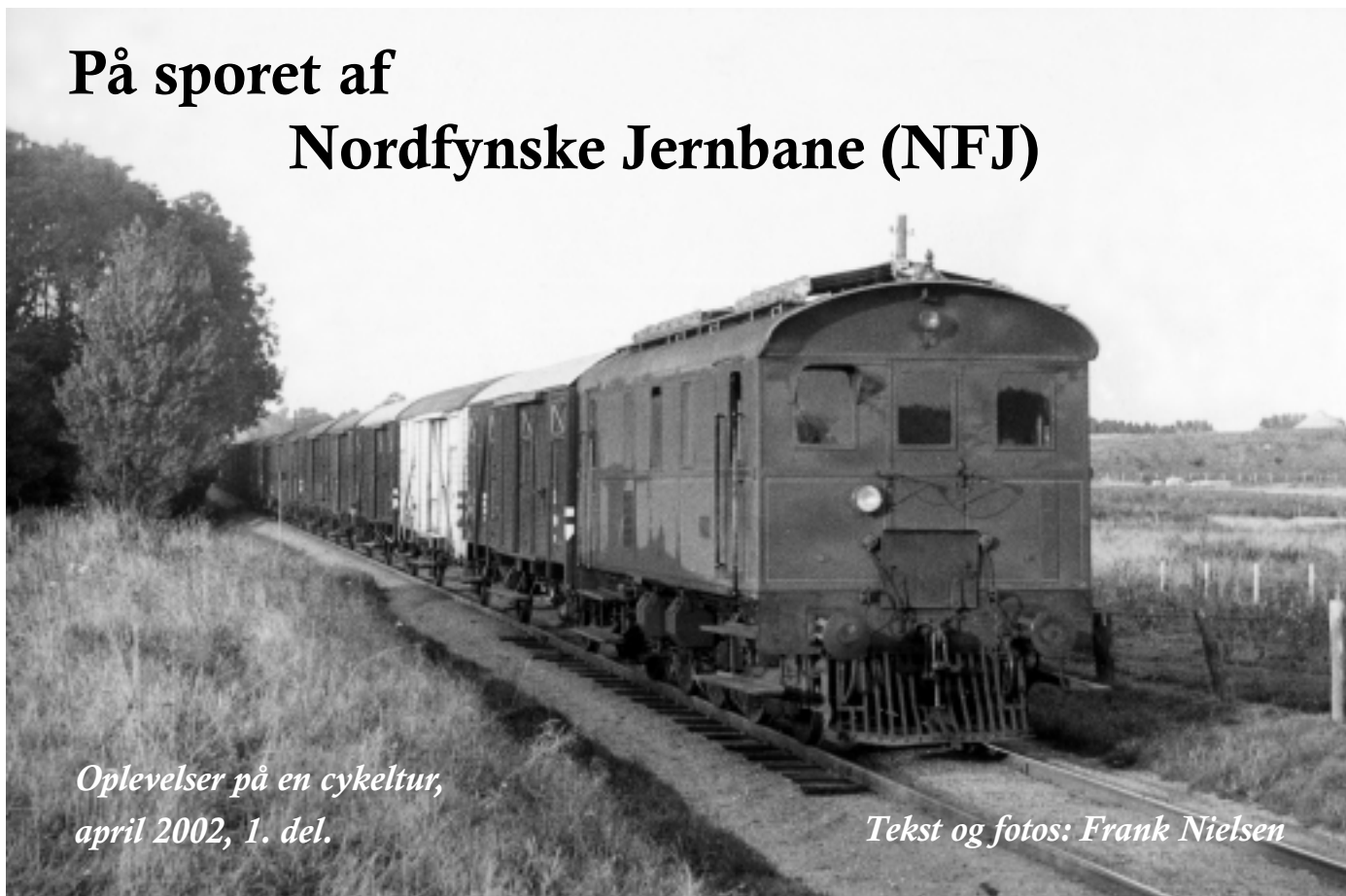


På sporet af Nordfynske Jernbane (NFJ)



