

# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET



*Hilsen fra Middelfart*

**Nyborg-Middelfart 1865-1955**

## CHRISTOFFERSENS *Vin-Import*

Fredericia ældste og største Vinhandel

Det førende Firma indenfor Branchen

## C. W. LOEHRS SALTIMPORT

Aktieselskab

FREDERICIA

## J. C. Achermann

Cykler - Cykledele - Jagtartikler  
Reparationer udføres solidt  
og billigt

Nørrebrogade 8 . Fredericia . Telefon 1161

## Renseriets **VI-KA**

Vesterbrogade 14 . Fredericia . Telf. 1753

## P. JENSEN & SØN

MALERMESTRE & DEKORATØRER

Udfører Arbejde for DSB

FREDERICIA

6. JULIVEJ 57

TELF. 380

## JOHS. FRISHØI

MURERMESTER

Udfører Arbejde for DSB

Æblevej . Fredericia . Telefon 1052

Aktieselskabet

## DANSK RØRINDUSTRI

FREDERICIA

C. F. S.

<sup>A/S</sup> Chr. Jensens Sølvvarefabrik

Fredericia



## Peter Hansen

MURERMESTER



Annavej 3 . Fredericia

Telefon 1461

Udfører Arbejde for DSB



# Danske Statsbaner

## Nyborg-Odense-Middelfart

1865 7. september 1955

Den 26. juni åbnedes den første danske jernbane — strækningen København—Roskilde — i overværelse af Hans Majestæt Kong Christian den 8. for offentlig drift. Dermed var opbygningen af det danske jernbaneanet indledet, men der skulle dog gå 9 år, førend fortsættelsen — Roskilde—Korsør — kunne indvies og tages i brug.

Den første jernbane i Jylland — strækningen Aarhus—Randers — indviedes i 1862, og efterfulgtes hurtigt af strækningerne Langaa—Viborg, der indviedes i 1863, og Viborg—Skive H., der indviedes i 1864. Med ibrugtagningen af disse jernbaneanlæg var omridset af det jydsk jernbaneanet allerede synligt, skønt forbindelsen Aarhus—Fredericia endnu manglede og de øvrige jydsk hovedbaner endnu kun befandt sig på et rent forberedelsesstadium.

Korsørbanens åbning i 1856 var en af forudsætningerne for bygning af en jernbane over Fyn. Allerede i 1828 var der etableret dampskibssejlads over Storebælt; at en fynsk tværbane kunne få stor betydning for den gennemgående trafik skulle således allerede dengang synes uomtvistelig.

### De første fynske jernbaneplaner

Så tidligt som i fyrreerne i forrige århundrede begyndte man på Fyn at interessere sig for et projekt til bygning af en jernbane fra Nyborg over Odense til Assens. Herfra var det hensigten at etablere overfart over Lillebælt til Aarøund, hvorfra der skulle være forbindelse videre sydpå til Hamburg og det øvrige udland.

Den 14. maj 1844 afholdtes i Odense et møde med deltagere fra de tre nævnte fynske købstæder, og herunder nedsattes et udvalg, der fik følgende medlemmer: Agent Bruun fra Assens, købmand Muus

fra Odense og agent Suhr fra Nyborg.

Udvalget udarbejdede en indstilling, som vedtoges af de tre byers kommunalbestyrelser. Ifølge denne ansøgte man regeringsmagten om fremme af de nævnte jernbaneplaner, og for at fremskynde projektets gennemførelse afrejste komitéen den 8. juni 1844 til København for hos kongen personligt at fremføre sine ønsker. Kongen påhørte velvilligt udvalgets andragende, men sagen henvistes dog til den kongelige jernbanekomite. Behandlingen heri kan ikke have været særlig velvillig, idet der den 2. juli 1844 udsendtes følgende kongelige resolution:

»Vi ville allernaadigst, at det tilkendegives supplicanterne, at indbemeldte deres andragende ikke kan tages i betragtning, forinden de tilvejebringe og indsende en foreløbig anlægsplan med det dertil hørende omtrentlige overslag om de til sammes realisation fornødne bekostninger, samt en calcule over banens rentabilitet.«

Dermed strandede de videre forsøg på i denne omgang at søge anlagt en jernbane over Fyn. Tidspunktet var tilsyneladende endnu ikke inde, og da åbningen af Roskilde—Korsørbanen trak ud på grund af krigen i 1849/51 og de vanskeligheder, der opstod under banens bygning, varede det nogle år førend nye be-

stræbelser iværksattes for at skaffe Fyn sin jernbane.

Som ventet var åbningen af Roskilde—Korsørbanen i 1856 den omstændighed, der skulle til for at vække de slumrende fynske jernbaneplaner til live. I Rigsdags-samlingen 1856/57 fremsattes lovforslag om bygning af en jernbane fra Nyborg over Odense til Middelfart (Lillebælt), og allerede på dette tidspunkt stod det klart, at Assens ikke længere kunne komme i betragtning som endestation for den nye bane. Ved lov af 15. februar 1857 bemyndigedes regeringen til at meddele koncession og eneret i 100 år på nævnte bane. Men heller ikke i denne omgang lykkedes det at påbegynde arbejdet med bygningen af banen af den simple grund, at der ingen anmodning kom om meddelelse af koncession og eneret.

### Ny lov skaber grundlaget for banens bygning

I 1859 havde regeringen sluttet en overenskomst med det engelske entreprenørfirma Peto, Brassey & Betts, hvorefter firmaet skulle bygge forskellige baner i Jylland. Denne overenskomst ønskede man imidlertid i 1861 at ændre, og med hjemmel i lov af 10. marts 1861 afsluttedes den 18. marts 1861 en ny overenskomst med firmaet. Overenskomsten omfattede nu bygningen af følgende baner:

1. Nyborg—Odense—Middelfart.
2. Vamdrup—Kolding—Fredericia—Veje.
3. Vejle—Gudenaadalen—Ry Mølle—Aarhus. (Evt. sidebane til Horsens).
4. Aarhus—Langaa—Randers—Hobro—Aalborg.
5. Langaa—Viborg—Skive—Venø Bugt. (Struer).
6. Venø Bugt—Holstebro.
7. Hestebaner til de fleste af havnene i de nævnte byer.



Af ovennævnte baner var allerede bygningen af Aarhus—Randersbanen og Langaa—Viborgbanen i henhold til den tidligere kontrakt påbegyndt, og kontrakten indeholdt da også bestemmelse om, at disse anlæg skulle fuldføres først.

Nyborg—Odense—Middelfartbanen skulle bygges for en sum af kr. 4.740.000. Banen førtes i første omgang ikke længere end til Middelfart, idet det var meningen herfra at etablere dampskibstrafik til Snoghoj, som ved en kort sidebane tænkte sat i forbindelse med det øvrige jyske jernbanenet.

Dette projekt blev dog hurtigt opgivet, og samme skæbne overgik et forslag om ved Snoghoj at anlægge en stor knudestation, idet denne i så fald ville komme til at ligge på åben mark langt uden for Fredericia. Udfaldet af overvejelserne betød, at stationen blev lagt i Fredericia.

Denne beliggenhed var imidlertid ikke gunstig for en overfart fra Middelfart, og da Strib til gengæld lå meget fordelagtigt over for Fredericia, måtte det ganske naturligt blive denne by, der blev den fynske hovedbanes endestation. Forlængelsen af banen fra Middelfart til Strib vedtoges ved loven af 11. februar 1865.

## Anlægget af banen

Bygningen af den fynske hovedbane var ikke uden interessante enkeltheder. Her som ved så mange andre jernbaneanlæg kunne spørgsmålet om banens endelige linieføring, stationernes placering og mange andre forhold i denne forbindelse nok give anledning til diskussion og strid.

