

Lidt om Ringe jernbanestation

Af Lars Viinholt-Nielsen

Mange danske byer kan takke jernbanen for deres opkomst. Ringe danner i denne henseende ingen undtagelse. Derimod er det mere bemærkelsesværdigt, at jernbanen stadig spiller en betydelig rolle for Ringe, medens mange andre stationsbyer forlængst enten har mistet deres jernbane, eller stationen i byen er blevet nedlagt. I 1980 ankom og afrejste fra Ringe 295.000 passagerer - en forøgelse på 71% i løbet af 5 år. Rejsetallet på stationen overgår således langt rejserne til og fra så betydelige byer som Sønderborg, Varde, Hobro og Grenå.

Da Odense-Svendborg banens anlæg var muliggjort ved lov af 23. maj 1873, var det nu ikke helt sikkert, at banen ville få station i Ringe, thi i loven stod: »Regjeringen bemyndiges til at meddele Consession paa en Jernbane fra Odense Kjøbstad over Kværndrup til Svendborg Kjøbstads Havn«. Hvorfor nu Kværndrup og ikke Ringe? For også dengang var Ringe sogn betydeligt mere folkerigt end Kværndrup.

Der var sikkert 3 årsager til den udtrykkelige fremhævelse af Kværndrup i koncessionen. 1. byen lå ved skæringen mellem 2 betydningsfulde

landeveje Odense-Svendborg og Nyborg-Bøjden. 2. byen havde postekspedition (siden 1858). 3. en af baneanlæggets initiativtagere, baron P. Bille Brahe boede på Egeskov.

Ringe by lå ganske vist også ved skæringen mellem 2 landeveje, men Nyborg-Assens landevejen havde tabt meget i betydning efter Slesvigs afståelse i 1864, idet den gennemgående postforbindelse over Assens hertil da var blevet afbrudt.

Den 20. maj 1874 meddelte regeringen koncession på Odense-Svendborg banen til en personkreds, hvor Odense var stærkt dominerende. Koncessionshaverne havde dog ikke glemt Ringe, idet man indkaldte til stiftende generalforsamling på Ringe Kro, hvor A/S Det sydfyenske Jernbaneselskab (SFJ) blev dannet den 28. maj 1874. SFJ antog straks baneingeniør ved DSB, Søren Dyhr som overingeniør ved baneanlægget, og det blev i væsentlig grad ham, der fik indflydelse på banens linjeføring. På grund af terrænvanskeligheder placerede Dyhr i første omgang Ringe station ca. 800 m øst for byen, da linjen så kunne holdes øst for Sallinge Å og en del jordarbejder spares. Hermed var man dog ikke til-



Ringebu Station

freds i Ringe. Sognerådet og flere private tegnede kun aktier med det forbehold: »At Ringe Station lægges høist 400 Alen øst for Ringe Kirke«. Da aktietegningen i Ringe var meget betydelig - alene sognerådet tegnede 4000 Rd. - bøjede jernbaneselskabet sig, og stationen fik den ønskede placering.

Baneanlægget påbegyndtes i efteråret 1874. Ringe station blev opført i 1875-76. Den blev tegnet af arkitekt W. Haugsted og opført af tømrermester V. Møller begge Odense. Mursten, mørtel, tømmer m.v. blev dog leveret af jernbaneselskabet selv. Man ville ikke risikere noget!

Stationen var i øvrigt ganske som den i Kværndrup (der dog var bygget af gule sten) - en rektangulær bygning i to etager med ekspeditions- og ventesalslokaler i stuen og lejlighed for stationsforvalteren på 1. sal. Fra banens åbning flyttede byens brevsamlingssted endvidere hen på stationen. Allerede 2 år efter åbningen forfremmedes brevsamlingsstedet til postekspedition.

Syd for hovedbygningen placeredes varehuset, og endnu sydligere lå stationens vandtårn. Stationens læssespor til vognladningsgods lå på samme side af banen som stationsbygning og varehus med adgang via

stationsadgangsvejen, der igen var en nyanlagt sidevej til Nyborg-Assens landevejen. Stationens spornet var ejendommeligt, idet perronsporet var udført som vigespor, det gennemgående hovedspor var 2. spor fra perronen og øst herfor fandtes endnu et vigespor. Ved de øvrige stationer på banen var hovedspor og perronspor identiske. Fra 1877 fandtes privat sidespor til »Ringe Handelsetablisement«. De samlede udgifter til stations- og sporanlæg udgjorde 46.900 kr.

