udnævnt af Ministeriet for offentlige Arbejder, og hvis Formand var den ledende Landinspektør, Etatsraad *P. Bentzon*, København.

Ved Taksationer paa Rudkøbing Købstads Jorder fungerede Bankdirektør *Ch. Olsen* og Avlsbruger *C. Hansen* som Medlemmer af Kommissionen og ved de øvrige Taksationer Amtsraadsmedlemmerne Gaardejer *Lars Kristensen*, Ringe, og Gaardejer *P. Hansen*, Korkendrup.

Ekspropriationskommissionens sidste Forretning paa Langelandsbanen afholdtes den 14' Marts 1913 og Taksationskommissionens sidste Forretning den 21' Juni s. A.

Bevillingshavernes Repræsentanter og andre Deltagere vil med Glæde mindes det af de to Kommissioner udførte dygtige Arbejde og det fornøjelige Samvær under og efter Møderne.





Taksationskommissionen.

I Løbet af Foraaret og Sommeren 1909 afholdtes Licitationer over forskellige Arbejder og Leverancer, hvoraf de vigtigste var:

„Leveringen af Skinnemateriel, som overdroges Firmaet *Bessler, Waechter & Co.*, London.

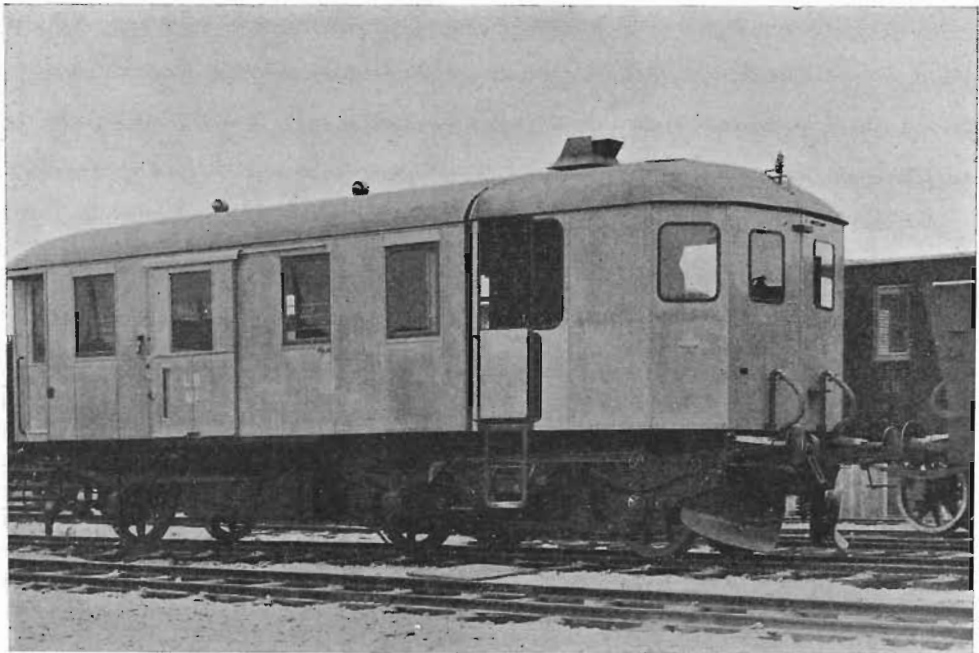
Leveringen af imprægnerede Sveller m. m., som overdroges Grosserer *Collstrop*, København.

Udførelse af Underbygningen og Anbringelse af Overbygningen, som overdroges Firmaet *Fibiger & Villefrance*, København.“

Til Projekteringen af Stationsbygninger m. m. antoges Arkitekt *Helge B. Møller*, København, som tegnede de smukke Bygninger, der er opført paa Langelandsbanen.

Efter en i Foraaret 1910 afholdt Licitation blev Opførelsen af Stationsbygningerne paa Strækningen Longelse--Bagnkop overdraget Bygmester *Carl Nielsen*, Kædeby, og Murermester *P. Rask*, Humble, medens Opførelsen af Stationsbygningerne i Skrøbeløv, Krogsbjerg og Spodsbjerg overdroges til Murermester *Nielsen-Aasø*, Ringe, og Tømrmester *C. Hansen*, Ringe.

I Sommeren 1910 afsluttedes Kontrakt med Firmaet *Henschel & Sohn*, Cassel, om Levering af 3 Stk. kraftige 3-koblede Damplokomotiver med Overhedere.



Damp-Motorvognen.

Samme Efteraar afholdtes Licitation over Opførelsen af Stationsbygningerne i Rudkøbing, som overdroges til Murermester *Johs. Petersen*, Nyborg.

Leveringen af Vognmateriellet overdroges til Vognfabriken *Scandia*, Randers, og til *Arlöfs mekaniska Verkstad & Waggonfabrik* i Arlöf. Førstnævnte Firma leverede 9 Personvogne, hvoraf 2 med Postrum, 16 Godsvogne og en Sneplov. Sidstnævnte Firma leverede 2 Bagagevogne, 4 Gods- og Bænkevogne, der kunde anvendes til Passagerbefordring og 4 Godsvogne.

Da det stadig overvejedes at søge opnaaet en billig Driftsform, besluttede man sig til at anskaffe en Dampmotorvogn, System Purrey, som bestiltes hos Vognfabriken i Arlöf i Slutningen af Aaret 1910.

Som det fremgaar af ovennævnte Fremstilling var der efterhaanden sket betydelige Ændringer i det oprindelige Projekt, idet Banen blev bygget sværere og med betydelig større og mere tidssvarende Anlæg og Materiel end oprindelig foreslaaet. Det er derfor kun naturligt, at man paa et ret tidligt Tidspunkt var klar over, at den først paaregnede Anlægssum af 1.644.000 Kr. var ganske utilstrækkelig, hvorfor der blev udarbejdet et nyt Overslag, som forelagdes Bevillingshaverne i Oktober 1910. Overslaget var ca. 30 % højere end den nævnte Anlægssum, og Bevillingshaverne anmodede derfor de interesserede Kommuner, Langelands Sparekasse og Svendborg Amt om en tilsvarende Forhøjelse af Indbetalingerne. Der modtoges imødekommende



Rudkøbing Station.