*Oplevelser på en cykeltur,
april 2002, 1. del.*

Tekst og fotos: Frank Nielsen

I dette og de to næste numre af Jernbanen tager vi dig med på en tur langs resterne af de tre jernbaner, som lå nord for den fynske hovedbane. De tre baner var :

- Nordfynske Jernbane (NFJ), åbnet 30. juni 1882
- Odense - Kerteminde - Martofte Jernbane (OKMJ), åbnet 4. april 1900 som Odense - Kerteminde - Dalby Jernbane, forlænget til Martofte i 1913
- Nordvestfynske Jernbane åbnet 5. december 1911 på strækningen Odense - Brenderup - Middelfart med en sidebane Brenderup - Bogense

I sidste halvdel af 1960'erne blev de nævnte baner ligesom mange andre privatbaner i Danmark ramt af „privatbanemassakren“. De lukkede nemlig alle samtidig, nærmere bestemt 31. marts 1966.

30. juni 1882 åbnede „Nordfynske Jernbane“ mellem Odense og Bogense. Som så mange andre steder i landet var der også her lange og indviklede diskussioner om linieføringen. Der blev foreslået den direkte vej (i næsten lige linie over Sønderød), og sågar det nogenlunde samtidige anlæg af Assensbanen var på et tidspunkt inddraget i diskussionerne.

Det endte med en bane, der kom til at gå i en stor bue op over Otterup og først derfra mod vest til Bogense. Så allerede ved anlægget havde man så at sige handicappet sig selv, men det vidste man ikke dengang, hvor ordet „bil“ endnu ikke indgik i det danske sprog.

Typisk (og måske fordi der vejmæssigt netop ikke var nogle ordentlige alternativer) blev der sammen med de fleste stationer opført en egentlig rejsestald, hvor folk fra op-

landet kunne parkere deres vogne m.v., mens de selv var i staden. Nogle af stationerne havde endda samtidig bevilling til krohold - en ordning, der dog ophørte igen allerede med udgangen af 1889.

NORDFYNSKE JERNBANE gik mod vest fra statsbanegården rundt om husene ved Snapind. I forbindelse med opførelsen af en ny banegård i Odense i 1914 blev sporforholdene ud ad Odense ændret, og Nordfynske Jernbane (samt OMB) kom nu til at følges med statsbanen til under Rugårdsvej (anlagt endnu senere), før den drejede mod nord i en stor bue op til SNAPIND trinbræt (km 2,6), hvor banen igen krydsede Rugårdsvej - nu i niveau.

1,5 km nord for Snapind lå banens første station, NÆSBY (km 4,2). Stationen havde et sidespor, der også blev brugt til togkrydsninger, men den kan ikke genfindes. På stedet er der nu - parkeringsplads(!). Lige før broen over Stavids Å, 600 m syd for Næsby station, havde banen helt til lukningen et sidespor til Haustrups Fabriker. Det er stadig

muligt at se forløbet ved siden af den cykelsti, der nu er anlagt på banen helt fra Hans Tausens kirke ved Rugårdsvej og ud til Søhus station. Det skal i øvrigt lige nævnes, at resterne af det sidespor, der blev anlagt fra havnebanen i Odense op til Haustrups Fabriker gennem Åløkke Skov - som erstatning for NFJ-sidesporet - også stadig kan genfindes.

Cykelstien på den gamle bane ender ved Søhusvej og lige på den anden side kan man finde SØHUS station (km 6,1) - eller det vil sige: dele af den. En kraftig ombygning eller nedrivning var i gang, da jeg passerede stedet. Søhus, som havde et enkelt læssespor, var det meste af banens levetid betegnet som „holdeplads“.

Men nu må man altså ud på landevejen. En tur omkring Anderup Huse for at finde stedet, hvor LUMBY trinbræt med sidespor (km 8,2) lå, gav ikke noget resultat. Banen kunne i det hele taget ikke genfindes før den gamle BELDRINGE station (km 10,3), der ligger ved vejen op mod Odense Lufthavn.

Rejsestalden som er en tilbygning i østenden, findes også endnu. Beldringe havde oprindeligt et kort læssepør lige overfor stationsbygningen. Under 2. verdenskrig blev det forlænget i begge ender, og gik nu helt ud over landevejen. Roetog på over 400 m. længde kunne nu krydse her.

