

Da Ærø skulle have en jernbane

Det ærøske baneprojekt 1916–1917

Af *Vigand Rasmussen*

Anlæggelsen af det danske jernbanenet kan stort set opdeles i to perioder. Den første er karakteriseret af bygningen af hovedbanerne begyndende med København-Roskilde i 1847 og afsluttende med den vestjyske længdebane (Varde-Ringkøbing-Holstebro) i 1875.

Den anden periode prægedes af anlæggelsen af en række sidedbaner med kulmination i de tre store jernbanelove af 1894, 1908 og 1918. Med 1894-loven indledtes således et jernbanebyggeri, der overgik den store anlægsperiode fra 1868 til 1878. I sidstnævnte var der i årligt gennemsnit åbnet 92 km jernbaner, men i perioden 1895 til 1901 anlagdes 137 km jernbane årlig.

Fornyeede krav om anlæg af flere baner førte til loven af 1908, der indeholdt fem nye statsbaneanlæg og 51 privatbaneanlæg. Denne lov medførte et nyt opsving i banebyggeriet, indtil 1. verdenskrig med vareknaphed og prisstigninger lagde en dæmper på baneanlæggene. På den anden side var krigen medvirkende til den tredje og sidste store jernbanelovs vedtagelse i 1918, idet Danmark som de øvrige neutrale lande kom i en gunstig stilling inden for verdensøkonomien med et udenlandsk tilgodehavende på omkring 1 milliard kroner ved krigens afslutning. De stærkt stigende pengeindtægter under krigen bevirkede et optimistisk syn, også på fremtidige jernbaneanlæg, og der fremkom en række projekter. Regeringen fandt det klogt at imødekomme disse ønsker ud fra den opfattelse, at kunne der opnås enighed om anlæg af disse baner, kunne de derved bruges til at modvirke et indrepolitisk modsætningsforhold. Hertil kom, at Tyskland i 1917 begyndte

på den uindskrænkede u-bådskrig, hvorved tilførslerne af bl. a. råvarer til industrien reduceredes kraftigt. Dette måtte medføre en arbejdsløshed, der delvis kunne imødegås ved at påbegynde anlæggelsen af en række jernbaner. Disse ville dog også blive ramt af materialemangelen, men de nødvendige jordarbejder kunne udføres.¹⁾

Størstedelen af de jernbaner, der var foreslået i 1894-loven, blev anlagt, idet kun tre af lovens 29 privatbaneanlæg ikke blev til virkelighed. 1908-loven indeholdt som nævnt 51 privatbaneprojekter, hvoraf de 20 ikke blev ført ud i livet, medens 33 af 1918-lovens 42 projekter fik samme skæbne.²⁾

Herudover fremkom i tiden op mod den 1. verdenskrig en del jernbaneprojekter, der ikke nåede så langt som til at blive forelagt på rigsdagen. Et af disse var forslaget om en jernbane på Ærø.

Allerede i 1895 var Ærø blevet inddraget i en plan om en jernbane. Det drejede sig om et forslag om en bane fra Svendborg over Tåsinge og Siø til Rudkøbing og herfra videre dels til Spodsbjerg dels over Ristinge til Marstal. Planen var ret usædvanlig, idet de broer, der skulle forbinde øerne, var tænkt som hængefærgebroer. Projektet blev dog opgivet, antagelig fordi udgifterne blev noget større end først antaget.³⁾

I 1916 fremkom da et forslag om en jernbane på Ærø. Den skulle forbinde øens tre største byer Marstal, Ærøskøbing og Søby, der på det tidspunkt havde henholdsvis 2407, 1364 og 1251 indbyggere.⁴⁾ Forlydender om, at man arbejdede med planer om anlæg af en jernbane, fremkom i „Ærø Dagblad“, som den 10. juni 1916 kunne meddele, at proprietær I. A. Hansen fra Langeland⁵⁾ i Svendborg amtsråd havde oplyst, at der var tale om et baneanlæg på Ærø.⁶⁾ Hvornår tankerne om en bane er opstået, kan ikke siges på grundlag af det tilvejebragte materiale, udover at der foreligger en længdeprofil og et overslag over udgifterne, dateret den 22. maj 1916. Både „Ærø Dagblad“ og „Ærø Avis“ mente (i to enslydende notitser henholdsvis 13. og 14. juni), at

projektet var udarbejdet „vistnok på initiativ af enkeltmænd på øen.“ Et par af disse kan identificeres, idet de stod som indbydere til det møde, der afholdtes den 23. juni på Ærøskøbing rådhus, hvor man skulle diskutere projektet. Indbyderne var amtsrådsmedlem L. Petersen, Bjergenegård ved Ærøskøbing, samt herredsfoged og borgmester Iver Krabbe, Ærøskøbing.⁷⁾

Repræsentanter fra samtlige kommuner øen over var mødt op, og borgmester Krabbe forelagde projektet, der var udarbejdet af ingeniør V. Marstrand, København.⁸⁾ Planerne gik ud på en banelinje fra Marstal via Græsvænge og Krag næs over dæmningen ved Gråsten Nor til Lille Rise. Herfra videre til Stokkeby, ned til Borgnæs Enge og ind til Ærøskøbing. Søbystrækningen skulle dreje fra i Borgnæs Enge og via Tranderup, Bregninge, Skovby og Søbygård gå til Søby. Hele banen ville blive ca. 25 km lang, og den var tænkt anlagt som smalsporet med en sporvidde på 1 m, dvs. samme sporvidde som De bornholmske Jernbaner og Skagensbanen. (Sidstnævnte ombyggedes til normal sporvidde, 1435 mm, i 1924). Man fandt, at en smalsporet bane ville være tilstrækkelig, og desuden mente man, at der kunne ses bort fra muligheden af ved færge at komme i forbindelse med det øvrige banenet i landet; noget, øen dog kom 15 år senere og er den dag i dag.