Svar undtagen fra Svendborg Amt, der først efter fornyet Henvendelse og derpaa følgende Forhandlinger i Amtsraadet indgik paa at forhøje det tegnede Bidrag til 250.000 Kr. For dette Resultat kan man takke Bevillingshavernes Formand Proprietær *I. A. Hansen*, der som Medlem af Amtsraadet blev udmærket støttet under Forhandlingerne af en anden Bevillingshaver, Amtsraadsmedlem, Hofjægermester *Neergaard*.

Anlægsarbejderne havde givet stærkt Liv og Røre paa Øen, og i Byggeperioden var der temmelig stor Invasion af fremmede Banearbejdere, Haandværkere og Teknikere. Særlig Interesse vakte Arbejdet med Entreprenørfirmaets store Gravemaskine, som ret hurtigt blev sat i Gang med Afgravning af en Del af den store „Kohave“ Bakke nordøst for Rudkøbing. Den afgravede Jord blev transporteret 1,5—2 km til Opfyldning af Arealet for Rudkøbing Stationsplads og Havnepladsen udenfor. Dette sidste Arbejde var overtaget af Firmaet i Entreprise for Rudkøbing Havn og var blevet udbudt sammen med Banearbejdet.

Det lykkedes ikke Anlægsentreprenørerne at fuldføre Arbejdet ved Baneanlægget indenfor den fastsatte Tidsfrist 1' Juni 1911. Da Bygningsbestyrelsen ikke mente, at Arbejdet var blevet fremmet med tilstrækkelig Kraft, og da der forøvrigt var Uoverensstemmelser om Opgørelsen af Entreprisen, blev Mellemværendet henvist til Afgørelse af Ingeniørforeningens Voldgiftskommission. Kendelsen blev afgivet den 24' Juni 1914, og Resultatet var

ret tilfredsstillende for Banen bortset fra, at det ikke lykkedes at faa gennemført Kravet om Dagmulkter for Overskridelse af Tidsfristen.

Bygningsarbejderne blev ogsaa en Del forsinket, men i Efteraaret 1911 var samtlige Anlæg saa vidt færdige, at Banens Aabnings-Festdag kunde fastsættes til den 4' Oktober og Driftens Aabning til den 5' Oktober s. A.

Aabningsdagen oprandt og blev en uforglemmelig Dag for Festdeltagerne og for store Dele af Øens Befolkning. Kørslen med Festtoget over Banestrækningen sydpaa skildres saaledes i „Langelands Avis“:

### **Baneindvielsen i Gaar:**

Hele Byen var paa Benene i Gaar og samlet ved Banegaarden, da Festtoget lidt over Kl. 2 om Eftermiddagen med Stadsmusikanterne i Spidsen rullede ud fra Perronen. Og det blev i det prægtige Vejr en smuk og festlig Tur gennem Midt- og Sydlangeland. Overalt vagede Flagene fra Gaarde og Huse, og alle Stationer og Holdepladser var smykkede med Efteraarets prangende Blomster, med Grønt og Flag og Vimpler. Vi skal ikke forsøge at fremhæve den ene Station for den anden, alle Steder fik man Indtrykket af, at man havde kappedes om at gøre det hele saa smukt og tiltalende som muligt. Paa Perronerne havde Skolebørnene taget Opstilling med Lærerne i Spidsen og hilste Festtoget med Sang og skingrende Hurraraab, og Egnens Befolkning var i Skarevis mødt frem for at være med til at fejre denne historiske Dag.

Allerede i Skrøbeløv mærkede man, at der var Feststemning ogsaa over Landet. Lærer Clausen tolkede i smukke Ord Glæden over, at denne længe ventede Dag nu var oprundet og havde bragt „Ledet i Lave“ herovre, og han udtalte en varm Tak til Regering, Rigsdag, Amsraad, Byraad og Sogneraad og alle de Institutioner og Personer, der havde været medvirkende hertil og udbroge et Leve for Trafikministeren, der takkede elskværdigt.

I Longelse førte Lærer Døssing Ordet omtrent i samme Retning, idet han bl. a. særlig mindedes det Arbejde, som fhv. Folketingsmand Guldbrandsen havde udført til Jernbanesagens Fremme. Ogsaa i Illebølle blev der holdt en lille Tale af Lærer Nielsen, men ellers indskrænkede Lærerne sig de andre Steder til at føre an i Leveraabet for Bane eller Trafikminister.

Paa alle Stationer førte I. A. Hansen Ministeren ind gennem Bygningen, og baade Ministeren og alle de øvrige Deltagere var enige i at prise de smukke, stilfulde og praktiske Stationsbygninger, som Arkitekt Helge B. Møller paa en saa udmærket Maade havde skabt.

I Bagnkop gjorde Selskabet et længere Ophold, idet der her var serveret Forfriskninger paa Stationen.

Ministeren tog ved denne Lejlighed Ordet og udtalte, at han paa Turen gennem Øen havde faaet et levende Indtryk af den Glæde og store Forventning, hvormed Befolkningen hilste denne Dag, da Langelandsbanen blev aabnet, og han vilde ønske, at disse glade Forventninger maatte blive opfyldte i fuldt Maal.

Ministeren, der i sin Tid havde været Ordfører for Jernbaneforslagene, gav derefter en Oversigt over Banens Tilblivelseshistorie, rettede en Tak til de Mænd, der havde lagt det store Arbejde ind paa denne Sag, takkede Ingeniører, Entreprenører, Bygmestre og Arbejdere og udtalte Haabet om, at denne Bane maatte blive i materiel og kulturel Henseende saa lykkeligebringende, som Langelænderne haabede det. Ministeren erklærede dermed Banen for aabnet. Langelandsbanen leve!