I denne tilstand kom Ringe station kun til at henligge i 5 år. I juni 1879 vedtog rigsdagen en lov om en statsbane Ringe-Fåborg, der dog indtil videre skulle bortforpagtes til SFJ, da den nye bane jo ikke havde sporforbindelse til det øvrige statsbanenet. Toggangen skulle begynde og slutte i Ringe, og der måtte derfor bygges en remise og en funktionærbolig til det kørende personale. Der kunne nemlig ikke påregnes husrum til dette i den - trods alt - beskedne by. Endvidere måtte stationens spornet udvides. Forandringerne udførtes i løbet af 1881. Funktionærboligen med 6 lejligheder og remisen med 2 spor blev tegnet af Jysk-fynske Statsbaners arkitekt, N.P.C. Holsøe, og opførelsen blev givet i entreprise til tømrermester Hansen fra Odense. Staten købte stationens vandtårn af SFJ og flyttede det til

Korinth, hvorfra det få år efter blev flyttet til Højrup. Til gengæld indrettedes i Ringe en vandcisterne på remisens loft. Ringe-Fåborg banen fik sit eget lille sporområde syd for hovedbygningen og vest for Svendborg-banens spor. Stationens læssespor måtte derfor flyttes over på denne banes østside. Til drejning af Fåborg-banens lokomotiver anbragtes en drejeskive for enden af banens hovedspor lige syd for stationens varehus. De samlede omkostninger ved stationens udvidelse udgjorde 62.800 kr., der betaltes af staten, som ligeledes erhvervede andel i stationsbygning, varehus m.v. svarende til forholdet mellem længderne af statsbanen til Fåborg og privatbanen til Odense/Svendborg.

De næste 14 år var forandringerne på Ringe station beskedne. I 1890 indførtes der et nyt tog i hver retning på Odense-Svendborg banen, og der blev herefter 2 daglige togkrydsninger i Ringe. I begyndelsen ekspederede man togene et af gangen ved hovedperronen, men da det var for langsommeligt og upraktisk, anlagde man en mellemperron, som dog kun var en beskeden konstruktion af træ.

I 1894 vedtog rigsdagen atter anlægget af en bane med udgangspunkt i Ringe, nemlig banen til Nyborg. Også denne gang skulle det være en statsbane, men staten var så fornøjet

med SFJ's drift af Fåborg-banen, at man også overlod selskabet driften af Nyborg-banen. Forpagtningsafgiften blev sat til 2% af anlægssummen pr. år.

Den ny bane anlagdes 1895-97 og åbnedes 1. september 1897. SFJ var generalentreprenør ved anlægget, medens man ved Fåborg-banens anlæg kun havde udført grusnings- og sporlægningsarbejder.

Det nye baneanlæg medførte en fuldstændig omkalfatring af stationens sporanlæg. Fåborg-banens hidtidige banereal forsvandt således, drejeskiven blev solgt og en ny 12 m drejeskive nedlagdes foran remisen. Der etableredes 2 nye perroner med perrontunnel til indbyrdes forbindelse og forbindelse til stationsbygningen, som fik en enetages udvidelse mod nord. Opgangene fra tunnelen var dækket af et bølgebliksskur, der indeholdt toilet og hvis tag forlænget udgjorde det egentlige perrontag. Perrontunnelen var den første på Fyn og i 1897 vist nok den længste i Danmark, hvad man ikke uden en vis tilfredshed noterede sig i Ringe.

Ved Ringe-Nyborg banens åbning opstod for første gang i Danmark problemet med at konstruere spornettet til en station, hvor to ligeværdige baner krydsede hinanden. Statsbanernes anlægskontor løste

denne opgave på en særdeles hensigtsmæssig måde.