Banen ville i førkrigspriser koste mellem 1,3 og 1,4 mill. kr., hvilket skulle kunne klares under forudsætning af at staten ville yde halvdelen (som på Langeland), og amtet halvdelen af, hvad kommunerne ville yde.⁹⁾

Et udateret notat, skrevet af en unavngiven person, viser, hvorledes initiativtagerne i tal havde tænkt sig ovenstående fordeling af udgifterne:

Fordeling af anlægsudgifterne mellem stat, amt og kommuner.

Staten	700.000 kr.	(ca. 50 %).
Amtet	233.300 kr.	(ca. 16,7%).
Ærøskøbing	84.300 kr.	(ca. 6,0%).
Marstal	149.000 kr.	(ca. 10,6%).

Marstal Landsogn	77.600 kr.	(ca. 5,5 ⁰ /o).
Tranderup	23.300 kr.	(ca. 1,7 ⁰ /o).
Bregninge	39.850 kr.	(ca. 2,8 ⁰ /o).
Søby	36.400 kr.	(ca. 2,6 ⁰ /o).
Rise	56.150 kr.	(ca. 4,0 ⁰ /o).

I beregningen var de økonomiske byrder fordelt efter de enkelte kommuners indbyggerantal, idet man gik ud fra et tal på ca. 29 kr. pr. indbygger i landkommunerne og ca. 62 kr. pr. indbygger i bykommunerne. Notatet kan med nogen sikkerhed dateres til 6. september 1916, men herom senere.

De af borgmester Krabbe nævnte tal var vel optimistiske, idet Marstrands overslag ganske rigtigt sluttede med en samlet udgiftssum på 1.380.000 kr., men Krabbe synes ikke at have nævnt noget om Marstrands slutbemærkning gående ud på, at overslaget var baseret på førkrigspriser. I 1916 skulle priserne ifølge oplysninger fra Statens tekniske Tilsyn være gennemsnitlig 33 % højere, hvorved den samlede udgift ville blive 1.840.000 kr.¹⁰⁾

På mødet i Ærøskøbing vedtog man efter en del forhandlinger at sende planerne til de enkelte kommunalbestyrelser, for at disse kunne tage stilling til projektet. Når det var sket, var det meningen, at hver kommunalbestyrelse skulle vælge to repræsentanter til et udvalg, der skulle forberede lovforslag om en jernbane på Ærø. Dette forslag skulle herefter forelægges i Rigsdagen af øens rigsdagsmand. Det var åbenbart hensigten at få forslaget med på den kommende jernbanelov (jernbaneloven af 1918).

Først når et lovforslag var vedtaget som lov, skulle kommunalbestyrelserne tage stilling til sagen, stille krav om retningslinjen, om stationernes placering og på basis deraf tegne tilskud.¹¹⁾

Der kan have været flere årsager til, at der på dette tidspunkt fremsattes ønsker om en jernbane på øen. Ganske vist nævnes kun en enkelt i referatet fra mødet den 24. juni, idet det blev fremhævet, at Ærø gennem 40 til 50 år over stats- og amtsskatterne havde ydet et tilskud til såvel stats- som privatbaner, hvorfor det synes rimeligt, at stat og amt gjorde gengæld og gav et tilskud

til en bane på øen, således at man også på Ærø kunne nyde de fordele, en bane førte med sig.¹²⁾

I tiden før og nogle år efter, at Ærø blev udskilt fra Sønderjylland (i 1864), havde hver kommune sit stykke af landevejen at vedligeholde. Vejene var dengang i en udmærket stand, men det var også, før den store færdsel satte ind. Senere kom landevejene ind under Svendborg amts vejvæsen, der ikke synes at have taget hensyn til de følger, den efterhånden stigende trafik havde på landevejenes tilstand. Der blev brugt de samme kvanta vejmateriale til vedligeholdelse som hidtil, og resultatet blev, at vejenes tilstand omkring 1908 var meget ringe. Dette var naturligvis til gene for den ret store trafik af bøndervogne, der bragte landbrugsprodukter til udskibningshavnene Marstal, Ærøskøbing og Søby.

I „Ærø Folkeblad“ fremkom der i 1908 en kritik af vejvæsenet og dets arbejde på Ærø, en kritik, der sammen med, at Ærø fik en repræsentant i amtsrådet, medførte nogle forbedringer, men åbenbart ikke nok,¹³⁾ hvilket ses af en klage fra beboerne af Ærøs vestlige sogne over vedligeholdelsen af landevejen Ærøskøbing-Olde Mølle-Søby. Klagen blev forelagt Svendborg amtsråd på mødet den 15. marts 1917, men den blev ikke fulgt.¹⁴⁾ I september samme år drøftedes, om amtet skulle anskaffe en jerntramle til de ærøske landeveje i stedet for den hidtil anvendte stentromle, men anskaffelsen blev udsat.¹⁵⁾ Herudover synes amtsrådet ikke at have beskæftiget sig med de ærøske landeveje i den her behandlede periode.

