HØJBY nyt

Lokalnyheder for Højby-Lindvedområdet

Indlæg i Højby Nyt 2019 nr. 2-3
Højby Station. Før og nu..

Af Kurt Hedemand, Højby Lokalhistoriske Arkiv

Højby Station 1876 - Højby Lokalhistorisk Forening

Jernbanestationsbygningen blev nedrevet juni 2002, og i den forbindelse skrev Paul- Georg Pedersen, daværende formand for Højby Lokalhistoriske Arkiv følgende historiske artikel om tilblivelse af dette enorme lokale projekt.

Det hele startede med, at baron Bille Brahe på Egeskov sammen med en række kendte personer på Midt- og Sydfyn indbød til et møde på Kværndrup Kro den 9. december 1872, hvor ingeniørfirmaet English og Hanssen, der tidligere havde bygget gasværker i flere byer, fremlagde en plan. Firmaet havde på det tidspunkt allerede søgt om koncessionstilladelse på anlæggelse af Odense-Svendborgbanen. Samtidig bekræftede indenrigsministeriet, at regeringen ville forelægge Rigsdagen lovforslaget om en Odense- Svendborgbane samt yde et tilskud på 40.000 rigsdaler pr. banemil.

Fra arrangørernes side havde man ventet almindelig opbakning til planen, der havde været fremme i nogle år, men især fra Svendborg var man meget afvisende og nervøse for planens gennemførelse. Fra Odense var så godt som ingen mødt op, og da der kom stærke udfald mod byen, var der ingen til at svare på disse kraftige angreb.

Resultatet af dette møde blev, at kancelliråd Borch tog affære. Han foreslog, at der i Odense blev nedsat et udvalg til at varetage byens interesser i jernbanesagen. Byrådet kontaktede nogle af de mest fremtrædende og indflydelsesrige personligheder i byen, og af deres midte blev et udvalg bestående af baron Bille Brahe fra Egeskov, etatsråd Koch, højesteretssagfører Octavius Hansen og apoteker Lotze valgt.

Disse henvendte sig til lederen af statsbanes banetjeneste på Fyn, ingeniør S.B.V.Dyhr, for at bede denne om teknisk assistance, noget han var mere end villig til. Ingeniør Dyhr og en kollega foretog i løbet af 10 dage en udstikning af linjeføringen i juli måned 1873.

Odense-udvalget afbrød i februar alle forhandlinger med ingeniørfirmaet English og Hanssen samt endvidere en baron Gedalias, der på det sidste var blevet sat på opgaven, da han havde erfaringer med bygningen af baner rundt omkring. Denne Gedalias var imidlertid netop gået konkurs som følge af de tab han havde lidt under bygningen af banen mellem Roskilde og Kalundborg.

Stærkt tilskyndet af ingeniør Dyhr besluttede man sig efter nogen tøven til selv at bygge banen. Den oprindelige linjeføring udstykket af Dyhr (kaldet linje A), blev ændret efter en henvendelse fra sognerådsformand Klaus Berntsen i Højby som talsmand for beboerne øst for denne linje mellem Odense og Ringe, så den fik det forløb, vi kender i dag (kaldet linje B), hvilket betød, at banen kom igennem Højby, der for øvrigt er den eneste landsby på hele strækningen, hvor stationen ligger lige midt i byen.

Udvalget havde intet imod en ændring af linjeføringen mellem Odense og Ringe, så efter at Dyhr havde udarbejdet et

Højby Station få år før den blev nedrevet (27. – 28. juni 2002)
Højby Lokalhistorisk Forening

nyt forslag (kaldet linje B), blev det den 26. marts 1874 sendt til høring og afstemning i kommuner og blandt private på Fyn, Tåsinge og Langeland. Det blev bekendtgjort, at den linjeføring (A eller B), der tegnede sig for fleste aktier, ville blive foretrukket.