Efter 1897 ordnedes toggangen således, at tog fra Odense ankom til perron 2's vestside og tog fra Nyborg ved samme perrons østside. Tog fra Svendborg ankom til perron 3's østside og tog fra Fåborg til perron 3's vestside. Nogle tog - der iblandt ilto-gene - blev ført Nyborg-Ringe-Svendborg og Odense-Ringe-Fåborg, medens andre tog førtes diagonalt Odense-Svendborg og Nyborg-Fåborg. Dette ophørte først under 1. verdenskrig, hvorefter så godt som alle tog førtes diagonalt. Perron 1 ved hovedbygningen anvendtes fra 1897 ikke længere af persontog, men derimod af godstog, der ind- og udlæssede stykgods ved varehuset. Togenes tider var ofte planlagt således, at der var 4 persontog på stationen på en gang, hvortil ofte kom godstog, som på grund af megen rangering kunne have lange ophold på stationen. Stationens spornet indeholdt hele 7 hovedspor, og der kunne teoretisk være lige så mange tog på stationen, selv om dette nok sjældent skete.

Stationens sikringsanlæg blev nu den for en privatbane ret avancerede centralsikring, hvor sporskifter og indkørselssignaler var i indbyrdes afhængighed. Selve omstillingen af sporskifter skulle dog stadig foregå med håndkraft. På grund af statio-



Ved Ringe Station

nens karakter fik sikringsanlægget en enestående og utraditionel udformning, da det blev udført to-delt: en del for den nordlige ende af stationen og en del for den sydlige ende. Dette muliggjorde en hurtig og smidig togekspedition, men nødvendigjorde bl.a., at der var to fungerende stationsbestyrere af gangen på stationen. Betjeningshåndtagene for indkørselssignalerne stod i fri luft i hver ende af stationen. »Blokposterne« var nogle meget beskedne 1 m² store træhytter, hvoraf en endnu kan ses som kolonihavehus i trekanten mellem banen til Odense og den nedlagte bane til Nyborg. Signalerne betjentes af portører, som også varetog op- og nedlukning af bommene for over-

kørslen i hver ende af stationen. Til portørerne blev der ved hver overkørsel opført et vogterhus.

De følgende 65 år skete der ikke store ændringer på Ringe station. Dog måtte varehuset allerede i 1898 udvides, da jernbaneselskabet anskaffede en hest til rangeringen på stationen, medens man tidligere havde lejet en sådan. Endvidere indrettedes i varehusets forlængelse et såkaldt lampisteri, hvor alle toglygter (dengang olielamper) blev rensat, pudset og forsynet med olie.

I 1902-03 fik stationen og stationspladsen indlagt gas fra »Ringe Luftgaskompagni«, og jernbanevognene fik et par år efter også gasbelysning. I 1918 fik »Fyns Kartof-

felmelsfabrik« indlagt et privat sidespor i nordenden af stationen vest for sporet til Odense. Nogle år senere overgik sporet til »Ringe Tjære- og Asfaltfabrik«, som i en periode havde egne tankvogne i SFJ's vognpark og i årene 1942-46 også en åben godsvogn, der brugtes til tørvetransporter.

I 1930 fik »Dansk Andels Ægeksport« (senere A/S Lactosan) et privat sidespor, der udgik fra drejeskiven foran remisen og gik vinkelret på stationens længderetning. Endelig opførtes i 1945 to venterum på peronerne og toiletterne på disse nedlagdes, idet der nord for hovedbygningen blev påbygget sådanne faciliteter.

Således henlå stationen ved statens overtagelse af Odense-Svendborg banen og Nyborg-Fåborg banen den 1. april 1949. Allerede flere år før - men efter beslutningen i 1941 om den senere statsovertagelse - havde DSB fundet ud af, at det nu over 50 år gamle stationsanlæg var nedslidt - ikke mindst som følge af den meget stærke trafik under og efter 2. verdenskrig. Især sporene var i meget dårlig stand, skinnebrud hørte til dagens orden (eller rettere: uorden), og til sidst måtte man nedsætte den tilladte hastighed gennem stationen til 10 km/t!

Medens alle mellemstationer på Odense-Svendborg og Nyborg-Få-

borg strækningerne moderniseredes i løbet af 1950'erne, udskød man gang på gang arbejdet i Ringe. En væsentlig årsag var mangel på kvalificerede teknikere til projekteringen af det ret komplicerede nye sikringsanlæg, der på grund af stationens særheder ikke kunne udføres i »standardudgave«.