Det er da forståeligt, at ærøboerne søgte en forbedring af landtransporten på anden vis, nemlig ved at søge at få en jernbane, der kunne have betydet en aflastning for de åbenbart ret misereable landeveje, især med hensyn til godstransporten.

Også inden for post- og passagertransporten kunne en bane have betydet en ændring til det bedre. Posten blev på den tid transporteret med postvogne af ældre type. At der ikke var uheld tilfredshed med postbesørgelsen på øen illustreres ved følgende ci-

tat fra et læserbrev i „Ærø Folkeblad“ den 22. november 1916.

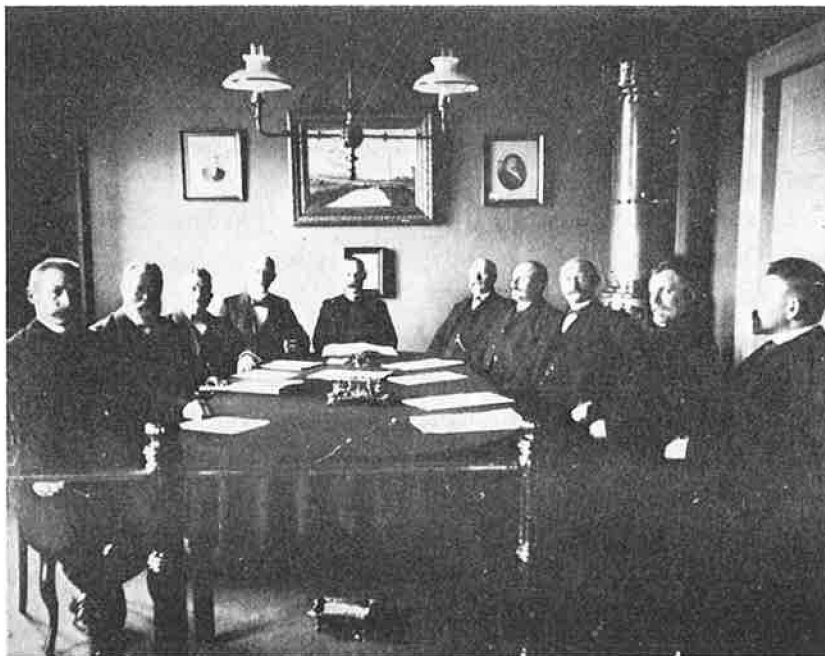
„Det er jo ganske mærkværdigt at tænke sig, at der er ofret store pengesummer til nattog og natdampere for at få posten hurtigt frem, men så snart den når Marstal, så er tempoet det samme som for 50 år tilbage.

Til turen København-Marstal, ca. 28 mil (196 km), bruges 8 timer, Marstal-Ærøskøbing-Søby, ca. tre og en halv mil (24,5 km), tager seks og en halv time.“

Ej heller var det nogen fornøjelse at være passager i disse postvogne. Dels tog det, som nævnt, en rum tid, inden man nåede frem, dels var det så som så med at nyde den langvarige rejse, da de rejsende på grund af vejenes dårlige tilstand og vognenes ditto affjedring blev rystet godt igennem under køreturen. Hvis en passager var blevet døsigt af den staldlugt, der kunne være i vognene, kunne han risikere at vågne op nede på vognens gulv, med mindre vognene var udstyret som postvognene på Brande-Vejle-ruten, hvor armene kunne stikkes ind i nogle stropper, der hang ned fra loftet, hvorved man var sikret mod at falde ned fra sædet under en eventuel blund.¹⁶⁾

Forslaget om en ærøsk jernbane kan måske ses som et led i den store interesse for jernbaneanlæg, der herskede i landet på det tidspunkt. Endelig kan det have spillet ind, at langelænderne fik en jernbane i 1911, og at denne bane løste sin opgave på tilfredsstillende vis.

Den næste fase i jernbaneprojektets tilværelse var, at de respektive kommunalbestyrelser hver skulle vælge to repræsentanter til det foreslåede jernbaneudvalg. Fra Ærøskøbing byråd havde kommunerne fået tilsendt kort og overslag over projektet.¹⁷⁾ I Marstal kommunalbestyrelse fik forslaget en velvillig modtagelse. Et af medlemmerne nævnte den sum, som Marstal skulle yde (ca. 150.000 kr., dvs at der stadig ikke blev taget hensyn til Marstrands afsluttende bemærkning), og fandt den stor, men ikke for stor i betragtning af de fordele og det fremskridt i trafikal henseende, en bane ville betyde. Kommunalbestyrelsen sluttede be-