Efter at Selskabet havde aflagt Besøg ved Havnen, hvor „Rut“ laa smykket med Flag fra Ræling til Top, rullede Toget atter nordpaa og ankom, uden Ophold paa Stationerne, Kl. 6 tilbage til Rudkøbing, hvor der var samlet en stor Menneskemængde.

Festmiddagen var meget animeret og storslaaet, og der holdtes en lang Række Taler og udtryktes mange gode Ønsker for Langelandsbanens Fremtid.

## DRIFTEN.

**D**EN 5' OKTOBER 1911 begyndte den daglige Drift under Ledelse af Ingeniør *A. Bülow*, som allerede i April 1910 var antaget af Bevillingshaverne som Driftsbestyrer ved Banen. Der var straks god Benyttelse af Banen, og det viste sig hurtigt, at det blev nødvendigt at anskaffe flere Godsvogne, hvorfor der i Februar 1912 blev bestilt 4 lukkede og 3 aabne Godsvogne fra Fabriken „Scandia“ i Randers.

Imidlertid viste det sig, at Eksperimentet med Damp-Motorvognen var faldet uheldigt ud. Rørene i Vognens Vandrørskedel var smaa og havde skarpe Bøjninger, hvorfor de meget hurtigt blev tilsat med Kedelsten fra Fødevandet, uagtet dette var forudbehandlet i Banens Vandrensningsanlæg. Endvidere voldte det høje Damptryk Vanskeligheder med Fødepumpens Pakninger, og Resultatet blev, at Vognen ret ofte kom ud for kortere eller længere ufrivillige Standsninger, hvad der ret naturligt vakte Misfornøjelse hos Passagererne og beredte Ledelsen mange Kvaler.

Efter et Par Aars Forløb bestemte man sig til at opgive Motorvognsdriften og til at anskaffe et fjerde Lokomotiv til Erstatning for Motorvognen. Lokomotivet, der var af en lettere Type, blev bestilt hos Firmaet *Nydqvist & Holm*, Trollhättan, og leveredes i Efteraaret 1914.

Motorvognens Maskinaggregat blev senere solgt til en meget høj Pris, og Vognen blev anvendt som Gods- og Bagagevogn, hvorved Tabet ved Forsøget ikke blev særlig føleligt.

Den 9' September 1911 havde Sydfyenske Dampskibsselskab aabnet en Rute med daglig Forbindelse mellem Bagnkop og Kiel. Den faste og væsentligste Indtægt paa Ruten var Flødeforsendelser fra de langelandske Mejerier til en af disse oprettet Kærnestation i Kiel, hvor Fløden, der indførtes toldfrit, blev kærnet til Smør, hvorpaa der var en ret høj Indførsels-told. Forbindelsen gav ogsaa Banen god Trafik, og der blev indsat hurtigkørende Persontog i Turistsæsonen med Tilslutning til Ruten, som desværre paa Grund af Verdenskrigens Udbrud den 1' August 1914 blev nedlagt paa et Tidspunkt, da man havde grundet Haab om en gunstig Udvikling.

Indtil 1920 kunde Langelandsbanen opvise gode Driftsresultater. Der blev ikke udbetalt Udbytte, men Overskudsbeløbene blev henlagt i Banens

Reservefond, hvorved Banens Stilling konsolideredes. Driftsaarene 1920/21 og 1921/22 blev kritiske for de fleste danske Privatbaner, idet man paa Grund af de vanskelige økonomiske Forhold havde maattet forhøje Lønningerne ganske betydeligt samtidig med, at Brændselsudgifterne steg til svimlende Højder. Da Kulprisen efterhaanden steg til ca. 300 Kr. pr. Ton, gik Langelandsbanen over til midlertidig Anvendelse af Tørv som Lokomotivbrændsel, hvorved der sparedes ret betydelige Beløb i denne kritiske Periode.

Driftsunderskudet i 1920/21 blev ca. 71.000 Kr., som blev dækket ved et rentefrit Laan fra Staten paa 22.000 Kr., og et rentefrit Laan fra de øvrige Aktionærer paa ca. 49.000 Kr. Langelandsbanen har senere tilbagebetalt Laanet fra Staten. Det er sandsynligt, at Banen kunde have undgaaet det store Driftsunderskud i 1920/21 ved at foretage ligesaa kraftige Takstforhøjelser som mange andre Steder i Landet, men herigennem var Befolkningen i Banens Opland blot kommet til at betale paa anden Maade end gennem det ydede rentefri Laan, og Banens Ledelse vilde nødtigt indføre alt for høje Takster af Hensyn til Bevarelsen af Kundekredsen og Konkurrencen med Automobilbefordringen ad Landevejen.