Men det blev helt andre faktorer, der blev afgørende for ombygningen af Ringe station. I løbet af 1950'erne faldt både person- og godstrafik på næsten alle sidebaner som følge af konkurrence fra privatbiler, knallerter og lastbiler. DSB's rationaliseringer på sidebanerne kom tøvende og langsomt, og disse gav efterhånden betragtelige underskud. Det gjaldt f.eks. Nyborg-Fåborg banen. DSB's ledelse begyndte derfor at undersøge mulighederne for denne banes nedlæggelse. Lovforslaget herom blev meget snildt kædet sammen med ændringen af færgeforholdene mellem Als og Fyn fra Fåborg-Mommark til Bøjden-Fynshav, og inden nogen vist rigtigt havde fattet det, var lovforslaget vedtaget og banen nedlagt ved køreplansskiftet den 26. maj 1962. Strækningen Ringe-Fåborg blev dog opretholdt som sidespor for vognladningsgods, medens banen til Nyborg nedlagdes helt, og skinnerne fjernedes i 1963-64.

Ombygningen af Ringe station blev påbegyndt i 1964. Perron 3 blev

helt fjernet og perrontunnelen fyldt op det sidste stykke. Perron 1 blev efter næsten 70 års pause atter taget i brug af persontog (mod Svendborg), medens tog mod Odense nu bruger perron 2's vestre side. Denne perrons østre side anvendes herefter normalt kun af godstog. Remise og drejeskive fik lov til at blive liggende, begge dele anvendes nu kun af banefdeling. Fåborg-banen tilsluttes nu Odense-Svendborg banens hovedspor uden for det egentlige stationsterræn, hvor der findes et aflåst sporskifte, hvortil der haves nøgler på Fåborg og Ringe stationer. Herfra gives der telefonisk indkørselstiladelse til stationen. Ringe station er nu dækket af de såkaldte daglyssignaler, og de karakteristiske armsignaler findes således ikke mere på stationen.

Samtidigt med det nye sikringsanlæg skete der en automatisering af bommene for overkørslerne gennem byen, idet endvidere overkørselsforholdene syd for stationen ændredes noget. Såfremt der ikke sker togkrydsning på stationen, kan togene derfor nu ekspederes uden at denne er betjent. Personalebehovet blev derfor nedsat drastisk, hvilket medførte, at der ikke længere var brug for funktionærboligen. Da denne endvidere lå i vejen for en hensigtsmæssig ordning af rutebilernes tilkørsels- og parkeringsforhold, der

siden 1962 havde været fortvivlede, blev den nedrevet i 1977. Den i 1898 opførte forlængelse af varehuset forsvandt ved samme lejlighed. På den indvundne plads indrettedes en bekvem holdeplads for rutebilerne. I 1980 forsvandt venterummet på perron 2 og i 1982 forsvinder perronens herlige bølgeblikstak, der snart ikke længere kan hænge sammen for ælde. Et markant, næsten 100-årigt karaktertræk ved Ringe station forsvinder hermed. Derimod kan det lille, hyggelige miljø ved drejeskiven og remisen forhåbentlig få lov til at blive stående. □

LITTERATUR:

Lars Viinholt-Nielsen:
Odense-Svendborg Banen 1876-1976 (Odense Universitetsforlag 1976) og samme: Nyborg Ringe Fåborg Banen (Odense Universitetsforlag 1981).

Litteratur og arkivmateriale om Ringe station.

Odense-Svendborg banens aktietegningsprotokol findes i landsarkivet for Fyn. Samme sted befinder SFJ's arkivalier vedrørende Ringe-Nyborg banen sig. (SFJ j.nr. Sa). Alle sager om udvidelser og ændringer herudover (til 1949) befinder sig i Banecområde Fredericia. Det er ikke tilgængeligt, men vil blive overladt til landsarkivet med tiden.

Af tidsskriftsartikler kan anbefales: »En ringe post« af O. Faurhøj (»Signalposten« 3. årgang 1965 nr. 2); »Funktionærboligen i Ringe« af L. Viinholt-Nielsen (»Svinghullet« - husorgan driftsområde Odense 8. årgang 4. april 1977).