Ærøskøbing byråd, fra venstre mod højre: Købmand Erik Stærke, Vestergade; købmand P. Th. Lauritsen, Søndergade; manufakturhandler Peter Schneekloth; købmand Laurits Hansen jun., Søndergade; borgmester Iver Krabbe; skibsreder Carl C. Birkholm, Smedegade; snedker Niels Petersen, Slutteryden; jordbruger Peter Slot, Uhrehoved; Hans Petersen; forstander Magnus Blomberg. Billedet er ikke dateret, men optagelsestidspunktet må ligge mellem 29. jan. 1912, hvor Krabbe blev borgmester i Ærøskøbing, og kommunevalget den 11. marts 1913, da to af de på billedet værende byrådsmedlemmer (Stærke og Laurits Hansen) ikke var at finde i det nye byråd (forf. arkiv).

handlingen af sagen med at vælge to medlemmer til udvalget.¹⁸⁾ Også i de øvrige kommunalbestyrelser valgtes repræsentanter til udvalget.¹⁹⁾ Et gennemgående træk var, at samtlige øens sognerådsformænd blev valgt til udvalget, hvad der måske kunne betyde, at sagen på det stade blev betragtet som værende af betydning, og ikke blot et punkt på dagsordenen, der skulle overstås i en fart og så let som muligt.

Den 6. september 1916 holdt udvalget sit første og antagelig eneste møde på rådhuset i Ærøskøbing. Det eneste, aviserne („Ærø

Folkeblad“ og „Ærø Avis“) kunne berette dagen efter, var, at der var blevet nedsat et forretningsudvalg på 5 medlemmer, der skulle fremskaffe nærmere oplysninger.²⁰⁾ Det før nævnte notat stammer sandsynligvis fra dette møde, da det indeholder navnene på de fem, der blev valgt til forretningsudvalget, og desuden indeholder en dagsorden, hvis første punkt lyder: „Valg af 5 mands udvalg“. Udover dette valg skulle man ifølge notatet have drøftet forskellen i anlægssummen på bred- (dvs. normal-) og smalsporet bane. At dette punkt er kommet videre end til en drøftelse, viser et overslag over udgifterne ved anlægget af en normalsporet jernbane udarbejdet af Marstrand den 13. januar 1917. Ifølge overslaget ville udgifterne i alt beløbe sig til 1.600.000 kr. (dvs. ca. 200.000 kr. dyrere end det smalsporede projekt), men igen fulgt af en bemærkning fra Marstrand om, at overslaget var baseret på førkrigstids-priser, og at et øjeblikkeligt prisniveau ikke eksisterede, da en stor del af materialerne slet ikke kunne skaffes.²¹⁾

Punkt 3 på mødets dagsorden var køb af materiel fra Skagensbanen, der skulle ombygges til normalspor. Planerne for denne ombygning var gjort klar i løbet af 1916 og 1917, og projektet blev optaget på jernbaneloven af 1918.²²⁾ Hvilket materiel det skulle dreje sig om, nævnes ikke, men der kan være tale om skinner med tilbehør og/eller rullende materiel. Ifølge Marstrands overslag skulle den ærøske smalsporsbane have en overbygning på 18 kg/m skinner, og i 1916 havde Skagensbanen skinner af denne type på strækningen Højen-Ålbæk, og Skagen-Højen havde haft den samme type, men de var blevet udskiftet med 22,5 kg/m skinner.²³⁾ Det vil sige, at den ærøske bane i givet fald havde kunnet erhverve sporet fra strækningen Skagen-Ålbæk i alt 19,7 km plus side- og læssespor, hvorved man ville komme op i nærheden af de 29,7 km spor, der skulle bruges ifølge Marstrands forslag.

Det rullende materiel kunne også været blevet erhvervet fra Skagensbanen ved dennes overgang til normalspor, bortset fra trækraften, men herom senere.

Efter dette møde varede det længe, inden jernbaneplanerne igen blev taget op til behandling på kommunalt plan, bortset fra at planen nævntes i Marstal kommunalbestyrelse i forbindelse med en ordning af de trafikale forhold på byens havn, der var på dagsordenen den 3. januar 1917.

Den 26. februar skrev sognerådsformand Brandt, Rise, et brev til borgmester Krabbe, Ærøskøbing, hvori han understregede, at man måtte søge at få forslaget optaget på den kommende jernbanelov. Brandt var af den opfattelse, at „alle er dog sikkert enige om at søge et forslag fremmet i henhold til hvilket eventuelt vore efterkommere kan bygge, hvis ærøboerne som lever og råder nu, ikke kan enes.“ Han foreslog da Krabbe, at denne indkaldte forretningsudvalget til møde den førstkommende uge, hvor man skulle drøfte sagen og eventuelt enes om at sammenkalde kommunalbestyrelserne til et møde for at få truffet en afgørelse om at fremme jernbaneforslaget.²⁴⁾

Om mødet blev holdt er uvist, men Brandts opfordring til at fremme sagen synes ikke at være blevet fulgt. Der kan i dette brev anes en resignation med et stænk af bitterhed over for den modstand og de vanskeligheder, projektet åbenbart var stødt på. Det synes ligeledes klart, at initiativtagerne havde opgivet at få gennemført baneprojektet på indeværende tidspunkt, i stedet ville man blot søge at få det optaget på jernbaneloven i håb om, at de kommende generationer ville vise et bedre sammenhold og få gennemført projektet.