Den 11. april 1862 afholdtes i Odense et møde med deltagelse af såvel repræsentanter for regeringen som fra de lokale be-

boere. Det er fra dette møde, at den kendte historie om sognerepræsentanten der berodt sit sogneforstanderskab stammer. Formålet med mødet var nemlig at fastslå de forskellige stationers beliggenhed, og den nævnte sognerepræsentant var taget hjemmefra med besked om, at der og der skulle stationen i det pågældende sogn ligge. Imidlertid ejede den pågældende repræsentant nogle grunde et andet sted end der hvor flertallet i sognet var gået ind for at placere stationen, og på mødet udpegede han derfor stedet for den lokale stations beliggenhed i nærheden af disse grunde, idet han ikke med urette gik ud fra, at disses pris med banens anlæg ville stige betydeligt. Det lokale sogneråd kunne naturligvis ikke undgå at opdage sagens rette sammenhæng, men trods skarpe protester lykkedes det ikke at ændre den på mødet vedtagne afgørelse.

Jordarbejderne ved banen var meget omfattende. Nogle steder, bl. a. mellem Nyborg og Hjulby, måtte banen gå over moser, som derfor skulle opfyldes. Det var med de primitive hjælpemidler, man dengang rådede over, et kolossalt arbejde, da alt jordarbejde foregik med håndkraft, gravemaskiner og lignende eksisterede som bekendt ikke. I mange tilfælde måtte det udgravede fyld køres pr. trillebor over store strækninger, og det kunne jo naturligvis ikke blive til så meget, som man nu kan præstere, skont trilleborene var store og arbejdstiden lang.

Da det var et engelsk entreprenorfirma, der byggede banen, kom der mange engelske ingeniører og arbejdsformænd her til landet. Men også mange andre nationaliteter deltog i arbejdet, lokket hertil af de gode lønninger der betaltes. En almindelig arbejdsmand kunne således tjene 2 kr. om

dagen ved at arbejde ved jernbanen, medens den normale dagløn kun var på 66 øre. Derfor var der naturligvis også mange danske arbejdere beskæftiget ved anlæget, men trods de gode arbejds lønninger kneb det alligevel meget med arbejdskraft.

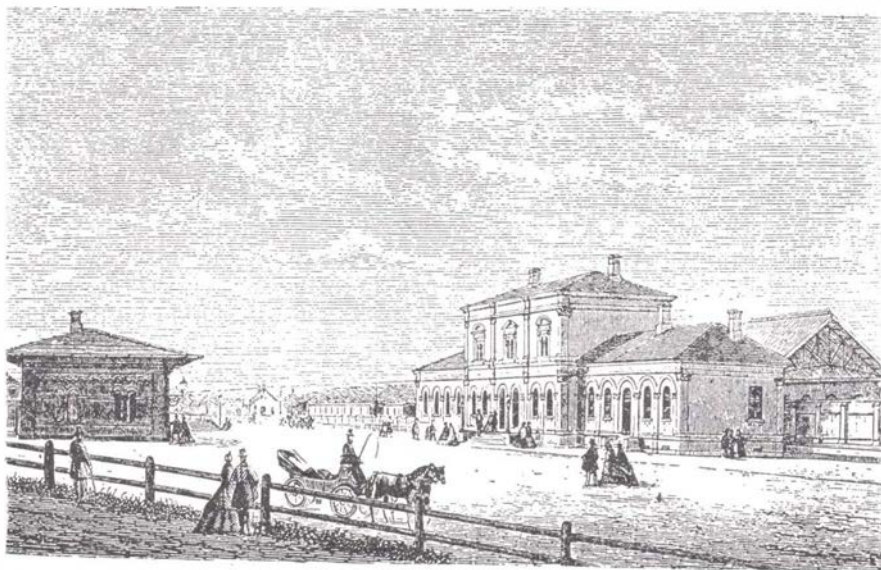
Anlægsarbejderne lededes af den engelske overingeniør Watson, medens kaptajn Holst og løjtnant Tegner på den danske regerings vegne fungerede som kontrolanter.

## Banen indvies

Hen på sommeren 1865 var anlægene så vidt færdige, at indvielsen bestemtes til at finde sted den 7. september i overværelse af Kong Christian den IX og dronning Louise. Der manglede imidlertid endnu meget i at banen kunne betegnes som færdigbygget, således var det især galt med stationsbygningerne, der mange steder langt fra var færdige. En repræsentant for banen rejste i sommeren 1865 til København for at skaffe flere håndværkere, men trods tilbud om meget større lønninger end der normalt betaltes, var udbyttet af rejsen til København meget lille. I stedet blev man nødt til at dække de værste mangler med forskellig udsmykning, således at indtrykket ikke blev alt for uheldigt.

Den 6. september 1865 kl. 10 $\frac{1}{2}$  aften ankom kongeskibet »Slesvig« til Nyborg fjord, hvor det modtoges under salut fra fæstningen. Næste formiddag gik kongen i land, hvor han på kajen modtoges af overdirektør John L. Louth, der på driftselskabets vegne bød kongen velkommen. Foran de kongelige gik 25 hvidklædte unge piger, som strøede blomster på vejen op til Nyborg Rådhus, hvor de høje gæster blev modtaget.

Kl. 12 $\frac{1}{2}$  forlod de kongelige gæster Nyborg i indvielsestoget, som oprindeligt ikke skulle have standset ved mellemstationerne. Da befolkningen imidlertid gerne ville hylde landets monark, besluttede kong Christian at lade toget standse et øjeblik ved hver station. — Kl. 13 $\frac{1}{2}$  ankom toget



NYBORG BANEGAARD 1865

Kig ind — og tal **Foto**  
med Specialisten

**KINO-foto**

Telf. Odense 16 990

lige overfor Kino-Teatret  
Vestergade 21

til Odense, hvorfra det kort efter fortsatte på den videre færd mod Middelfart.

Om aftenen var der fest på Odense rådhus, og det var ved denne lejlighed, at indenrigsminister Tillisch, der gav festen, bad om tilladelse til at kalde banen for »Dronning Louises Jernbane«, da indvielsen fandt sted på dronningens fødselsdag. Tilladelsen blev allernådigst givet, men af en eller anden grund holdt dette navn sig ikke rigtigt, og tilsidst holdt man helt op med at bruge det.

## Banens første år

Driften på banen var overtaget af »Det Danske Jernbane-Driftsselskab«. Dette selskab var oprettet i henhold til den tidligere omtalte kontrakt mellem den danske regering og det engelske entreprenørfirma. Formålet med selskabet var dels at dette skulle anskaffe alt til driftens opretholdelse nødvendige materiel såsom lokomotiver, vogne, kontor- og værkstedsinventar m. m., og dels at selskabet skulle overtage driften af de forskellige strækninger. Til disse formål skulle selskabet successivt udbyde en aktiekapital på 5 mill. kr., som skulle tegnes til en kurs af ikke under 96. Da det imidlertid viste sig særdeles vanskeligt at afsætte de mange aktier, blev resultatet, at entreprenørfirmaet måtte overtage størsteparten af aktiekapitalen, hvorved man kom i den ejendommelige situation, at anlægs-selskabet, der ved afleveringen af de forskellige banestrækninger skulle forespørge driftsselskabet, om det fandt alt i orden ved de nye anlæg, i virkeligheden betød, at Sir Morton Peto, der var indehaver af entreprenørfirmaet, spurgte sig selv, om de nye anlæg var tilfredsstillende. Derved ville der jo aldrig opstå vanskeligheder ved afleveringen af en ny banestrækning, men denne ordning var jo langt fra betryggende for den danske stat.

»Det Danske Jernbane-Driftsselskab's« overdirektør var fornævnte mr. John L. Louth, som havde kontor i Flensburg, idet han også var leder af den slesvigske jernbane. Som regnskabsdirektør fungerede endvidere justitsråd, dr. C. M. Poulsen, medens den engelske mr. F. Rowan var driftsdirektør. — Den direkte ledelse på Fyn varetoges af driftsinspektør Marolly, baneingeniør Dyhr og maskinmester Wood.