En bumlet markvej, hvor banen løb, fører glade cyklister udenom landsbyen Lunde og frem til LUNDE (FYN) station (km 13,4), som også findes endnu. Den lille station er nu omdannet til en villa med en flot have omkring.

Banen fortsatte nu praktisk taget i lige linie mod nordøst, indtil den nåede OTTERUP, 16,4 km fra Odense. Otterup var banens største mellemstation, og der var både læssepør og krydsningsspor samt en vandkran. Desværre kan man ikke genfinde den gamle station, for kommunen har på stedet bygget et nyt og topmoderne rådhus, der mest af alt ligner en overdimensioneret legoklod.

Hans Gerner Christiansen og Ole Winther Laursen skrev i 1972 bogen „Små tog på spinkle skinner“, og i den kan man finde deres minder fra et besøg i Otterup omkring 1960. Da havde NFJ overtaget en Triangelmotorvogn fra den lukkede Ryomgård - Gjerrild - Grenå Jernbane (RGGJ). Hos NFJ blev den kaldt Mg 7.

Jeg kan ikke lade være med at citere fra bogen: „Svalen kvadrer i luften og blander sig med lyden fra den lille motorvogns dieselmotor“ ... „Om et øjeblik kører toget, for den hyggelige, gamle togfører er steget op i førerrummet og siger et eller andet til motorføreren, og inde i det hvide hus til højre sidder en mand klar til at rulle bommene ned. Der vil så lyde lidt gearknaasen, og toget vil sætte rykvis i gang og brumme op gennem 1. gear, derefter igen lidt tandhjulssnak, og så vil toget forsvinde i den stille sommeraften med en svag brummen og hjulenes klangklang i skinnestødene.“ Der er nærmest ikke et øje tørt, men man må nok sige, at idyllen i den grad er forsvundet.

Nord for Otterup gik banen mod nordvest og passerede nord om BRANDSBY (km 18,8), hvor der lå et trinbræt af samme navn. En markvej, der følger banens forløb fører nu ind til to store vindmøller.

Kort efter svingede banen over i vestlig retning og kørte ind på KAPPENDRUP station (km 20,3). Her findes både station og rejsestald endnu, resten - læssepør, krydsningsspor og vandkran - er for længst forsvundet.

UGGERSLEV station med et enkelt sidespor lå i lige linie 2,5 km længere mod sydvest. Her genfinder man både station og rejsestald. Stationen er en del ombygget, idet en børnehave i dag har til huse her. Rejsestalden findes dog nærmest urørt - her en selvstændig bygning - på vestsiden af stationen.

Det er i øvrigt i dag ikke muligt at genfinde banen mellem Kappendrup og Uggerslev, men midt mellem Uggerslev og Skamby kan man til gengæld tage en afstikker ned ad endnu en ujævn markvej, der følger banen. Belønningen kommer for enden af markvejen i form af en smukt istandsat SKAMBY station (km 24,7). I dag er bygningen indret-



Viadukten for Stadionvej i Odense. Hertil fulgtes OMB og NFJ ad, hvorefter NFJ drejede mod nord til højre.



Uggerslev station. Det er rejsestalden til venstre.



Modsatte side: NFJ Mv 10 med godstog ved Næsby, juni 1965. Foto Arne Kirkeby/DJK Arkiv

Herunder: NFJ Mg 7 i Bogense, den 11 oktober 1964. Foto ukendt/DJK Arkiv





Nymalet stationsskilt på porten til rejsestalden på Skamby station.



Skamby station. Antallet af ungdomslejligheder fremgår af rækken af postkasser på gavlen.

tet til ungdomslejligheder, men man har stadig fundet det passende at vedligeholde navneskiltet. Så på gavlen over rejsestaldens port kan man stadig se både i mil og km, hvor langt der er til Bogense hhv. Odense. Her var et enkelt læsse-/krydsningsspor, men stationsområdet henligger i dag helt øde. Sidesporet til „Fyns Andels Foderstofforening“, som lå på den anden side af landevejen i vestenden, kan man ikke finde mere.