Denne Konkurrence truede efterhaanden Banens Økonomi paa det alvorligste, særlig efter at der i 1923 blev oprettet en Person-Automobil Rute med 3 Gange daglig Forbindelse mellem Rudkøbing og Bagnkop ad Landevejen. For at støtte Banen og skaffe denne forøget Trafik genoptog Ledelsen den gamle Plan om Oprettelsen af en Jernbane-Færgeforbindelse mellem Rudkøbing og Svendborg. Der førtes meget lange og vanskelige Forhandlinger om dette store og vigtige Spørgsmaal med Sydfyenske Dampskibsselskab, i hvis Bestyrelse Landtingsmand *I. A. Hansen* og Borgmester *Rud. Lund* fra Langelandsbanens Direktion havde Sæde. Det skyldes i første Række disse to Mænds udmærkede og utrættelige Arbejde for Sagen, at denne blev gennemført paa en saa fortrinlig Maade til Gavn for Øen Langeland og dens Bane. Efter Forhandlinger med Ministeriet for offentlige Arbejder, der paa Selskabernes Vegne hovedsagelig førtes af Landtingsmand *I. A. Hansen* og Driftsbestyrer, Landtingsmand *Stensballe*, lykkedes det at faa forelagt og vedtaget i Rigsdagen Loven af 23' April 1925, hvorefter Staten skulde tilskyde Halvdelen af Udgifterne ved Anlæg af et Færgeleje i Rudkøbing med tilhørende Opfyldning, Kystsikring, Vejarbejde m. m., ialt efter det af Ingeniør *Jacob Sørensen* og Driftsbestyrer *Bülow* udarbejdede Projekt og Overslag anslaaet til 340.000 Kr. Den anden Halvdel blev betalt af Landkommunerne i Banens Opland og Svendborg Amt samt en Del private Aktietegnere, hvoriblandt Den langlandske Landbostands Sparekasse, Langelands Bank og Mejerierne i Banens Opland. Anlæggets Bekostning blev som anslaaet 340.000 Kr., for hvilket Beløb der tildeltes Staten og de øvrige Bidragydere Fortrinsaktier.



Landstationstype.

Efter Arbejdets Fuldførelse blev hele Anlægget overdraget til Rudkøbing Havn, som skulde paatage sig den fremtidige Drift og Vedligeholdelse dog maatte Banen overtage Vedligeholdelsen af Færgeklap og Galge samt de efterhaanden store Sporanlæg i Rudkøbing Havn.

Det ved Færgehavnens Anlæg opfyldte Areal andrager ca. 1,6 ha, Opfyldningen for Rudkøbing Stationsplads ca. 1,7 ha og den i Forbindelse med dette Anlæg udførte Havnepladsopfyldning ca. 2,3 ha, hvoraf det ses, at Langeland ved disse Arbejder er blevet ca. 5,6 ha større.

Den 22' Maj 1926 aabnedes Færgetrafiken mellem Svendborg og Rudkøbing med Sydfyenske Dampskibsselskabs nye, smukke og udmærket indrettede Dampfærge „Langeland“, der foruden et meget stort Passagerantal kunde medføre Jernbanevogne og Automobiler, og hermed indledtes en ny Æra for Langelandsbanen, der nu var kommet i Forbindelse med det øvrige Jernbanenet i Landet.

For at imødegaa den stigende Konkurrence med Automobiltrafikken havde Banens Ledelse i nogen Tid beskæftiget sig med Tanken om Anskaffelse af Motorvogne til Personbefordringen, idet man ønskede flere Tog paa begge Linier og derfor maatte indføre en billigere Driftsform.

Efter Vedtagelse af Banens Bestyrelse og med Ministeriets Approbation blev der bestilt 2 Stk. Benzin-Motorvogne fra De forenede Automobilfabriker i Odense, og Udgifterne til Indkøbet blev afholdt gennem et Laan i Lange-

lands Bank suppleret med et Laan i Banens Reservefond. Banklaanet er senere tilbagebetalt, og paa Reservefondslaanet betales der Renter og Afdrag af Driften. De to Motorvogne leveredes i Begyndelsen af Driftsaaret 1926/27, og Udvidelsen af Køreplanen fandt Sted den 15' Maj 1926. Vognene, hvis Konstruktion og Indretning var aftalt ved Forhandlinger mellem Banens Driftsbestyrer og Fabriken, har vist sig meget hensigtsmæssige og driftssikre, og med deres elektriske Belysning og Varmtvandsopvarmning er de faldet i de rejsendes Smag. Ved Projekteringen af Færgehavnen i Rudkøbing blev Spor- og Perronanlæg ordnet saaledes i umiddelbar Nærhed af Færgelejet, at Passagererne bekvemt kunde omstige mellem Tog og Færge, og denne Ordning har været medvirkende Aarsag til, at Langelandsbanen har kunnet opretholde sin gennemgaaende Persontrafik.

Samtidig med Færgedriftens Indførelse var der skabt Betingelser for Dyrkningen af Sukkerroer paa Langelands gode Jorder, og i Roekampagnen 1926 overførtes de første Vognladninger med Færgerne til Svendborg, hvorfra de førtes videre til Sukkerkogeriet „Odense“. Sukkerroedyrkingen var stigende i Banens Opland indtil 1929, hvorefter den paa Grund af Forholdene gik tilbage, og efter den af Staten fastsatte Begrænsning af Dyrkningsarealerne er man nu, da Interessen er voksende, afskaaret fra at faa dyrket saa store Arealer som ønsket. Sukkerroetransporterne har dog stadig Betydning for Langelandsbanen og de andre i Transporten deltagende Selskaber, hvorfor man maa haabe paa en fremtidig Frigivelse eller Udvidelse af Arealerne.

Da de to Benzin-Motorvogne havde vist sig saa godt egnede til den hurtigere Persontrafik vedtoges det i 1929 at ombygge en af Banens Personvogne til Motorvogn af en lidt kraftigere Type, og da Langelandsbanen var medtaget i Loven af 14' Marts 1931 om Moderniseringsforanstaltninger ved Privatbanerne, optoges der et Laan fra Staten paa ca. 39.000 Kr. og tilskødes fra Reservefonden ca. 49.000 Kr., hvorved der bl. a. blev skaffet Udveje for Indkøb af 4 lette Godsvogne til Motortogene, Opførelse af et Motorvognsværksted, Ombygning af endnu en Personvogn til Benzin-Motorvogn, Anskaffelse af et Lastautomobil og Opførelse af en Garage.