Som det var at vente var befolkningen glade ved den nye bane, og trafikken på den blev også ret hurtigt tilfredsstillende. Ret længe varede det imidlertid ikke, inden der begyndte at indkomme klager, det viste sig nemlig, at driftsselskabets administration ikke var helt tilfredsstillende. Flere indsendere beklagede sig bl. a. over, at sta-

tionsforvalterne (således kaldtes stationsforstanderne i gamle dage) ofte optrådte i mindre sømmelige påklædninger, i sutsko eller tøfler, og man efterlyste større disciplin, således at man kunne slippe for den slags foreteelser.

Driftsselskabets virksomhed på Fyn blev imidlertid ikke af lang varighed. Den direkte anledning var Sir Morton Petos konkurs den 11. maj 1866, hvorefter staten i henhold til lov af 14. marts 1867 overtog driften af banen fra den 1. september 1867. Fra samme tidspunkt overgik driften af de jydsk baner også til staten.

## Dampfærgefarten over Lillebælt

Efter at den fynske tværbane den 1. november 1866 forlængedes fra Middelfart til Strib, var de nødvendige forudsætninger for etableringen af dampfærgefart herfra til Fredericia til stede. Tanken om etableringen af dampskibssejlad over Lillebælt var som det vil fremgå af det foranstående ikke af ny dato, men først ved vedtagelsen af loven af 28. maj 1870 skabtes det fornødne grundlag for færgefartens oprettelse.

Den 19. marts 1872 kunne færgefarten påbegyndes. Til driften havde statsbanerne anskaffet en lille hjulfærge, der fik navnet »Lillebælt«. I sammenligning med nutidens motorfærger var det et meget primitivt fartøj og skibets kapacitet følgelig ikke stor. Åbningen af overfarten skulle imidlertid få stor betydning.

Denne lille færge var i de første år alene om at besørge trafikken, men da den jo en gang imellem måtte til eftersyn, anskaf-

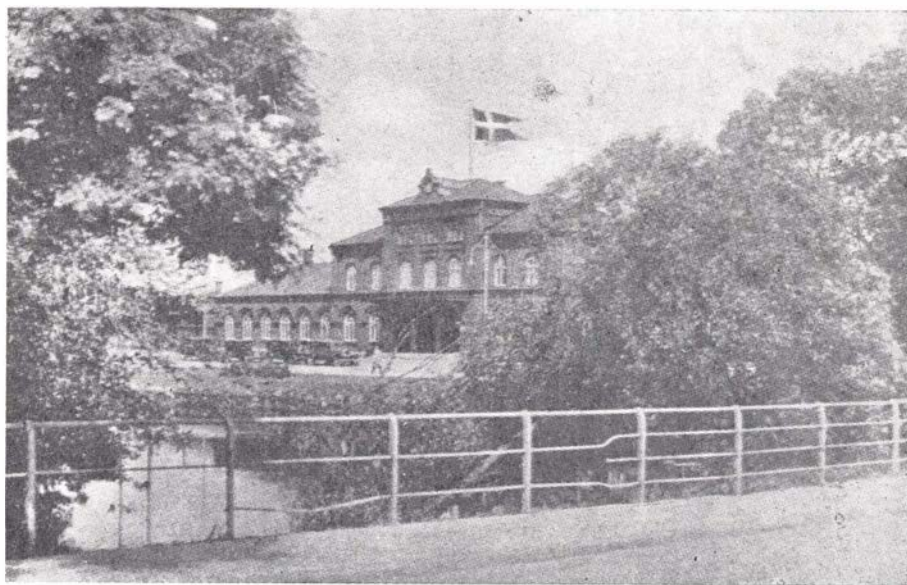
fedes en afløser, et lille dampskib, der fik det betegnende navn »Reserven«. Disse to små fartøjer var i en årrække ene om at bestride den hastigt voksende trafikmængde, men ny og større færger måtte naturligvis anskaffes, efterhånden som overfartens succes øgedes.

## Storebæltsoverfarten påbegyndes i 1883

Den hastigt voksende trafikmængde ved Lillebæltsoverfarten blev den direkte anledning til etableringen af dampfærgefarten over Storebælt. Samme år som Lillebæltsoverfarten påbegyndtes, nedsattes en kommission, der skulle undersøge det hensigtsmæssige i sejlad med dampfærger mellem Korsør og Nyborg. Komitéen afgav betænkning i 1874, og foreslog heri anskaffet 2 dampfærger og anlagt 2 færgelejer i henholdsvis Korsør og Nyborg. Desuden foreslog kommissionen anlagt 2 havne ved Knudshoved og Halskov samt en tilflugts-havn på Sprogø, den sidste tænkt benyttet under isforhold. Herudover foresloges anskaffet et til sejlad i is særligt egnet fartøj, bygning af 3 nye postdamskibe samt ombygning af et af de ældre.

På grundlag af kommissionens betænkning fremsatte indenrigsministeren på Rigsdagen forslag om tilvejebringelse af en dampfærgeforbindelse fra Korsør til Nyborg. Forslaget fik dog ikke nogen særlig god modtagelse, men sendtes i udvalg, hvorefter sagen fik lov til at vente i nogle år.

At der imidlertid virkelig var behov for



Nyborg banegaard i dag

en dampfærgerute over Storebælt sås dog snart af Lillebæltsoverfartens succes, hvor den overførte godsmængde i løbet af ganske få år steg med 100 %, og dette tillige med forskellige andre omstændigheder gjorde, at spørgsmålet snart blev modent til fornyet behandling på Rigsdagen.

Etablering af en dampfærgerute over Storebælt havde, hvor mærkeligt det end lyder, ikke det sjællandske Jernbaneselskabs interesse. Selskabets opfattelse var den, at den daglige godsmængde højst ville andrage 4 à 6 vogne dagligt i hver retning, hvilket var alt for lille et tal til at kunne berettige anvendelsen af de ca. 7.2 mill. kr., som det ovennævnte forslag ansloges at ville koste. Sagen stod derefter i bero indtil 1880, da der ved statens overtagelse af det sjællandske Jernbaneselskab endelig syntes skabt grundlag for gennemførelsen af planerne om en dampfærgerute over Storebælt.

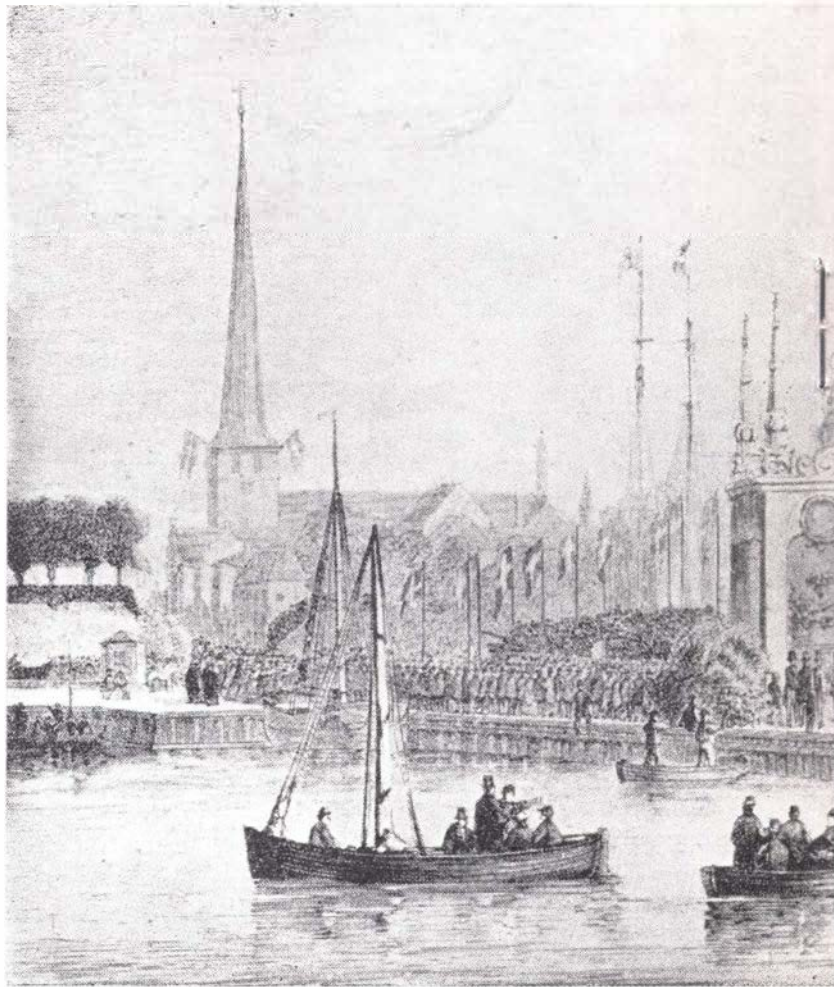
I december 1880 fremsattes atter lovforslag om etableringen af en dampfærgefart over Storebælt, og ved de efterfølgende forhandlinger lykkedes det endelig at tilvejebringe enighed om et lovforslag, som den 23. april 1881 ophøjedes til lov. Endelig den 1. december 1883 kunne de to første Storebæltsfærger »Korsør« og »Nyborg« gå i fart over bæltet.