De divergerende meninger om projektet afspejledes blandt andet i en del læserbreve i „Ærø Folkeblad“ i løbet af efteråret 1916 og foråret 1917. Brevskriverne var stort set enige om, at de ærøske landevejes tilstand var yderst ringe, og at den eksisterende post- og passagertransport ikke var fulgt med tiden. Derimod var der uenighed om, hvorvidt fremskridtet skulle komme i form af jernbane eller automobil. Modstanderne af en jernbane hævdede, „at de fleste fornuftigt tænkende mennesker dog sikkert anser dette projekt for en drøm,²⁵⁾ og at de forældede postvogne

burde ombyttes med automobiler. Tilhængerne gjorde opmærksom på, at en postbil ikke ville løse landbrugets transportbehov, og man henviste endvidere til de dårlige erfaringer, man havde med „bilomnibusser“ landet over. Folkebladet selv, der var en af de ivrigste forkæmpere for banen, fremkom for eksempel med en grumme beretning fra Mors, der skulle vise, at det absolut ikke var noget fremskridt med en postbil.²⁶⁾ Desuden gjorde avisen opmærksom på, at „når postvæsenet indfører automobiler er det på steder, hvor jernbaner aldrig vil komme. Vi behøver vel ikke nærmere at omtale de smalle bugtede ærøske veje i denne sammenhæng.“²⁷⁾

Med ovenstående citat in mente lovede det ikke godt for gennemførelsen af jernbaneplanerne, at postvæsenet den 16. april 1917 meddelte, at en postbil ville blive sat i fart mellem Ærøskøbing og Marstal til den 1. maj. Køretiden ville blive 45 minutter, og der ville blive en afgang i hver retning om dagen.²⁸⁾ Hertil kommenterede „Ærø Folkeblad“, at „automobilet dog må betragtes som et fremskridt, indtil jernbanen er en kendsgerning.“²⁹⁾

Den 7. maj var der byrådsmøde i Ærøskøbing, hvor man behandlede et andragende om tilskud til den nystartede postbil. Der blev bevilget 3.000 kr. for 1917–18,³⁰⁾ og i den forbindelse kom baneprojektet til drøftelse. Krabbe, en af initiativtagerne, havde nu ændret mening, idet han mente, at baneprojektet var slået ihjel af den nyoprettede bilrute.³¹⁾

Herefter blev sagen ikke draget frem før i Ærøskøbing byråds møde den 7. november 1917. I den mellemliggende tid havde „Ærø Folkeblad“ dog af og til med slet dulgt skadefryd konstateret, at den nye postbil ikke altid var i stand til at klare trafikken mellem Marstal og Ærøskøbing uden hjælp af de gamle postvogne.³²⁾

På mødet den 7. november blev jernbanesagen taget op af blikkenslagermester H. Rixen. Han havde som formand for Håndværker- og Industriforeningen modtaget henvendelse om at få sagen fremmet og få liv i jernbaneudvalget. Han anbefalede, som



Det nuværende sporareal på Ærøskøbing havn, hvor også Ærøbanens station skulle have ligget. (29. jan. 1971, forf. foto).

Brandt i ovennævnte brev, at man søgte at få sagen optaget på jernbaneloven, men borgmesteren holdt fast ved den opfattelse, han havde givet udtryk for på mødet den 7. maj; han fandt banen absolut skadelig for Ærøskøbing og ønskede at udtræde af udvalget. Efter nogen debat mellem medlemmerne udtalte Rixen, at han ønskede en afslutning på sagen, og han anmodede borgmesteren om at indkalde udvalget til møde, hvilket denne lovede.³³⁾ Om Krabbe holdt dette løfte, kan ikke afgøres, i hvert fald synes der ikke at være efterladt akter fra et møde.

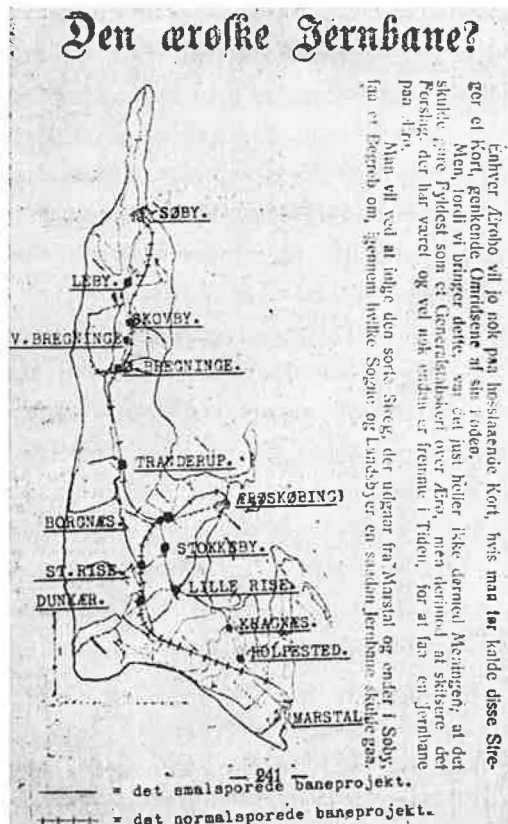
I slutningen af december 1917 døde en af banens forkæmpere, amtsrådsmedlem Laurits Petersen. „Ærø Folkeblad“ sluttede nekrologen med at citere Petersens syn på en bane: „Banen vil komme trods den modstand, den vil møde. *Den vil komme.*“³⁴⁾ Det gjorde den nu ikke, idet hele sagen synes at ebbe ud i løbet af 1918.