Ved passagen af landevejen mellem Skamby og Rostrup lå „Rostrup Ladespor“, men det er til at se længere. Banen er faktisk helt forsvundet lige her. Faktisk finder man først banen igen, når man kører ned ad vejen

mellem Rostrup og Ullerup. Her kørte banen praktisk taget direkte mod vest og nede i en slags dalsænkning, hvilket gjorde, at vejen blev ført over banen på en bro. Man kan stadig genfinde banens gennemskæring af bakkerne på begge sider af broen, men selve broen er erstattet af en jordvold.

En lokal landmand standsede sin enorme pløjmaskine for at spørge, hvilken nytte en original som mig kunne have af at stå og fotografere et hul i jorden. Jeg fik dog det ud af det, at broen for 12-13 år siden blev sprængt væk i en øvelse for Hærens Sprængningskommando. Et blik på pløjmaskinen godtgjorde da også, at broen næppe ville have

overlevet hverken i bredden eller af tyngden.

Videre frem mod JULLERUP (km 29,1) er banen igen helt forsvundet. Stationen blev anlagt midt mellem byerne Melby og Særsløv, og der var nærmest ingen huse hér, da banen åbnede. En mindre landsby opstod dog med tiden. Stationen, som havde et enkelt sidespor, er her endnu, og i modsætning til alle de øvrige findes også det murede pakhus endnu. Det er dog kun med besvær, man kan få øje på „herlighederne“. Det er meget nemmere at få øje på giftig efeu over det hele.

Banen kørte nu i næsten nordvestlig retning og et par km vest for Jullerup kan man ved Havredalgård genfinde banen i form af



I junglen omkring Jullerup station gemmer pakhuset sig.



Guldbjerg station med rejsestalden til venstre.



Markvej hvor banen gik
mellem Beldringe og Lunde



Gennemskæring
ved den tidligere bro
syd for Rostrup

en markvej på en lav dæmning. Videre gik det mod nordvest syd om landsbyen Ejlbj, der aldrig fik hverken station eller trinbræt, men måtte nøjes med et læssespor til roetransporterne.

GULDBJERG (33,1 km fra Odense) station med læsse-/krydsningsspor var sidste stop inden Bogense. Rejsestald (nu garage) og station findes endnu. Ved synet af de høje, lige hække og rækken af slanke birketræer ved stationen kan man hurtigt konstatere, at der er gået en del år siden 1966.

Nord for Hestehaveskoven ved landsbyen HARRITSLEV (km 36,0) anlagdes et trin-

bræt af samme navn. Her var et læskur, som af uafklarede årsager lå på den anden side af vejen i forhold til perronen. Stedet kan kun genfindes ved brug af gamle landkort.

Efter at have kørt i fuldstændig lige linie mod nordvest fra Guldbjerg station blev BOGENSE (km 38,1) nået. Man kan ikke genfinde banen et eneste sted på vejen - heller ind gennem Bogense by.

Selve stationen står her dog endnu takket være busserne, som overtog trafikken efter banens lukning. Bygningen er nærmest uforandret - i dag med egnsmuseum i den ene ende og posthus i den anden - og under halv-

taget på perronsiden hænger minsandten stadig det gamle ur. En vejrhane med bogstaverne „NFJ“ og et damplokomotiv sidder på taget og vidner om fordums glæder. Hvor perronerne lå, er der nu busholdeplads.

Lidt længere henne mod havnen lå drejeskive, vandkran, remiser og værksted, men de er nu forsvundet, og der er i stedet opført nogle rækker af lave etageejendomme. Bogense havde også en havnebane, der gik ned langs den nordlige kaj, men heller ikke hér finder man nogle jernbanerester.

I næste nummer af Jernbanen fortsætter cykelturen videre ad OMB.

Bogense - „Det gamle ur,
oh lad det... hænge“.



Bogense - „perronsiden“. Gennem den nye dør i gavlen til den gamle retiradebygning kommer man i dag ind til varmestuen for Fyn Bus' chauffører.