## Banen i tiden fra 1867 til 1900

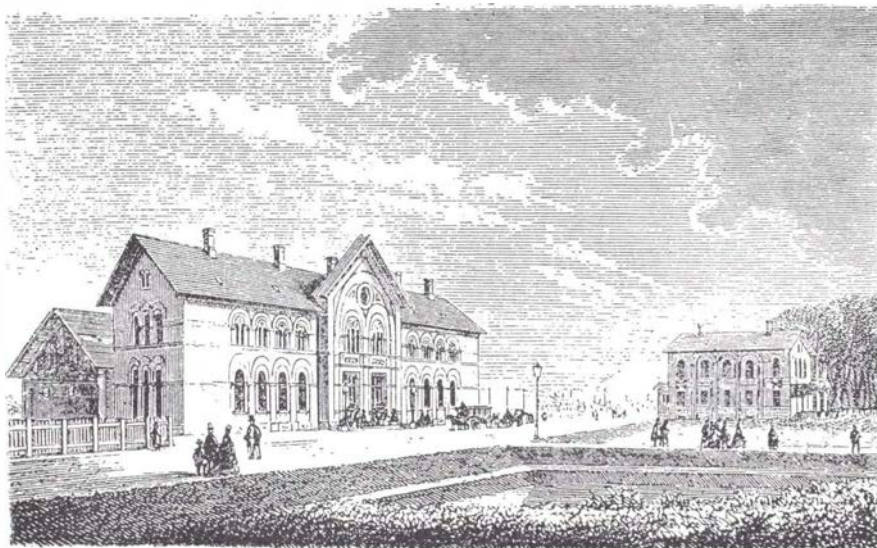
Åbningen af de to færgeoverfarter betød, at den fynske hovedbane nu for alvor fik betydning som trafikfaktor. Efter åbningen af Storebæltsoverfarten var det nu muligt at sende vognladningsgods fra de fjerneste egne af Jylland til Sjælland og Hovedstaden uden omladning undervejs, og som følge heraf voksede banens transportmængde hurtigt, måske hurtigere end forudset. Banens betydning øgedes yder-

ligere ved de mange anlæg af side- og privatbaner, som fra 1876 byggedes med tilslutning til den fynske hovedbane.

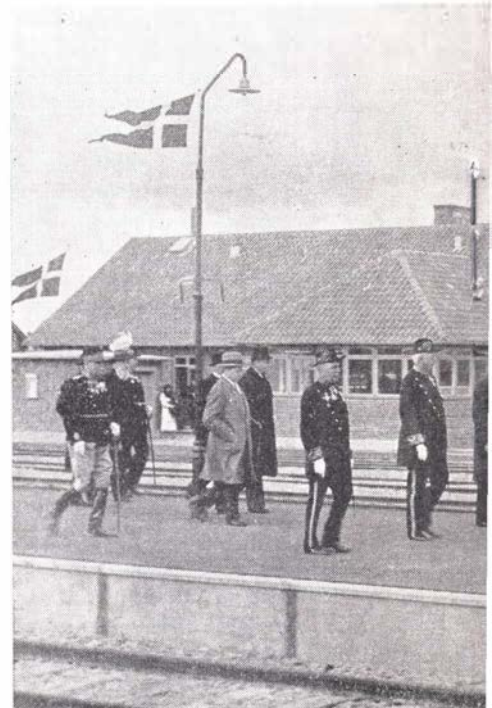
Stigningen i transportmængden ses tydeligt af forøgelsen i antallet af færger ved såvel Lillebæltsoverfarten som Storebælts-overfarten. Begge overfarter måtte i løbet af ganske få år udbygges ganske betyde-



