



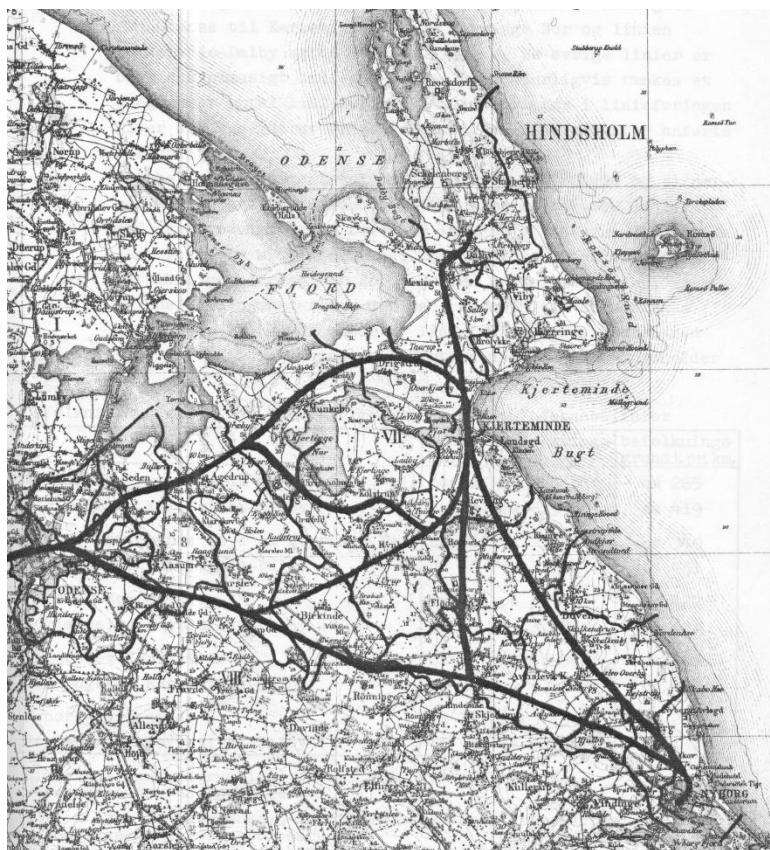
Artikelarkiv Arvesølv 2014

Kampen om Dræby Station

af *Svend Ove Edvardsen*

Størstedelen af det danske jernbanenet blev etableret i sidste halvdel af 1800-tallet. Det begyndte i 1847 med anlæg af en jernbane mellem København og Roskilde, og derefter gik det slag i slag. I 1865 blev strækningen Nyborg-Middelfart åbnet, og i 1868 kom strækningen Fredericia-Århus til. Men det var først i 1872, man fik etableret en færgeforbindelse mellem Strib og Fredericia, så togene kunne overføres mellem Fyn og Jylland. Og Storebælt fik først sine jernbanefærger i 1883. Der var begge steder tale om hjuldampere. Ved Lillebælt hed færgeren "Lillebælt", og ved Storebælt var der tale om to færger "Korsør" og "Nyborg". De første banestrækninger blev anlagt af private selskaber, men allerede fra 1862 gik staten ind i finansieringen af nogle af strækningerne, og i 1885 oprettede man DSB, De danske Statsbaner.

Fra slutningen af 1860-erne begyndte man at anlægge mindre sidebaner med forbindelse til hovedstrækningerne. De fleste blev oprettet af private selskaber. Her på Nordøstfyn begyndte man i starten af 1880-erne at sysle med planer om en jernbaneforbindelse. Da der var delte meninger om linjeføringen, blev der dannet to forskellige udvalg. Et Langeskov-udvalg, der arbejdede for en forbindelse Kerteminde-Langeskov, eventuelt med forlængelse til Ringe. En sådan bane var hovedsagelig i købstadens interesse, da man nødigt ville have oplandet knyttet for tæt til Odense. Det andet udvalg, som opstod lidt senere, kaldtes Marslev-udvalget og satte sig på en forbindelse fra Kerteminde til Marslev eller helt til Odense. Det havde støtte i landkommunerne, da disse gerne ville have bedre forbindelse til Odense. Men også enkelte medlemmer af Kerteminde byråd og af Odense amtsråd samt nogle storkøbmænd støttede dette projekt. Odense byråd var ikke repræsenteret i nogen af udvalgene. Man følte nok sine interesser dækket af landkommunerne.



Skitse over de mange forslag til en Kertemindebane

Først i 1883 blev Munkebo sogneråd direkte involveret i planerne. Da fik man en henvendelse fra Mesinge sogneråd, som spurgte, om Munkebo ville tiltræde et andragende til amtsrådet om at få undersøgt muligheden for en jernbanelinje fra Hindsholm nord om Kerteminde Fjord til Odense udenom Kerteminde. Munkebo sogneråd indkaldte via Kirkestævnet til et stort møde om sagen. Der mødte cirka 100 deltagere op, og en afstemning ved mødet viste, at der var stort flertal for – kun 4 stemte imod – at tilslutte sig andragendet til amtsrådet, og man vedtog endvidere, at Munkebo skulle tilbyde at tegne aktier for 30.000 kr. Sognerådet vedtog uden videre at acceptere afstemningsresultatet. En sådan jernbane ville give en god og hurtig forbindelse fra Hindsholm til Odense, og ideen fik tilslutning både fra de andre Hindsholm-kommuner og fra Drigstrup.