I den haarde Vinter i Begyndelsen af 1929 var der overalt i Landet meget store Vanskeligheder for de søværts Forbindelser, som mange Steder var afbrudt i kortere eller længere Tidsrum, og det var derfor til største Gavn for de langelandske Landmænd, at Færgerne „Langeland“ i hele denne Periode trods Isvanskelighederne kunde gennemføre Sejladsen regelmæssigt mellem Rudkøbing og Svendborg, saa at Øens Landbrugsprodukter uhindret kunde afsættes, og der blev da ogsaa fra sagkyndig Side udtalt, at den Fordel, man derved havde opnaaet, fuldt ud kunde dække de Udgifter, som den langelandske Befolkning havde haft ved Gennemførelsen af Banens og Færgehavnens Anlæg.



Under Bestræbelserne for at opretholde og fremme Banens Trafik har Ledelsen efterhaanden udvidet Toggangen meget betydeligt, saa at der nu køres ca. 80 % flere Togkilometer aarlig, end da Banen aabnedes. Desuden er der oprettet 7 mindre Holdsteder paa Sydlinjen og etableret en omfattende Udkørsel og Afhentning af Gods med Banens 2 Lastautomobiler og paa anden Maade.

I 1919 indførtes som Følge af Dyrtiden og Konjunkturforsvælgelserne meget betydelige Lønforhøjelser ved samtlige danske Privatbaner, og desuden blev Personalets Tjenestetid afkortet ved Indførelsen af nye Tjenestetidsregler. Da Priserne paa Lokomotivbrændsel og Materialer til Drift og Vedligeholdelse tillige er steget væsentligt i de sidste Aar, er det forklarligt, at Banens Udgiftsbudget er vokset stærkt.

Til Trods for de af de nævnte Aarsager øgede Udgifter er det lykkedes at opretholde forholdsvis lave Gods- og Persontakster.

Den udvidede Toggang og de øvrige Præstationer har ikke medført Forøgelse af det ved Banen beskæftigede Personale, hvilket skyldes Indførelsen af enklere Driftsformer med Motorvognstrafik i Forbindelse med forskellige tekniske Forbedringer, hvoraf skal nævnes:

„Lokomotivfødevandets Rensning efter „Neckarmetoden“, hvorved Hyppigheden af Lokomotivudvaskninger gik ned til omtrent  $\frac{1}{6}$ . (Fornyelse af Lokomotiv-Fyrbokse har endnu ikke fundet Sted ved Langelandsbanen).

Anvendelse af Lokomotivfjedre af Specialstaal med Klemladesamlinger, hvorved de ellers saa hyppige Brud paa Bærefjedrene fuldstændig ophørte.

Anvendelse af Regnvand til Motorvognskølerne, hvorved disses Rørsystemer holdes rene og en Del Reparationer eller Fornyelser af Kølerne spares.

Anlæg af enkle og billige Sporskifte- og Signaltræk paa Rudkøbing og Skrøbeløv Stationer i Forbindelse med elektrisk Kontrolsystem, hvorved der daglig spares meget Arbejde for Stationspersonalet.“

Trods de Anstrengelser, der af Ledelsen udfoldedes for at opretholde Trafiken og simplificere Driften, forringedes Driftsresultaterne dog i Tiden efter 1930/31 paa Grund af Kriseforholdene og den stadig stigende Automobilkonkurrence, og for Driftsaaret 1932/33 blev Resultatet et Driftsunderskud paa Kr. 5421.21, hvortil dog skal bemærkes, at der som Driftsudgift var opført 9180 Kr., som var indbetalt til Banens egen Reservefond som Renter og Afdrag paa et Laan fra denne. Ved Forhandlinger mellem Banens Ledelse og Bestyrelse enedes man om at indføre forskellige Spareforanstaltninger, særlig ved at reducere Administrationsudgifterne, og efter Driftsbestyrer Bülow's eget Ønske fratraadte denne sin Stilling fra 1' April 1934.

Driftsbestyrerstillingen blev overtaget af den tidligere Leder af Banens Hovedkontor, Overassistent *Larsen*, som tillige fik overdraget Ledelsen af Baneafdelingen, idet Banemesterstillingen blev nedlagt.

Et Spørgsmaal, som har voldt store Vanskeligheder ved Langelandsbanen, er Fremskaffelsen af brugbar Ballast til Anlæg og Vedligeholdelse. Efter at Banen i en Aarrække havde haft et Sporanlæg nord for Spodsbjerg til Afgravning af en derliggende Grusrimme, maatte man i 1920 anlægge et 2 km langt Grusgravsspor langs Kysten fra den nordlige Udløber af Spodsbjerg By til nogle syd for denne beliggende Arealer. Gruset herfra bestaar af tørt, finkornet Sand med Iblanding af Stenmateriale, og Ballasten har kun ringe Bæreevne samtidig med, at den paa Grund af Stenindholdet er meget vanskelig at rense for de store Mængder Ukrudt, der fra det lerholdige Underlag vokser op gennem Gruset.

I 1933 paabegyndtes en rationel Udnyttelse af Banens Grusgrav i Spodsbjerg, hvor Gruset bliver maskinharpet med Udvinning af Stenmateriale egnet til forskellige Formaal.

Det er med Glæde, man kan berette, at Langelandsbanen gennem de forløbne Aar saa godt som helt har været forskaanet for Trafikulykker. Der har været meget faa Tilskadecomster og Paakørsler, og i det eneste alvorlige Tilfælde af denne Art, var Banens Personale uden Skyld. Da Kørselsforholdene i det stærkt bebyggede og bakkede Terræn mange Steder har været vanskelige, er det takket være det kørende Personales Paapasselighed og Hensynsfuldhed overfor andre Trafikanter, at Langelandsbanen har været saa heldig stillet med Hensyn til Ulykkestilfælde.

Til nærmere Oplysning om Banens Trafikforhold og økonomiske Resultater gennem de forløbne 25 Aar tjener omstaaende Tabel, der er suppleret med en sammenlignende Opstilling af Driftsmateriellet paa Aabningsdagen og paa nuværende Tidspunkt.