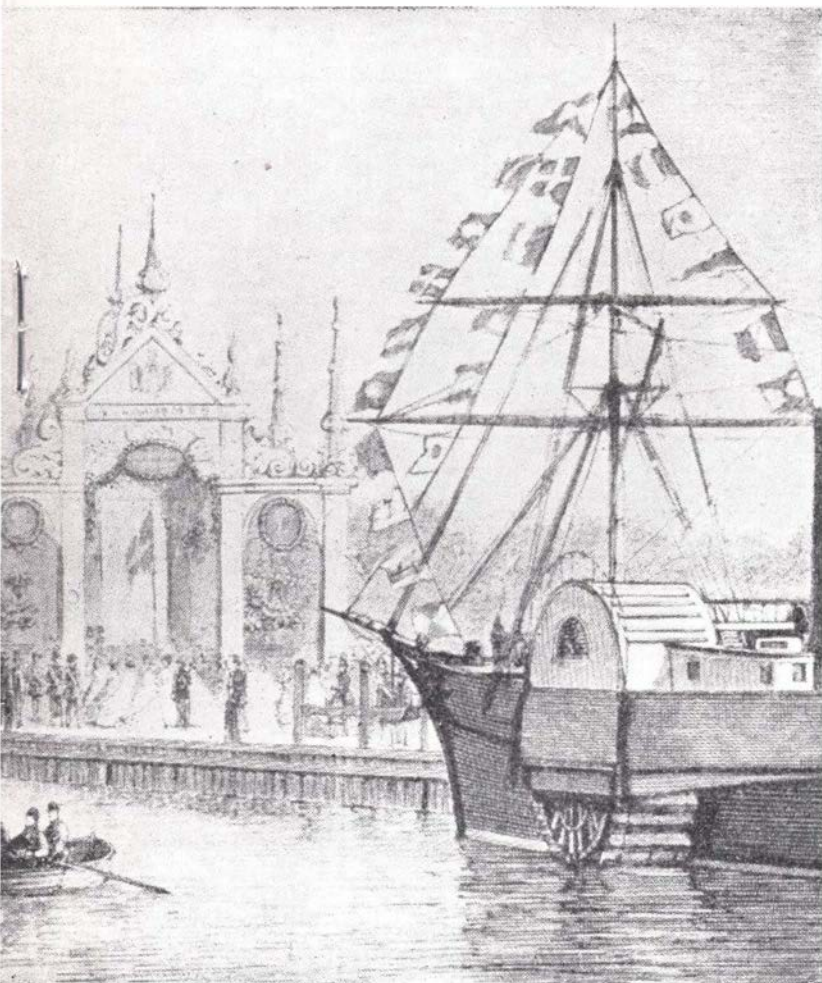
Nyborg havn ved den kongelige familie



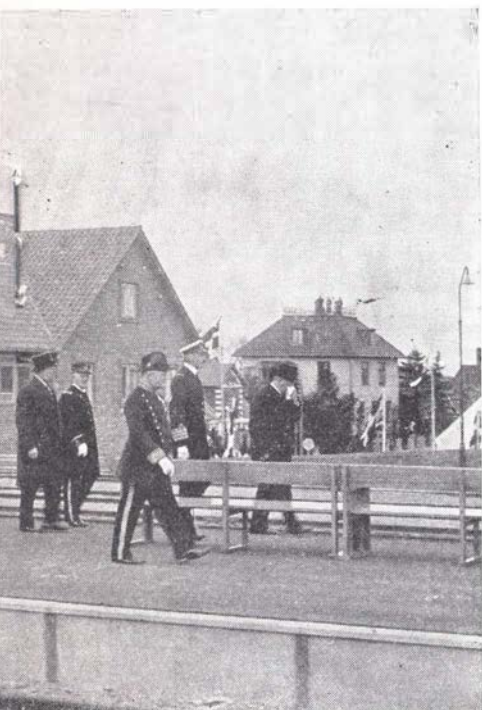
ODENSE BANEGAARD 1865



Fra Lillebæltbroens in



families modtagelse den 7. september 1865



s indvielse 14. maj 1935

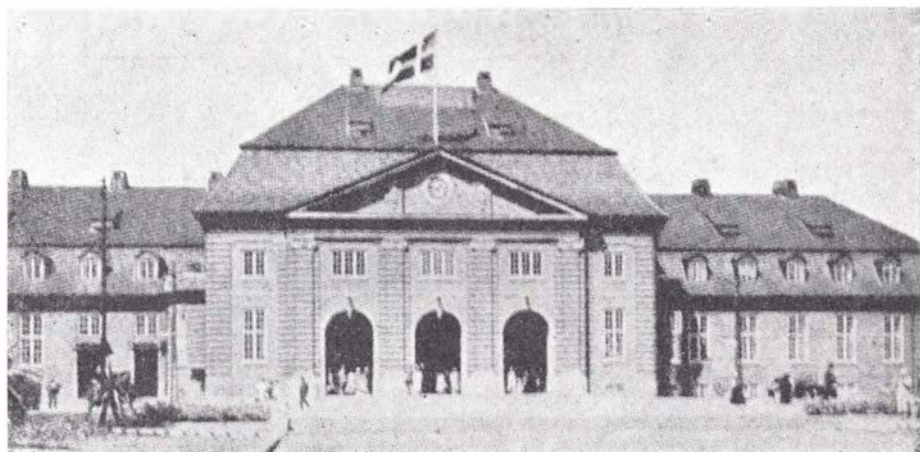
ligt og allerede ved århundredskiftet var der anlagt 3 færgelejer på hver side af Lillebælt, hvilket antal ikke forøgedes i de følgende år, da forventningen om Lillebæltstroens komme lagde en dæmper på yderligere færgeanlæg i Fredericia og Strib. For Storebæltsoverfartens vedkommende manifesteredes udviklingen ved anlægene af 2. leje i hver af de to overfartsbyer i henholdsvis 1887 og 1890 samt af yderligere færgeanskaffelser, således at der i

1900 var 4 færger i fart over bæltet.

En så voldsom forøgelse indenfor et så kort tidsrum kunne nok give anledning til eftertanke. Dermed var Det sjællandske Jernbaneselskabs betragtninger i 1872 væltet hel omkuld, der var virkelig brug for færgerne over bæltene, og der var så sandelig også brug for den fynske hovedbane. Med denne succes fulgte imidlertid også en mere uheldig ting, nemlig at det meget snart ville blive nødvendigt at udbygge banen med dobbeltspor, dels for at kunne afvikle den allerede eksisterende trafik under mere betryggende forhold, end det hidtil skete, og dels for at kunne tage den stigning i trafikken, som kunne forventes i de nærmest følgende år.

Ejendommeligt nok stod denne i sig selv ganske ligefremme kendsgerning ikke klar for alle, og der opstod derfor nogen diskussion om dette projekts gennemførelse. Lad os engang se på, hvorledes forholdene var ved den fynske hovedbane ved århundredskiftet. Vi citerer atter den gamle jernbanekommissions betænkning:

»På den 83 km lange jernbane haves der kun 13 punkter, hvor de 30 à 40 tog overhovedet kunne komme forbi hinanden — i modsat eller i samme retning; men det tal af krydsningsmuligheder, som kunne fremkomme med benyttelse af 13 krydsningspunkter, formindskes oven i købet i praksis overmåde stærkt, fordi afstanden mellem krydsningspunkterne (stationerne) ikke er den samme overalt, men veksler fra 3 til ca. 10 km, og fordi en og samme strækning gennemløbes af forskellige tog med højst forskellig hastighed. Heller ikke er alle foreliggende krydsningsmuligheder brugbare, da togene ikke kunne lægges til ganske vilkårlige tider. Således er tiden mellem kl. 12 nat og 5 morgen så godt som ubrugelig for den lokale persontrafik, og II- og Eksprestogenes fremførelse ligesom befordringen af letfordærlige eksportvarer er i reglen bundet indenfor meget snævre tidsgrænser ved tilslutningerne



Odense banegaard. aabnet 2. december 1914

i øst og vest. Endelig er det jo ikke tilstrækkeligt, at et tog overhovedet kan føres igennem, men det skal også gennemføres i et nogenlunde jævnt (ensartet) tempo uden urimelige lange ophold på enkelte stationer, og i det hele med en efter nutidens krav afpasset hurtighed. Af samtlige disse grunde nærmer man sig på den fynske hovedbane stærkt det tidspunkt, da alle brugbare krydsningsmuligheder ere opbrugte, og den enkeltsporede banes ydelsesevne dermed udtømt.»

## Statsbanernes projekt til et dobbeltspor

Ifølge denne skrivelse fra Ministeriet for offentlige arbejder til daværende generaldirektør Tegner, der som bekendt samtidig var overingeniør ved statsbaneanlægene, anmodedes denne den 29. oktober 1897 om at udarbejde et projekt til anlæg af et dobbeltspor over Fyn. Året efter fremsendte Tegner et projekt til dette anlæg, men det nåede ikke at blive behandlet på Rigsdagen.

Generaldirektøren fik derved lejlighed til at omarbejde projektet, som atter fremsendtes til ministeriet i 1901. Da projektet i store træk gennemførtes som skitseret, gengives hovedtrækkene her.

Karakteristisk for projektet var den fremsynethed, hvormed det var udarbejdet. Således var det projekterede dobbeltspor kun tænkt ført igennem fra Nyborg til Kauslunde station, idet det antoges, at der

ved Lillebæltsbroens bygning måtte ske så omfattende ændringer i de resterende anlæg ved Middelfart og Strib, at det ville være økonomisk uforvarligt at udvide disse anlæg, hvis de ved et eventuelt broanlæg blev overflødige. — Ved behandlingen på Rigsdagen toges der imidlertid intet hensyn til disse betragtninger, idet det vedtoges at anlægge dobbeltsporet over banens fulde længde. På dette tidspunkt (1908) antog man altså, at broens komme ville ligge meget langt ud i fremtiden.

Det nye spor projekteredes til skinner af 37 kg pr. meter på fri bane, medens det gamle spor og sporene på stationerne fremdeles skulle beholde den gamle skinnenevægt 63 lbs. pr. yard. En stor del af banens broer og overføringer tænkte iøvrigt forstærket således, at de blev i stand til at tage den med den stigende trafik forøgede belastning.

Projektet indeholdt endvidere detaljerede beskrivelser af de ændringer, som bygningen af dobbeltsporet nødvendiggjorde på de forskellige stationer. Størst var ændringerne naturligvis i Nyborg og Odense, hvor stationspladsen måtte udvides, nye perroner tilvejebringes, forskellige underføringsanlæg for vigtige veje og gader gennemføres o. s. v. På landstationerne var ændringerne ikke så omfattende, men naturligvis måtte der overalt anlægges nye perroner, flyttes nogle bygninger og opføres nye, hvor forholdene gjorde dette påkrævet.