Men denne jernbaneforbindelse var jo slet ikke i Kertemindes interesse, og man blev bakket op af amtsrådsformand Heltzen, som endda truede med at nedlægge veto i amtsrådet i henhold til Landkommunalloven mod en sådan nordlig bane. Han følte et ansvar for købstaden og var bekymret for, at byen skulle miste sit opland, uden at den fik nogen glæde af banen. Heltzen blev imidlertid på et amtsrådsmøde belært af senere conseilspræsident Klaus Berntsen om, at Indenrigsministeriet havde erklæret, at han ikke havde vetoret i dette spørgsmål, og man vedtog med stort flertal, at amtsrådet ville yde 2/3 af, hvad landkommunerne måtte yde, til en Odense-Kerteminde bane enten nord eller syd om Kerteminde Fjord.

Senere i 1883 fik sognerådet i Munkebo et brev fra en komite i Kerteminde, som arbejdede på en forbindelse til Odense syd om fjorden. Herved kunne man få det største befolkningsunderlag til banens drift. Men den ville flertallet i sognerådet ikke bidrage til. To medlemmer gik imidlertid ind for, at man skulle yde et passende tilskud til den sydlige linje, hvis man kunne få en station ved Gallehusvejens (nuværende Skovvej) tilslutning til Kølstrupvej.

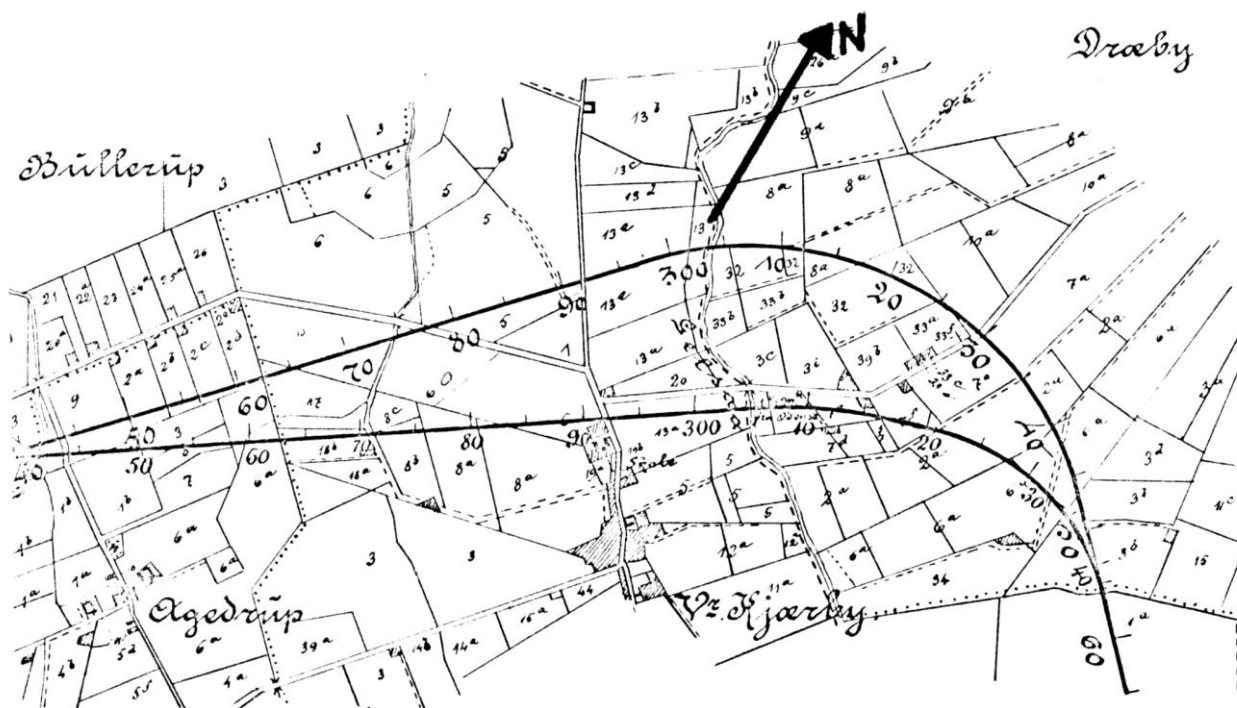
Resultatet blev, at man i begyndelsen af 1884 holdt et nyt beboermøde, hvor sognerådet fik frie hænder til at købe aktier for op til 30.000 kr. i en bane syd om fjorden, hvis linjen fik en bøjning imod Munkebo, så der kunne laves en station ved landevejen mellem fattiggården og Dræby. Landevejen gik dengang gennem Dræby, og bøjningen var tænkt så stor, at banen gik nord om byen.