Desuden er der givet en Oversigt over de til Banens Anlæg og Anlægget af Færgehavnen indbetalte Tilskud og Fordelingen af Baneanlæggets og Færgehavnsanlæggets Aktiebeløb. At Aktiebeløbene er større end de indbetalte Tilskud skyldes de paaskrevne Rentebeløb. Rudkøbing Havn ydede sit Tilskud i Anledning af de i Havnen udførte Sporarbejder i Forbindelse med det første Anlæg. Statens Aktiebeløb udgør Halvdelen af Banens og Færgehavnens samlede Aktiekapital.

Ud over Færgehavnsanlægget, Indkøb af Motorvogne og andre Moderniseringsforanstaltninger samt Anlæg af nogle Sidespor til Brug ved Sukkerroetransporterne er der ikke siden Afslutningen af Anlægsregnskabet foretaget større Udvidelser eller Nyanskaffelser ved Banen, takket være dennes Bygning som normalsporet med gode Stationsanlæg og Materielanskaffelser. Anvendelse af imprægnerede Sveller og Underlagsplader for Skinnerne har vist sig at være en rigtig Disposition, og det skal anføres, at der i Banens første 25 Leveaar er udveklet ca. 11.200 Sveller af de ca. 60.000, som er blevet anbragt i Sporet. Det kan vist med Rette hævdes, at man ved at anlægge Banen solidt og godt med Normalspor af Hensyn.

til den fremtidige Udvikling, har vist Forudseenhed, og selv om Anlægs-  
summen derved blev forholdsvis høj, saa har man undgaaet de senere kost-  
bare Udvidelser, som ved saa mange andre Privatbaner har krævet store Ofre.

Under Arbejdet for Udviklingen af Banens Trafik har Bestyrelsen  
interesseret sig for Spørgsmaalet om Anlæg af en Trafikhavn i Spodsbjerg  
og en Nordbane paa Langeland.

Allerede i 1909 anmodede Bevillingshaverne Ingeniør *Bülow* om at ud-  
arbejde Projekt til en Havn i Spodsbjerg, og efter Udførelsen af 2 forskellige  
Forslag, begge med Sporforbindelse fra Banen til en Dampskibspier, blev der  
rettet Henvendelse til Øens Folketingsmand Dr. phil. *P. Munch* og til Trafik-  
ministeren om at interessere sig for Sagen. Det viste sig imidlertid umuligt  
at gennemføre denne paa Grund af den store Bekostning, men Spørgsmaalet  
om Forbedring af Havneforholdene i Spodsbjerg staar stadig paa Dags-  
ordenen.

Projekt til Anlæg af en Nordbanelinie udgaaende fra Skrøbeløv Station  
til Lohals blev i 1914 udarbejdet af Driftsbestyrer *Bülow*, og der blev i den  
kommende Tid agiteret af et nedsat Udvalg for Sagen bl. a. ved Møder  
paa Nordlangeland. Der var saa god Tilslutning, at de nødvendige Beløb  
blev tegnet, Ministeriet gav sin Tilslutning, og Baneanlægget blev optaget  
i Loven af 20' Marts 1918.

Under 10' Januar 1921 blev der udstedt Eneretsbevilling til Anlæg og  
Drift af en Jernbane paa Nordlangeland i Forbindelse med Langelandsbanen  
og med følgende Bevillingshavere:

Lærer *P. V. Nielsen*, Stoense, Formand.

Sparekassedirektør *Rud. Lund*, R., Rudkøbing.

Landstingsmand *I. A. Hansen*, R., „

Godsejer *Fr. Andersen*, R., Søvertorp.

Proprietær *G. Hansen*, Skebjerggaard, Tullebølle.

Gaardejer *H. N. Matthæus*, Lejbølle.

Gaardejer *K. J. Kristiansen*, Simmerbølle.

Som Følge af Prisstigningerne blev den beregnede Overslagssum ganske  
utilstrækkelig til Anlæggets Udførelse, og i Slutningen af 1933 bestemte  
man sig til at opgive Eneretsbevillingen, og der er nu ingen Udsigt til, at  
Jernbanen paa Nordlangeland nogensinde bliver bygget.

Langelandsbanen har haft Overenskomst med Sydfyenske Dampskibs-  
selskab, Sydfyenske Jernbaner og Lollandske Jernbaner om Salg af direkte  
Billetter og Indskrivning af Rejsegods samt Førsel af Gods m. v.

Desuden har Banen haft Overenskomst med Generaldirektoratet for  
Postvæsenet om Postens Besørgelse og Udførelsen af Postforretningerne paa  
Landstationerne. Indretningen af Postlokaler paa disse paalagde i sin Tid

Banen store Byrder, men med Aarene opnaaedes forbedrede Vilkaar, og nu har Banen ogsaa overtaget Postekspeditionen i Togene efter fornyet Overenskomst.

Med Fyens kommunale Telefonselskab blev der i 1922 indgaaet en Overenskomst, hvorefter Selskabet fik Tilladelse til at fremføre Telefonledninger paa Banens Stangrække mod at ombygge denne og samtidig overtage Vedligeholdelsen af hele Banens Linietelefon-Anlæg.

Forarbejderne til Sikringen af Langelandsbanens Overkørsler i Henhold til Lov af 1' Februar 1930 er nu udført, og inden lang Tid venter man, at Blinklyssignalerne vil være opstillet ved 18 af de Overskæringer, hvor der kan regnes med betydeligere Automobiltrafik paa Vejene. Naar Anlæggene er færdige og godkendt, vil Langelandsbanen kunne faa Tilladelse til at forøge Kørehastigheden, hvad der særlig kan faa Betydning for Opretholdelsen af Persontrafiken, der stiller stadig større Krav til Forkortelse af Rejsetiden.

Ved Langelandsbanens Aabning bestod Bestyrelsen af et Repræsentantskab paa 12 Medlemmer, der valgtes af Generalforsamlingen, og en Direktion paa 3 Medlemmer, der valgtes af Repræsentantskabet.