Stationsintervallerne var som tidligere

nævnt ret uregelmæssige. For at sikre banen en stor kapacitet tænkte denne ind delt i blokintervaller af nogenlunde samme størrelse, der ville i så fald være brug for ialt 5 blokposter.

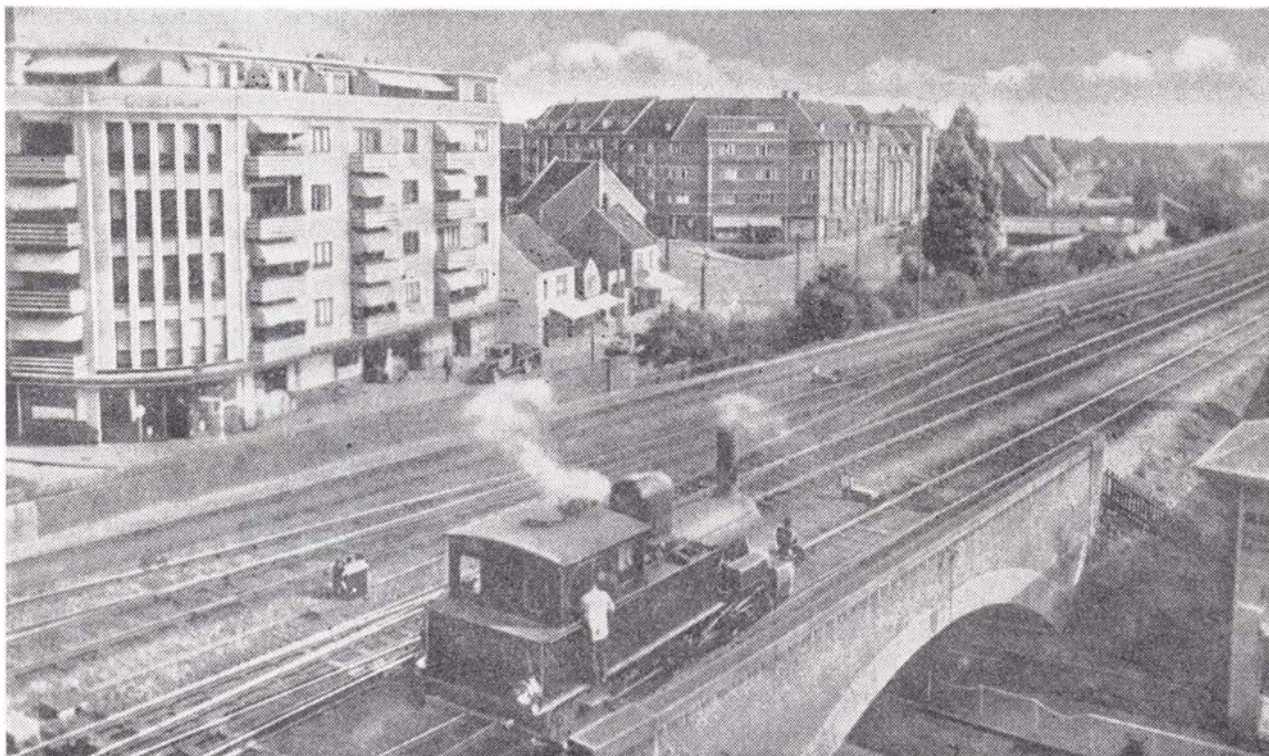
Gennemførelse af ovennævnte projekt beregnedes at ville koste statskassen ca. 6,8 mill. kr. Set med nutidens øjne er beløbet jo ikke frygtindgydende, men dengang var det mange penge.

## Forhandlinger om dobbeltsporet

Som tidligere nævnt var der delte meninger om nødvendigheden af at udbygge den fynske hovedbane med dobbeltspor. Dette gjaldt dog kun strækningen Odense — Middelfart, hvor der i stedet for dobbeltspor foresloges anlagt en ny enkeltsporet statsbane med en noget nordligere linieføring end den gamle.

Dette forslag havde dog ikke mange tilhængere, idet det fra de fleste sider erkendtes, at to enkeltsporede baner ikke ville få samme kapacitet som en dobbeltsporet bane, og man foreslog derfor, at der eventuelt byggedes en privatbane mellem Odense og Middelfart med den skitserede linieføring.

Det vil føre for vidt at komme nærmere ind på de mange detaljerede forhold i de mange forhandlinger, der gik forud for vedtagelsen af bygningen af det nye dobbeltspor. Kun skal det nævnes, at hele strækningen fra Nyborg til Strib forsyne-



Odense stationsterræn, set fra Nørrebus



des med dobbeltspor, og til afhjælpningen af »den eksisterende banetræng«, som det hed, i egnen nord for statsbanen byggedes privatbanen Odense—Brenderup—Middelfart med sidebane til Bogense (Nordvestfynske jernbane), som åbnedes for drift i 1911.

## Årene før Lillebæltsbroens ibrugtagning

Efter at den fynske hovedbane var blevet forsynet med dobbeltspor, blev denne som ventet bedre i stand til at klare de trafikopgaver, der i de følgende år stilledes til den. Banens betydning som transitbane var dog i høj grad afhængig af de to færgeoverfarters kapacitet, og her var det især Lillebæltsoverfarten der tiltrak sig opmærksomheden. Som tidligere nævnt, var man allerede på et meget tidligt tidspunkt ophørt med at foretage udvidelser af de eksisterende færgeanlæg såvel i Fredericia som i Strib, da man forudså, at en bro over bæltet ville komme indenfor et ikke alt for uoverskueligt tidsrum.

De sidste lillebæltsfærger anskaffedes i 1920/21. Hermed var overfarten udbygget i den grad forholdene tillod det, og i de følgende år bestræbte man sig på at holde overfarten i drift så godt, som det var gørligt.

Et forhold foruden selve overfarten må omtales i denne forbindelse, nemlig Fredericia station. Fredericia station var bygget samtidig med åbningen af den østjydske længdebane i 1868, og var i det væsentlige anlagt med den daværende trafik for øje. Den stigende trafik bevirkede imidlertid, at forholdene på stationen efterhånden vanskeliggjordes i betydelig grad, da pladsforholdene umuliggjorde udvidelser uden meget store omkostninger. Stigningen i trafikken fortsatte med forøget fart efter Genforeningen, hvor Fredericia station

blev udgangspunkt for tog til Sønderjylland foruden som hidtil til en lang række af de øvrige jyske stationer (Esbjerg, Struer og Aarhus).

Disse omstændigheder havde allerede i 1914 medført, at sikringsanlægget på stationen blev suspenderet, for at enhver brugelig sporplads kunne tages i brug. Derved besværliggjordes arbejdet på stationen i høj grad, da bl. a. alle tog måtte rangeres ind og ud, med de deraf følgende forsinkelser og ikke mindst store omkostninger til et stærkt forøget personale, som derved fordredes.

Det siger sig selv, at de nævnte forhold på Fredericia station ikke kunne undgå at få følger for driften på den fynske hovedbane. Forsinkelser på Fredericia station måtte uundgåeligt spores videre til Fyn, da jo en meget stor del af den trafik, der samledes i Fredericia, gik videre over Fyn til hovedstaden og Sjælland.

## Bygningen af Lillebæltsbroen

Det er ikke hensigten her at give en skildring af bygningen af Lillebæltsbroen, der formentlig vil være de allerfleste bekendt. Kun skal nævnes de vigtigste forhold, som især fik betydning for den fynske hovedbane.

Planer om bygningen af en bro over Lillebælt var fremkommet allerede i 1882—1886 og derefter med passende mellemrum i de efterfølgende år. Til at begynde med omfattede projekterne kun bygning af en ren jernbanebro, idet man dengang ikke kunne forudse den enorme vækst i landevejstrafikken, som bilernes fremkomst ville medføre. Et i 1923 fremsat forslag tog dog skyldigt hensyn til disse nymodens koretojer, idet det indeholdt forslag om 1) bygning af en dobbeltsporet højbro, 2) en ny jernbanestation i Fredericia og 3) et dobbeltsporet hængesælgelæg under broen

til overførelse af den almindelige vejfærdsel.