Efterfølgende vedtog sognerådet at tegne et beløb på 20.000 kr. til en sydlig bane, og hvis Hindsholm-kommunerne og Drigstrup gik med, ville man acceptere banens forlængelse til Dalby. Men man ville nu kræve en station mellem Dræby og Gjels Å eller ved Østergårds Mølle. Sidstnævnte placering var at foretrække, da man så håbede, at Østergård ville bidrage med et beløb til banen, som kunne nedsætte Munkebos bidrag. Østergård accepterede faktisk at tegne aktier for 4.000 kr. på betingelse af, at der ikke måtte udskænkes stærke drikke på stationen.

Herefter var der ret stille om projektet, men i februar 1891 blev sognerådet anmodet om at sende en repræsentant til et udvalg om jernbanesagen. Man sendte Rasmus Pedersen, som fik bemyndigelse til at tilbyde 25.000 kr. til en jernbane Odense-Kerteminde-Dalby nord om fjorden og med stationer ved Munkebo og Dræby. Man havde ikke glemt den nordlige linjeføring endnu. Men holdningen ændredes langsomt, og i juni accepterede man i sognerådet med 4 stemmer mod 3 at bidrage med 6.000 kr. til en bane til Dalby syd om fjorden på betingelse af, at der blev placeret en station ved landevejen nord for Den konservative Klub (nuværende Dræby VVS). Senere på året tilbød man dog at forhøje bidraget til 12.000 kr.

Året efter fortsatte forhandlingerne, og tilbuddet om bidrag blev forhøjet til 14.000 kr. Men først i april 1894 vedtog sognerådet at tegne aktier for dette beløb i en

Odense-Kerteminde-Dalby jernbane med station ved Den konservative Klub. Senere på året gav Amtsrådet tilladelse til, at man kunne optage et lån på beløbet til 4% årlig rente og en løbetid på højst 60 år.



Dræbybøjningen på Kertemindebanen før (øverst) og efter den sidste justering i 1897

I maj 1894 blev der vedtaget en ny jernbanelov, hvori der blev opregnet 29 projekter, som staten ville støtte med halvdelen af anlægsomkostningerne på visse betingelser. Et af projekterne var Odense-Kerteminde banen, eventuelt med forlængelse til Dalby.

I løbet af 1895 havde jernbaneudvalget en del forhandlinger med Ministeriet for offentlige Arbejder, der foretrak en bane uden forlængelse til Dalby, men resultatet blev, at ministeriet gav koncession til den forlængede bane, hvis de interesserede kommuner ville garantere at betale halvdelen af eventuelle meromkostninger ud over de tegnede beløb, hvilket man accepterede.

Men de endelige søm var endnu ikke slået i. I slutningen af 1896 blev der afholdt et møde på Hundslev Mark mellem sognerådet og en besigtigelseskommission. Her foreslog kommissionen, at man strøg bøjningen mod Dræby, således at banen førtes syd om V. Kærby. Det var især Kerteminde byråd, som stod bag forslaget, da en station i Dræby ville gøre det lettere for hindsholmerne at komme til Odense uden om Kerteminde. Men denne ændring kunne Munkebo sogneråd ikke gå med til, og man følte sig i så fald ikke bundet af den tilbudte aktietegning, da banen med den foreslåede ændring ville blive betydningsløs for kommunen. Derimod tilbød man en forøget aktietegning, hvis stationen ved Den konservative Klub blev bibeholdt.

I løbet af 1897 blev der forhandlet yderligere, og resultatet blev en mindre justering mod syd af baneforløbet ved Dræby, så stationen fik den placering, vi kender i dag, og Munkebo reducerede som følge heraf sin aktietegning til 12.000 kr. Der forløb endnu et års tid med stridigheder mellem ministerium, amtsråd og kommuner bl.a. om banens forlængelse til Dalby, broen over havnen i Kerteminde og placeringen af Kerteminde station, inden man kunne gå i gang med anlæggelsen af banen, der blev idriftsat i april 1900 og forlænget til Martofte i 1914.



I baggrunden ses den endelige placering af Dræby station og banelinjen. Forrest ejendommen Tvelund.

I efteråret 1900 fik en Niels Pedersen fra Odense bevilling til at oprette en restaurant i en ejendom ved Dræby station mod at afgive en erklæring om, at han ikke ville udskænke brændevin eller andre stærke drikke. Den blev derfor hurtigt døbt "Afholdshotellet".

Efter at banen var i drift fremkom proprietær Suhr, Østergård, i 1901 med en ansøgning til sognerådet om at give støtte til en tidligere projekteret holdeplads med sidespor og trinbræt mellem Østergårds Mølle og Østergård. Men det kunne man ikke bevilge penge til på det tidspunkt. Først efter, at Marius Boel havde købt Østergård i 1926, oprettede det daværende OKMJ-selskab et trinbræt ved Trællerup.



Trællerup holdeplads med læskur og læsserampe

Kilder:

Kirsten Helle Pedersen: Kampen om Kertemindebanelinjen, speciale i historie ved Odense Universitet, udgivet af Historisk Samfund for Fyns Stift 1978.

H. K. Hansen: Uddrag af Munkebo Sogneråds protokoller 1881-1953.