På grundlag af det foreliggende materiale kan det være vanskeligt at pege på en afgørende årsag til, at projektet blev opgivet. Krabbes bratte omsving er ligeledes lidt vanskeligt at forklare. Hans egne begrundelser synes lidt søgte, idet det forekommer en smule besynderligt, at en bil med plads til 4 passagerer og kun befarende en del af øen skulle kunne få en af banens initiativtagere til i den grad at ændre syn på et projekt, der ville have betydet en trafikal forbedring for hele øen og en større kapacitet i såvel passager- som godstrafikken. At en jernbane skulle være blevet til skade for Ærøskøbing (Krabbes anden begrundelse) er ligeledes en usædvanlig betragtning, thi dels ville banen have betydet en bedre forbindelse med oplandet til gavn for handel og håndværk, og dels ville Ærøskøbing efter planen være blevet banens hovedsæde med deraf følgende bosættelse af personale fra driftsleder til remisearbejder, hvilket ville have været et kærkomment befolkningstilskud, da byen allerede dengang havde tilbagegang i indbyggerantallet.

I januar 1918 var af jernbaneudvalgets 15 medlemmer 5 gledet ud af deres respektive kommunalbestyrelser ved kommunalrådsvalgene i marts 1917, 1 var afgået ved døden (L. Petersen), og 1 havde skiftet mening (Krabbe). Denne udvikling kan muligvis have haft nogen betydning for projektets skæbne. Det er også tænkeligt, at det beløb, der skulle tilvejebringes til anlæg af banen, i nogen grad har lagt en dæmper på gemytterne, i hvert fald var Marstrands bemærkninger i slutningen af de to overslag ikke befordrende for lysten til at gennemtrumfe projektet, idet de forudsagde, at den færdige bane givetvis ville blive noget dyrere end beregnet i overslagene, og desuden ville det være svært at skaffe de nødvendige materialer. Planerne var således fremkommet på et ugunstigt tidspunkt. Det er muligt, at projektet kunne være ført ud i livet, hvis det var ført frem 10 år tidligere, dvs. samtidig med at Langelandsbanen kom på tale.⁹⁵)

Det smalsporede projekt

Ærø består groft taget af en stor bakkekam, der via et inddæmet område (Gråsten Nor) har forbindelse med en anden bakketop. Marstal ligger ved foden af sidstnævnte på dennes østlige side. Ærøskøbing og Søby er beliggende ved foden af den store bakkekams nordlige side. Det er da givet, at en bane, der skal forbinde disse tre byer og samtidig gå gennem deres opland, må forudsætte ret store jordarbejder. Disse var da også en af de stør-



Affotografering af kort stammende fra „Ærø Lokale Vejviser“, 1918, udg. af J. P. Rasmussen m. fl., Ærøskøbing. På kortet er i forbindelse med udarbejdelsen af denne artikel indtegnet den normalsporede og den smalsporede banelinje samt afsat de foreslåede stationer. (Vejviseren er venligst stillet til rådighed af forfatterinden Tove Kjørboe, Ærøskøbing).

re poster på Marstrands overslag, idet beløbet var på 245.200 kr. i førkrigstids-priser. Banen skulle have haft ca. 26 dæmninger og 23 gennemskæringer. Desuden regnede man med kystsikring på en 440 m lang strækning, hvor siges der ikke noget om, men det drejede sig antagelig om den strækning, hvor banen skulle bruge dæmningen ved Gråsten Nor til at komme over til Kragnæs.

En anden stor post i overslaget var udgifterne til overbygningen. Denne skulle, som nævnt, bestå af 18 kg/m skinner, hvoraf der skulle bruges 29,7 km fordelt på 25,1 km hovedspor og 4,6 km sidespor. Desuden skulle der bruges 44 sporskifter, hvilket i alt ville beløbe sig til 375.100 kr. Banen ville have fået en viadukt ved Lille Rise, hvor den skulle krydse landevejen Marstal-Ærøskøbing. Herudover ville der blive to landevejsoverkørsler, 38 offentlige og 100 private overkørsler.

Det rullende materiel skulle have bestået af 3 motorvogne, 4 bivogne, 4 lukkede godsvogne og 14 åbne godsvogne. Det mest bemærkelsesværdige er, at trækraften udelukkende skulle bestå af motorvogne, thi på det tidspunkt fandtes der ingen motorvogne i drift i landet. Først i 1921 fik en privatbane en motorvogn, og statsbanerne fulgte efter med deres første i 1925.³⁶⁾ I begge tilfælde drejede det sig om vogne med relativ svag maskinkraft (120 og 100 HK), hvorfor man kan tvivle på, at motorvogne ville have kunnet bestride trafikken på den ærøske bane med de stærke stigninger, der var adskillige steder. Længdeprofilerne angiver flere stigninger på 20 ‰ og endog en enkelt på 25 ‰. Til sammenligning kan nævnes, at Langelandsbanens største stigning var på 10 ‰,³⁷⁾ og at statsbanernes største stigning i 1949 var på 25 ‰, men det var på S-banen mellem Vanløse og Godthåbsvej. Den største stigning på en ikke-elektrisk strækning var 20 ‰ på Sønderborg-Mommark banen. Herudover har ingen statsbanestrækning større stigning end 12,6 ‰.³⁸⁾ Det var da sandsynligt, at den ærøske bane ret hurtigt havde været nødt til at anskaffe et par damplokomotiver til at tage sig af de større tog, specielt godstog.