Bygningen af Lillebæltsbroen vedtoges ved loven af 29. marts 1924, det vedtagne forslag var udformet således, at broen byggedes som en dobbeltsporet jernbanebro, hvis piller udformedes sådan, at de evt. senere kunne bære en selvstændig vejbro. Hermed bortfaldt forslaget om hængesælgelæg.

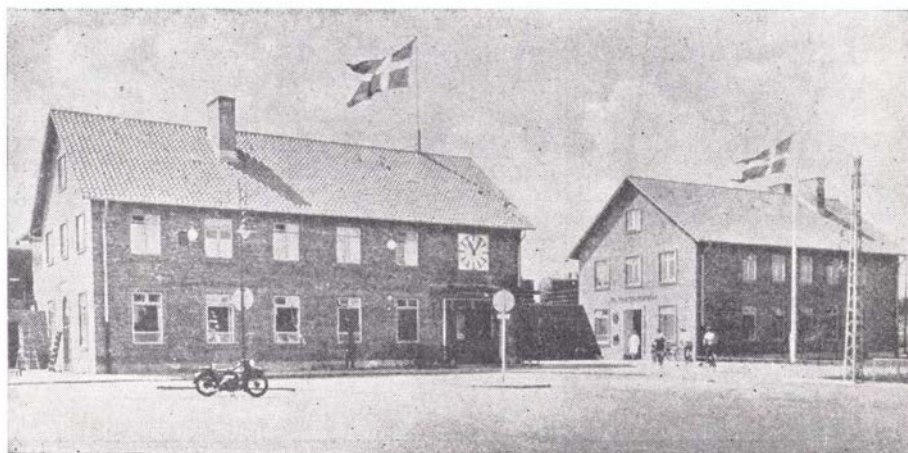
Vedtagelsen af dette forslag medførte, at der snart fremkom henvendelser til regering og Rigsdag om at bygge broen som en kombineret vej- og jernbanebro straks, og i februar 1927 fremsatte trafikminister Stensballe lovforslag om disse ændringer. Den endelige lov om bygning af Lillebæltsbroen som en kombineret vej- og jernbanebro vedtoges den 16. juli 1927.

Arbejdet med bygningen af broen påbegyndtes allerede den 27. februar 1926, idet den første gravemaskine da tog fat på Hindsgavl mark, og dermed var et af de største ingeniørarbejder her i landet påbegyndt. Arbejdet fortsattes med forskellige afbrydelser til foråret 1935, hvor broen endelig stod færdig til den festlige indvielse den 14. maj.

## De ændrede baneforhold i Strib og Middelfart

Bygningen af Lillebæltsbroen medførte, at der skete store forandringer i de bestående jernbaneanlæg i Middelfart og Strib. I Middelfart nødvendiggjorde broens bygning, at en helt ny station måtte anlægges i byens sydlige del, hvorefter den gamle station i byens østlige ende, der altid havde ligget uheldigt, kunne nedlægges. Nordfynske jernbane, der hidtil havde haft endestation på den gamle station, flyttede med om til den nye, og fik tillige en ny remise.

For Stribs vedkommende betød broens ibrugtagning, at byen mistede sin bane og



Middelfart banegaard

## Korsetsystuen *Ena*

syer efter Maal, og har det store Udvalg i Færdigvarer

**Søndergade 13 A  
Odense . Telefon 11356**

sine færges. For den hidtil så travle by var det et hårdt slag pludselig at miste alt det, som hidtil havde givet liv og brød til så mange jernbanemænd og handlende, ja tiden efter færgesfartens indstilling betød endog, at mange huse kom til at stå tomme, da der ikke fandtes købere nok.

Egentlig er det ikke helt rigtigt at sige, at Strib mistede sin bane. Der er frem-

deles et forbindelsesspor til Middelfart, som endnu har fået lov til at ligge, men det var naturligvis forbi med de gode tider, hvor byen havde persontogtrafik, det nu eksisterende spor anvendes nu kun til godsbeholdning og en rutebil besøger persontogtrafikken.

### Udbygningen af den fynske hovedbane fortsætter

Efter ibrugtagningen af Lillebæltsbroen er der ikke forekommet større ændringer på banen, når bortses fra den meget store ombygning af Odense station, der har været i gang i de senere år. Imidlertid er man foruden ombygningen af Odense station også nu kommet i gang med en hårdt tiltrængt modernisering af Nyborg banegård, som endnu ikke er afsluttet.

Ombygningen af Odense station er et helt kapitel for sig. Den har dels omfattet etableringen af en mere hensigtsmæssig indføring af Odense—Svendborgbanen,

dels tilvejebringelse af forbedrede sporforhold og remiseforhold og endelig bygningen af en kommandopost, hvorfra ikke alene trafikken på Odense station kan ledes, men også en meget stor del af trafikken på den fynske hovedbane. En nærmere udredning af disse forbedringer, der vil bevirke en fremskyndelse af toggangen over hele banen, må imidlertid udelades af denne skildring.

I 90-året for banens åbning er den fynske hovedbanes betydning klar for enhver. Banen udgør i dag om muligt mere end nogensinde en overordentlig vigtig del af det danske jernbanenet, uden hvilken løsningen af enhver trafikmæssig opgave af nogenlunde dimensioner ville være umulig.

*Ib V. Andersen.*



Odense nye rutebilstation

Redaktion: (ansvarshavende) stationsmester H. E. Rybro . København F.

## Hans J. Hansen & Søn

Murermestre

Assensvej 68

Middelfart

Telefon 272

Jernbeton  
Terrazzo  
Cementstøberi

\*

Alle

Reparations-  
arbejder  
udføres

\*

Udfører  
Arbejde for DSB

## Banegaardskiosken

MIDDELFART

Alle førende Dag- og Ugeblade  
Tidsskrifter - Cigarer - Tobak  
Bøger - Brevpapir - Prospektkort

N. Kjær . Telf. Middelfart 1075

## Besøg Middelfart Museum

Henner Frisers Hus

Aabent: August Kl. 14—18

## Middelfart Vulkaniseringsanstalt

v/ C. C. Sørensen

Al Vulkanisering udføres

Alle anerkendte Mærker i nye Dæk og Slinger føres

Østergade 38 . Middelfart . Tlf. 408

## 1/5 Nørre Aaby Maskinsnedkeri og Møbelfabrik

Nørre Aaby - Telefon 85-173

## Dansk Cykleværk »Grand« 1/5 NØRRE AABY

## Besøg BIO

... har altid den Film De søger

Nørre Aaby . Telefon 198

## Nørre Aaby Realskole

(selvejende institution)

## V. ANDERSEN

TØMRERMESTER

Udfører  
Arbejde for DSB

Tvæervej . Aarup . Telefon 62

## Chr. Jørgensen

Holmelund Aarup Tlf. 166

Elektrisk Installation  
Elektromotorer  
Tilbehør  
Lamper - Lysekroner  
Udfører Arbejde for DSB