Ved forhandlinger med Fyens Discontokasse (åbnet i 1846, og Danmarks første private bank) fik man et prioritetslån på 500.000,- kr. på meget rimelige vilkår. Lånet blev indgået i marts måned og skulle forrentes med 5 % og ikke afdrages.

Kancelliråd Boch tog nu ud og holdt møder for at agitere for projektets gennemførelse og for at få kommuner og private til at tegne aktier. Der blev således holdt møde den 7. april i Ringe, den 8. april i Kværndrup, den 9. april i Svendborg, og den 10. april i Odense.

Man stillede ligeledes i udsigt, at forrentningen af disse aktier efter 5 år ville være 4½ %, hvilket kom til at holde stik. Ved fristens udløb den 1. maj var der for den vestlige linje (A) tegnet aktier for 55.400 rigsdaler, for den østlige linje(B) 146.800 rigsdaler, hvilket betød, at man helt droppede linje (A).

Her i Højby var man til at starte med blevet enige om, at sognerådet efter den første henvendelse fra jernbaneudvalget kunne købe aktier for 2.000 rigsdaler, men det endte med ad 3 omgange at de tegnede sig for 4.800 rigsdaler.

Det skal i forbindelse med anlæggelsen af banen også med, at folketings- og sognerådsformand Klaus Berntsen og gårdejer Niels Hansen "Lindegården" af den Kongelige Kommission var udnævnt til at deltage i forhandlingerne ved besigtigelse og ekspropriation af jord til banen. Den samlede ekspropriationssum var på 368.000 rigsdaler.

På den nordlige strækning fra Odense til Ringe fik man i øvrigt også grus her fra Højby-Åsen, Uglebjerget, der lå i engen på højre hånd, efter at man i dag er kommet op af tunnelen under motorvejen på vej nord ad Hollufgårdsvej

Banens længde er 46,8 km. Der er opført en stor købstadsstation i hver ende med remiser og desuden værksted i Odense. – 2 store landstationer i hhv. Ringe og Kværndrup. – 5 ens landstationer i Højby, Årslev, Pederstrup, Rudme og Stenstrup. – 3 holdepladser i Fruens Bøge, Hjallese og Sørup, samt 23 vogterhuse.

Alle stationerne på nær Hjallese var forsynet med telegraf. Desuden var der bygget 1. viadukt, 3 åbne broer, 5 hvælvede broer og 51 stenkister over bække og vandløb.

Banen passerede 2 gader (i Svendborg), 10 hoved- og mindre landeveje, 29 biveje og 95 privatveje. Desuden fandtes 36 overgange.

Til Dyhrs ros skal også nævnes, at hans overslag på 2,6 mill. kr. ved arbejdets begyndelse kom til at holde stik. Der er heller ikke nogen tvivl om, at uden Dyhrs store erfaring og dygtighed havde det ikke været muligt at bygge Odense-/Svendborgbanen på 21 måneder, noget der selv i dag må betegnes som en præstation.

Stationen tilhørte Sydfyns Jernbane fra 1876 og frem til 1992*, hvor De Danske Statsbaner overtog bygningen og anlæg for 16 mill. kr. – I perioden fra 1876 og frem til 1968 var der ansat 11 stationsforstandere, eller stationsmestre til at varetage opgaverne på sådan en mellemstor jernbanestation.

Stationsforstanderens arbejdsopgaver var vidtforgrenet i alle døgnets 24 timer. Telegrafen og posthuset skulle bemandes. Ledvogtning af bommen over Højbyvejen, samt drager og godsbehandlings funktioner mv. Derfor var det naturligt, at stationsforstanderens familie, det være sig hustru samt børn, alle tog en tørn på stationen, som normalt også var familiens bolig.

**/ Driften af selve jernbanen blev overtaget af De Danske Statsbaner i 1949.*

Højby station (trinbræt) anno 2019
Foto Kurt Hedemand 2019