Det øvrige rullende materiel var mere almindeligt. Vognparken skulle antagelig have været forøget efter nogle års drift, især var antallet af lukkede godsvogne (4) vel nøjsomt, men det er et træk, der præger det meste af overslaget, således også stationsbygningerne, idet der kun skulle være sådanne i Søby, Marstal, Ærøskøbing og Borgnæs. Sidstnævnte skulle tillige være bolig for en banemester. Varehuse skulle der være samme steder minus Borgnæs, og remiserne, værkstederne og tankanlæggene skulle være i Ærøskøbing. Herudover var der regnet med 9 mindre stationer uden bygninger (Leby, Skovby, V. og Ø. Bregninge, Tranderup, Stokkeby, Lille Rise, Kragnæs og Rolpested). Alle stationer skulle have 50 m indfattet perron, læssespor med læssevej undtagen Borgnæs, der kun var forgreningsstation, svinfold med rampe i Søby, Tranderup, Ærøskøbing og Marstal. Enderampe sammesteds undtagen Tranderup. Længden af side- og læssespor samt antal af sporskifter var påregnet fordelt således:

Søby station	1,62 km side- og havnespor; 8 sporskifter.
Borgnæs Holdeplads	0,22 km side- og havnespor; 3 sporskifter.
Ærøskøbing station	1,00 km side- og havnespor; 10 sporskifter.
Marstal station	0,50 km side- og havnespor; 5 sporskifter.

9 mindre stationer à 0,14 km, 1,26 km side- og havnespor samt 18 sporskifter.

Det normalsporede projekt

Det normalsporede projekt adskilte sig en del fra det smalsporede. Det ville naturligvis være blevet dyrere (ca. 200.000 kr.), og der ville kun være blevet 7 mindre stationer mod 9 i det smalsporede projekt. Derved kan man fastslå den normalsporede bane som identisk med en alternativ linje indtegnet på det målebordsblad med den smalsporede bane, der befinder sig i pakken med arkivalier fra det ærøske baneprojekt, og som opbevares på Lands-

arkivet i Odense. Den normalsporede bane ville have drejet fra den smalsporede inden Rolpested (når man kommer fra Marstal), være gået tværs over Gråsten Nor op til Dunkær, videre herfra til Store Rise og til Borgnæs. Også på den vestlige del af øen ville banen have fået et andet forløb, idet den mellem Bregninge og Skovby ville have gået nord om øens højeste punkt (Synneshøj 60,1 m), hvor den smalsporede var gået syd om, og fra Skovby ville den have gået nord om Søbygård til Søby, dvs. uden station i Leby.

Kilder: (kursiveringen angiver de benyttede forkortelser.)

Utrykt materiale:

Dette udgøres først og fremmest af en pakke i Landsarkivet i Odense med påskriften: „Arkivalier fra udvalget for en jernbane på Ærø 1916“. Pakken indeholder kort, længdeprofiler og *overslag* over udgifterne til henholdsvis en smalsporet og en normalsporet bane, udarbejdet af Vilhelm Marstrand den 22. maj, 1. juli 1916 og 13. jan. 1917. Endvidere findes en liste over udvalgsmedlemmerne med „*anmeldessedler*“ fra kommunalbestyrelserne samt et udateret notat. Af korrespondance findes et *brev* fra J. P. C. Brandt til borgmester Krabbe af 26. feb. 1917. Herudover er der af trykt materiale benyttet *forhandlingsprotokoller* fra Ærøskøbing kommune 1906–1921 og Marstal kommunalbestyrelse 1915–1918 samt fra Bregninge, Søby og Tranderup sogneråd og Svendborg amtsråd.

Trykt materiale:

Aagesen, Aage: Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark. 1949.

Andersen, Ib V.: Langelandsbanen 1911–1962. 1964.

De Danske Statsbaner 1847–1947. udg. af Generaldirektoratet for Statsbanerne. 1947.

Gregersen, Holtrup og Hermind: *Skagensbanen* 1890–1965. Jernbanchistorisk Selskabs Skrifter nr. 3. 1965.

Uddrag af Svendborg Amtsråds *Forhandlinger*. 1917.

Wilcke, B. og Thomassen, P.: Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel. 1. 1964.

Wilcke, B. og Thomassen, P.: Maribo-Torrig Jernbane. 1967.