## Tommerup Træindustri

v/ S. Husted Christensen

Specialfabrikation af alle Arter Redskabsskafter

Tommerup . Telf. 159-259

## Vindmotorfabriken „LYKKEGAARD“

Afvandingsanlæg  
Borerørspumper - Blandingspumper

Ferritslev Ullerslev . Telf. Ferritslev 16

## A. Classen-Smith

*Elektriske Artikler en gros*



Vindegade 12-14 . Tlf. 3966-4057

## WILLIAM BENCKE & CO.

Odense

Langelinie . Telefon 402

## Andelsvaskeriet »Vestfyn«

ODENSE . SKJALM HVIDESGADE 1

TELF. ODENSE 12 207

Vasker for alle i By og paa Land

## Lauritz Nielsen . Nyborg A/S

Nyborg  
Strandvejen 6  
Telefon 106

Kul  
Korn - Foderstoffer  
Markfrø

## C. Knackstredt, Nyborg



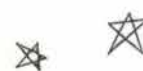
Specialitet: Dekorationer

Kranse

Buketter

Christianslundsvej 49 . Telefon 550 . Nyborg

Hotel & Kongressted



Telf.  
Nyborg  
112  
784

# „NYBORG STRAND“

AABEN HELE AARET

Gaa til **andersen & kudsk**



Kongegade 31 . Nyborg . Telf. 1077

naar det gælder  
**FORO**

## Nyborg Dampvaskeri

Leverandør til DSB

Østervoldgade  
Nyborg  
Telefon 54



## Leif Sørensen

Odense . Søndergade 13  
Telefon 592

Alt i Dame-, Herre- og  
Børnecykler  
samt Knallerter

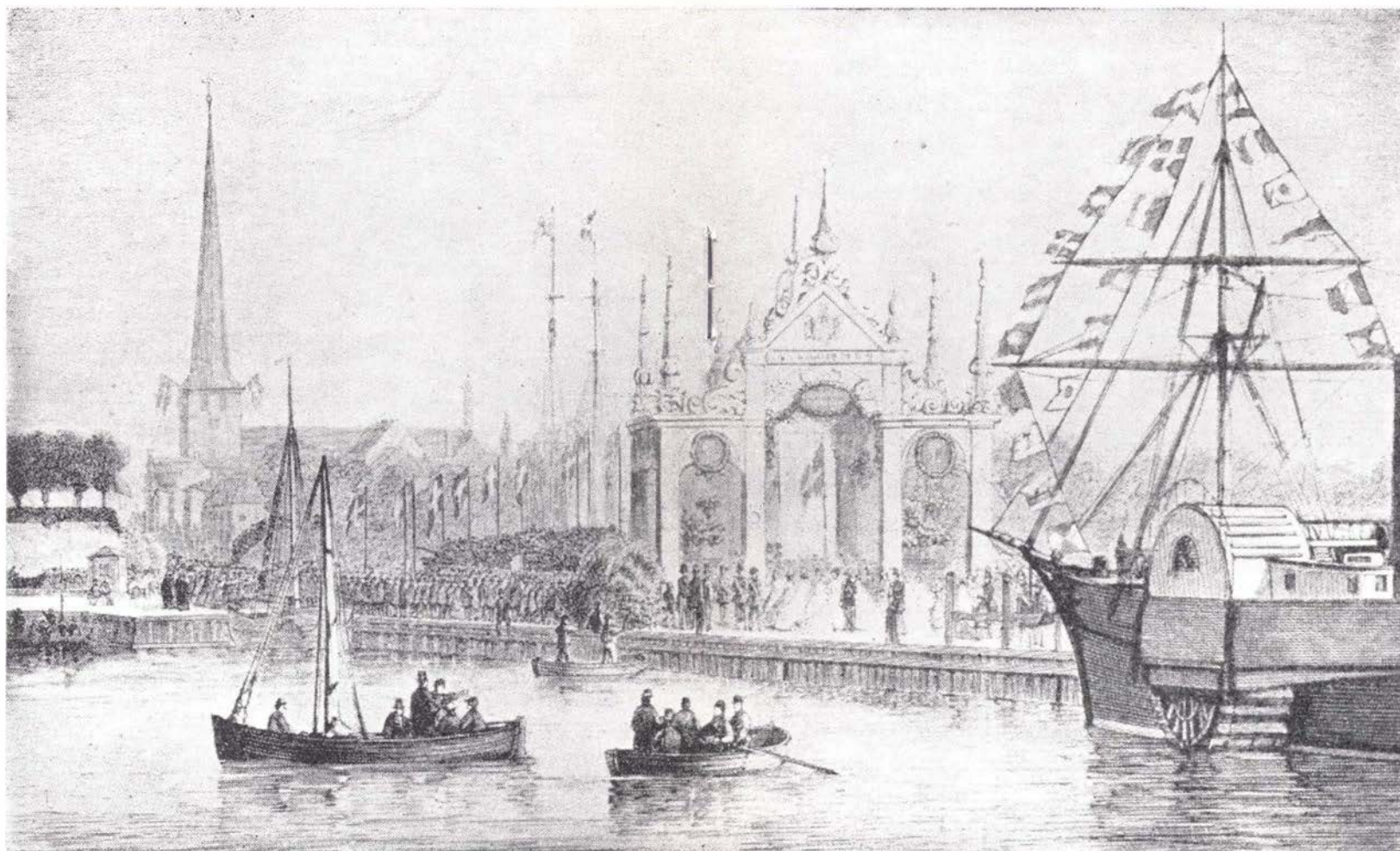
★★

I. Kl.s Reparationsværksted

Sygeplejeartikler  
Forbindingsstoffer

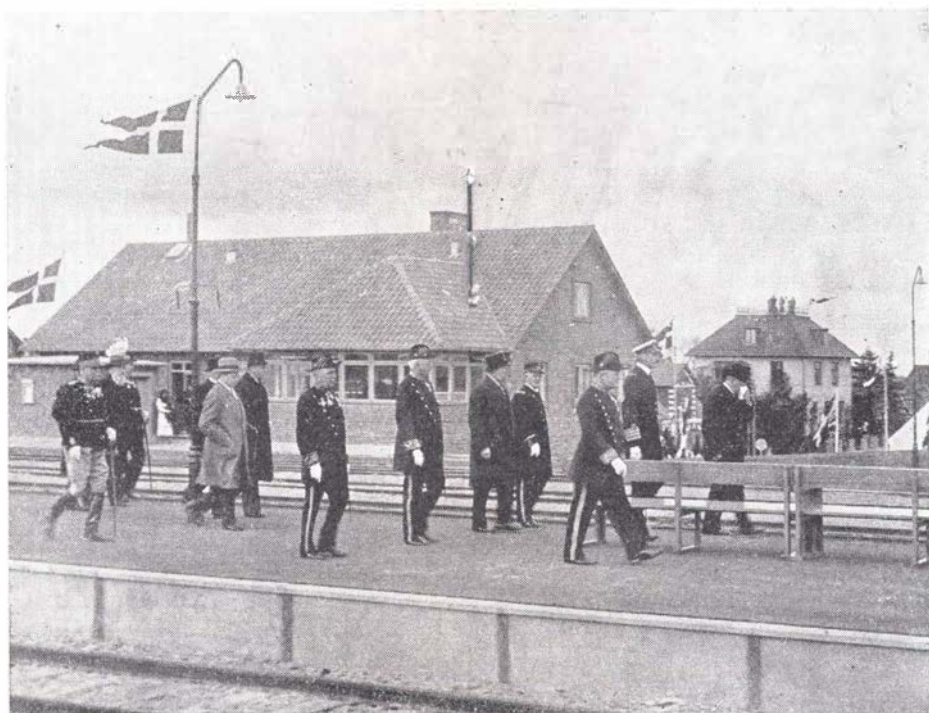
## Apoteket »Bryggergaarden«

Telefon Odense 888



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

anlæg af side- og pri-  
 76 byggedes med til-  
 ke hovedbane.  
 portmængden ses ty-  
 antallet af færger ved  
 rten som Storebælts-  
 erfarer måtte i løbet  
 rrges ganske betyde-



Fra Lillebæltsbroens indvielse 14. maj 1935

ligt og allerede ved  
 der anlagt 3 færgel  
 Lillebælt, hvilket an  
 de følgende år, da fo  
 bæltstroens komme  
 yderligere færgelanlæ  
 For Storebæltsoverf  
 manifesteredes udvik  
 af 2. leje i hver af  
 henholdsvis 1887 og  
 ligere færgeskanfe