Den første Direktion havde som Formand Amtsradsmedlem, Proprietær *I. A. Hansen*, der havde udrettet et saa stort og dygtigt Arbejde under Banens Tilblivelse, og som senere ved sin Indflydelse og Utrættelighed fik udvirket, at Langeland fik Jernbanefærgeforbindelse til Svendborg. Næstformand var Byraadsmedlem, Sparekassebestyrer *Rud. Lund* og det tredje Medlem Sogneraadsformand, Møller *Elnegaard*, Nordenbro.

Efter *I. A. Hansens* Død i Marts 1932 blev Sparekassedirektør *Lund* Formand og Møller *Elnegaard* Næstformand for Direktionen, hvortil nyvalgtes Amtsradsmedlem *A. Keilgaard*, Fodslette.

Den 1' Januar 1933 traadte ny Vedtægter i Kraft ved Banen, hvorefter Direktionen blev betegnet som Bestyrelse. Som fjerde Medlem af denne var indtraadt i December 1932 efter Ministeriets Bestemmelse Borgmester *Marinus Larsen*, Rudkøbing.

I September 1933 frattraadte af Helbredshensyn Bestyrelsens Formand, Sparekassedirektør *Lund*, som gennem de mange Aar havde gjort sig højt fortjent ved sit Arbejde for Banen. Til Formand valgtes Møller *Elnegaard*, Nordenbro, med Amtsradsmedlem *Keilgaard* som Næstformand, og som nyt Medlem af Bestyrelsen valgtes Sogneraadsformand *J.P. Fogedgaard*, Skrøbeløv.

Repræsentantskabets første Formand var Hofjægermester *Neergaard*, Faarevejle. Efter Hofjægermester *Neergaards* Bortrejse fra Langeland valgtes i September 1915 Godsejer *Fr. Andersen*, Søvertorp, til Formand for Repræsentantskabet og efter dennes Død i 1930 valgtes til Formand Gaardejer *Rs. Pihl*, Helsned, der døde i 1935 og efterfulgtes af den nuværende Formand Konsulent *P. J. Nielsen*, Rudkøbing.

Repræsentantskabet bestod det første Driftsaar af:

- Konsulent *A. C. Duborg*, Bækkebo, Repræsentant for Ministeriet for offentlige Arbejder.
- Toldforvalter *J. P. Christensen*, Rudkøbing, Repræsentant for Finansministeriet.
- Hofjægermester *W. Neergaard*, Faarevejle, R., Formand, Repræsentant for Svendborg Amtsråd.
- Borgmester *Malta-Müller*, Rudkøbing, Repræsentant for Rudkøbing Byråd.
- Købmand *W. Gislason*, Rudkøbing, Repræsentant for Rudkøbing Havn.
- Proprietær *Fr. Andersen*, Søvertorp, Repræsentant for Langelands Sparekasse.
- Sogneraadsformand *L. C. Hansen*, Torpe, Repræsentant for Skrøbeløv Kommune.
- Sogneraadsformand *Th. Hansen*, Sønderskovgaard, Repræsentant for Longelse-Fuglsbølle Kommune.
- Sogneraadsformand *H. A. Andreassen*, Statene, Repræsentant for Lindelse Kommune.
- Grev *C. Ahlefeldt-Laurvig*, Vestergaard, Repræsentant for Humble Kommune.
- Gaardejer *Chr. Jensen*, Faurbjerggaard, Repræsentant for Tryggeløv-Fodslette Kommune.
- Gaardejer *C. N. Christensen*, Nordenbro, Repræsentant for Magleby Kommune.

Repræsentantskabet har nu følgende Sammensætning:

- Folketingsmand, Godsejer *A. C. Duborg*, Havgaard, Repræsentant for Ministeriet for offentlige Arbejder.
- Assistent *Aug. Christensen*, Rudkøbing, Repræsentant for Finansministeriet.
- Amtsrådsmedlem, Lærer *P. V. Nielsen*, R., Stoense, Repræsentant for Svendborg Amtsråd.
- Lokomotivfører *R. Christensen*, Rudkøbing, Repræsentant for Rudkøbing Kommune.
- Konsulent *P. J. Nielsen*, Rudkøbing, Formand, Repræsentant for Rudkøbing Havn.
- Jægermester *O. Malling*, Humble, Repræsentant for Langelands Sparekasse.
- Boelsmand *J. Hansen*, Torpe, Repræsentant for Skrøbeløv Kommune.
- Fisker *G. Nielsen*, Spodsbjerg, Repræsentant for Longelse-Fuglsbølle Kommune.
- Gaardejer *Chr. Hansen*, Illebølle, Repræsentant for Lindelse Kommune.
- Sogneraadsformand *N. Jørgensen*, Haugbølle, Repræsentant for Humble Kommune.
- Gaardejer *Johs. Hansen*, Nørreballe, Repræsentant for Tryggeløv-Fodslette Kommune.
- Gaardejer *R. Rasmussen*, Nordenbro, Repræsentant for Magleby Kommune.
- Gaardejer *P. Petersen*, Herslev, Repræsentant for de private og kommunale Aktionærer af 3' Serie.