Noter:

1. R. Willerslev: Hovedtræk af banernes historiske udvikling, p. 18–107 i DSB 1847–1947.
2. Tallene bygger på Aagesen, p. 61–67.
3. Andersen, p. 9.
4. Statistiske Meddelelser, 4. rk. 51. 1916.
5. I. A. Hansen, Tjørnbjerggård, Langeland. 1861–1932. Proprietær, amtsrådsmedlem, landstingsmand. Havde været med til at føre planen om en jernbane på Langeland ud i livet. (Andersen, p. 12 f og Elberling: Rigsdagens Medlemmer gennem hundrede Aar. 1849–1948. 1949, p. 191 f.)
6. Den pågældende udtalelse er ikke refereret i Svendborg Amtsråds forhandlingsprotokol, mødet 9. juli 1916. Udtalelsen kan dog være fremkommet i forbindelse med det stedfundne valg af amtsrådsmedlemmer, der skulle repræsentere amtsrådet på jernbaneselskabernes generalforsamlinger.
7. Iver Krabbe, 1868–1961. Cand. jur., kammerjunker. 1912 blev Krabbe byfoged og byskriver i Ærøskøbing købstad samt herredfoged og skriver i Ærø herred. 1912 til 1918 var han tillige borgmester i Ærøskøbing købstad, og fra 1919 til 1929 dommer i Ærøskøbing købstad og Ærø Herred. (Falk-Jensen, A. og H. Hjort-Nielsen: Candidati og Examinati juris 1736–1936; Candidati og Examinati Politicis 1852–1936; Candidati og Examinati Actuarii 1922–1936. II. 1955. Kraks Blå Bog. Register. 1969. Ærøskøbing, forhandlingsprotokol.)
8. Vilhelm Marstrand, 1884–1955. Ingeniør og historiker. Marstrand assisterede i 1908–09 professor Lütken (professor ved Polyteknisk Læreanstalt i vej- og jernbanebygning) ved udstikningen af Langelandsbanen, hvilket kan være grunden til, at den ærøske banepanss initiativtagere anmodede ham om at udarbejde det ærøske projekt. I 1909–13 var han beskæftiget bl. a. ved projekteringen af Nordvestfynske Jernbane. Hans historiske virke gav sig udslag i afhandlinger om Åbenrås, Flensborgs, Lunds og Horsens historie. (Dansk Biografisk Leksikon. 1933–44).
9. „Ærø Folkeblad“ og „Ærø Avis“ den 24. juni 1916. „Ærø Dagblad“ den 26. juni 1916.
10. Overslag af 22. maj 1916.
11. „Ærø Folkeblad“ og „Ærø Avis“ den 24. juni 1916.
12. ibidem.
13. „Ærø Folkeblad“ den 22. nov. 1916.
14. Amtsrådsforhandlinger, p. 3.
15. ibidem, p. 56.
16. „Vejle Amts Folkeblad“ den 22. nov. 1957.
17. Forhandlingsprotokol. Marstal. 2. aug. 1916.
18. „Ærø Folkeblad“ den 3. aug. 1916.
19. De valgte var:
 Ærøskøbing (mødet 3. juli 1916): Borgmester Krabbe og jordbruger Slot.
 Rise (mødet 12. juli 1916): Sognerådsformand Brandt og gårdejer Josef Steen, Helle.

- Søby (mødet 14. juli 1916): Sognerådsformand R. M. Rasmussen og murer J. P. Johansen.
- Tranderup (mødet 14. juli 1916): Sognerådsformand Christensen og gård-ejer Chr. Christensen.
- Marstal (mødet 2. aug. 1916): Læge Kromann og garver N. W. Jensen.
- Marstal Landsogn (mødet 2. aug. 1916): Sognerådsformand Hansen og lærer Henriksen.
- Bregninge (mødet 11. aug. 1916): Sognerådsformand Alb. L. Jørgensen og gårdejer, teglmester Peter Madsen.
20. De fem var: Borgmester Krabbe, Ærøskøbing.
Garvermester Jensen, Marstal.
Sognerådsformand Brandt, Rise.
Sognerådsformand A. L. Jørgensen, Bregninge.
Amtsrådsmedlem L. Petersen, Bjergenegård.
(„Ærø Folkeblad“ og „Ærø Avis“ den 7. sept. 1916).
21. Overslag af 13. jan. 1917.
22. Gregersen, Skagensbanen, p. 15.
23. ibidem, p. 14.
24. Brandt til Krabbe. 26. feb. 1917.
25. „Ærø Folkeblad“ den 22. nov. 1916.
26. ibidem, den 21. feb. 1917.
27. ibidem, den 22. nov. 1916.
28. ibidem, den 28. april 1917. Bekendtgørelse fra Ærøskøbing postkontor.
29. ibidem, den 28. april 1917.
30. Forhandlingsprotokol. Ærøskøbing. 7. maj 1917.
31. „Ærø Folkeblad“ den 8. maj 1917.
32. ibidem, den 15. maj og 3. sept. 1917.
33. „Ærø Folkeblad“ og „Ærø Avis“ den 8. nov. 1917.
34. „Ærø Folkeblad“ den 28. dec. 1917.
35. I den forbindelse kan det nævnes, at et af 1918-lovens få jernbaneprojekter, der blev realiseret, var Maribo-Torrig jernbane (23,7 km). Denne banes anslåede anlægssum var i førkrigstids priser ca. 1.000.000 kr. Da banen blev åbnet i 1924, havde den kostet over 3.000.000 kr. at anlægge. (Thomassen p. 5 og 11). Den ærøske bane ville næppe have undgået en lignende stigning i anlægsudgifterne.
36. Wilcke p. 8 og 17.
37. Andersen. bilag nr. 8.
38. Aagesen, p. 27-28.