Ved Banens Aabning var der ansat 40 Funktionærer, hvoraf følgende endnu er i Tjeneste ved Banen og holder Jubilæum sammen med denne:

Stationsforstander *H. A. Jørgensen*, Rudkøbing.  
Stationsbestyrende Baneformand *J. Jacobsen*, Lindelse.  
" " *M. Kjær*, Nordenbro.  
Togfører *A. Hansen*, Rudkøbing.  
" *C. Sørensen*, "  
Værkfører *A. J. Mogensen*, Rudkøbing.  
Lokomotivfører *A. Lousholt*, "  
" *R. Christensen*, "  
Motorfører *C. Breaum*, "  
" *H. Christiansen*, "

---

## Oversigt over Driftsresultaterne.

Driftsaaret	Antal Rejser	Befordret Tons Gods og Kreaturer	Indtægt af Personbefordring <i>Kr.</i>	Indtægt af Gods- og Kreaturbefordring <i>Kr.</i>	Samlet Indtægt <i>Kr.</i>	Samlet Udgift <i>Kr.</i>	Driftsoverskud <i>Kr.</i>
1911—12*)	54412	7243	31713	18403	52797	39385	13412
1912—13	121538	18707	72008	50334	131942	88906	43036
1913—14	119962	21235	69201	57190	136499	97778	38721
1914—15	115538	21608	66774	59041	139783	106173	33610
1915—16	123593	21206	70349	63675	147313	112840	34473
1916—17	138067	23001	79110	80076	171330	135114	36216
1917—18	116413	16548	69938	83520	170285	136170	34115
1918—19	132037	19708	100171	139348	275343	238932	36411
1919—20	142535	23773	122123	180416	325200	317059	8141
1920—21	141947	22111	132535	175389	333079	404044	÷70965
1921—22	132940	20201	119248	160709	311451	326261	÷14810
1922—23	131964	22879	116070	148023	292893	268113	24780
1923—24	120178	22441	99051	142713	274182	273899	283
1924—25	123873	28436	103833	166648	305533	278979	26554
1925—26	118239	22624	98386	143613	274036	273269	767
1926—27	126921	22670	102255	125808	264750	256128	8622
1927—28	138828	35251	107694	131985	275482	245415	30067
1928—29	141474	38525	106167	127107	263525	244852	18673
1929—30	140970	34371	105426	126418	263621	247245	16376
1930—31	142638	32760	104172	122935	257850	234442	23408
1931—32	128922	23411	94534	106859	232942	222690	10252
1932—33	118058	27540	83480	99099	212329	217750	÷ 5421
1933—34	124003	31241	87129	92348	211258	201577	9681
1934—35	132932	22910	89309	90693	212405	203025	9380
1935—36	134078	33500	92202	98779	228855	212056	16799

\*)  $\frac{5}{10}$  1911— $\frac{01}{8}$  1912.

# Sammenligning

mellem

## Materiellet i 1911 og 1936:

	1911	1936
	Stk.	Stk.
Tenderlokomotiver .....	3	4
Motorvogne .....	1	4
Personvogne .....	9	6
Bagagevogne .....	2	2
Gods- og Bænkevogne .....	4	—
Lukkede Godsvogne .....	8	23
Aabne Godsvogne .....	12	15
Lastautomobiler .....	—	2

# Oversigt

over

## de til Banens Anlæg og Færgehavns-Anlægget i Rudkøbing indbetalte Tilskud samt Fordeling af Aktiebeløbene.

	Tilskud til:		Aktiebeløb:	
	Baneanlægget	Færgehavns-Anlægget	Almindelige Aktier	Fortrins-Aktier
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Svendborg Amt .....	250000	39200	261300	39200
Rudkøbing Kommune .....	175560	—	184200	—
— Havn .....	16800	—	17100	—
Langelands Sparekasse .....	146300	—	153400	—
Skrøbeløv Kommune .....	33250	8200	34900	8200
Longelse-Fuglsbølle Kommune .....	51200	11700	53800	11700
Lindelse Kommune .....	80400	12400	84300	12400
Humble Kommune .....	109700	18100	115000	18100
Tryggeløv-Fodslette Kommune .....	73150	9700	76600	9700
Magleby Kommune .....	146300	17600	153200	17600
Private Aktionærer .....	—	53100	—	53100
	1082660	170000	1133800	170000

Statskassen har for de til Baneanlægget og Færgehavns-Anlægget ydede Tilskud erhvervet Aktiebeløb paa henholdsvis 1.133.800 Kr. og 170.000 Kr., og Langelandsbanens Aktiekapital udgør derefter ialt 2.607.600 Kr., hvøraf 340.000 Kr. er Fortrinsaktier.



**N**AAR man ser tilbage paa Langelandsbanens Virksomhed i de 25 Aar, er Billedet ikke udelukkende lyst, der har været Modgang og Besværligheder som Følge af Verdenskrigens Eftervirkninger og den stærkt stigende Udvikling af Automobiltrafiken, men i det Hele og Store er Banens Status forholdsvis god takket være de Ofre, der blev bragt ved Banens og Færgehavnens Anlæg og ikke mindst ved den Støtte, som paa andre Maader er ydet af Befolkningen i Banens Opland. Langeland har ingen større Virksomheder, som kan give Banen betydelige aarlige Indkomster, og Transporterne af Slagterisvin er efter Oprettelsen i 1933 af Andels-slagteriet i Rudkøbing gaaet stærkt tilbage trods en betydelig Fragtnedsættelse i Forbindelse med Afhentning hos Slagteriets Leverandører.

Banen har stadig en ret god Persontrafik, og for Godsets Vedkommende skal særlig fremhæves Transporterne af Sukkerroer, Foderstoffer, Korn og andre Landbrugsprodukter samt de i de senere Aar tilkomne betydelige Transporter af Grus- og Stenmaterialer. Der har gennemgaaende været Nedgang i Stykgodsforsendelserne, men Fremgang i Pakkeforsendelserne.

Befolkningen har i det Hele ydet Banen god Støtte og har med den rette Forstaaelse af Forholdene kunnet gaa med til, at der ikke betaltes Udbytte af den i Banen investerede Kapital. Naar Banens Ledelse og Personale til Gengæld sørger for at holde Banen i god og brugbar Stand med de bedst mulige Vilkaar for dem, der skal bruge den, er der Haab om, at Langelandsbanen endnu kan faa mange gode Arbejdsaar til Gavn for Øens Befolkning, og det er et glædeligt Tegn, at der er Fremgang i saavel Person- som Godstrafiken i dette Aar, hvor Banen holder sit 25-Aars Jubilæum.

---



