

Røjlegrisen

af Finn L. Faulk

I Vends 2006, s. 16-31 fortalte arkivleder Steen Ousager om Nordvestfyenske Jernbaners tilblivelse og senere nedlæggelse. I denne artikel sætter Finn Faulk fokus på livet på den bane, der prægede sine omgivelser fra 1911-1966.

Den Nordvestfyenske Jernbane, som også blev kaldt Nordvestbanen eller OMB, blev i Vejlbj kommune kaldt for "Røjlegrisen". Ordet har ikke noget med en gris at gøre. Mange steder i landet kalder man små privatbaner for "grisen".

Den var en decideret landbrugsbane, og den fik stor betydning for egnen. Mange mennesker var selvfølgelig glade for, at de fik mulighed for at komme til de nærmeste byer på en nem og rimelig billig måde, f.eks. kostede en billet fra Asperup

Røjlegrisen kommer dampende gennem skoven ved Brenderup. Foto: Hans Gerner Christiansen, 1962.



Asperup station, 1911.

Alle de små stationer var bygget efter samme tegning i Bedre Byggeskik-stil med røde mursten, tegltag og hvide dekorationer. Til venstre pakhuset. Postkort i Asperup-Rørslev Lokalhistoriske Arkiv.



I mange år var det heste, der bragte gods til og fra den lokale station – inden lastbiler slog igennem og udkonkurrerede banen. Her ved det senere nedrevne pakhús ved Brøndrup station. Postkort i Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.



til Middelfart 40 øre. Men godstrafikken fik størst betydning. Egnen havde mange frugtavlere, og nu kunne man hurtigt få frugt og bær sendt af sted til hele landet. I sæsonen for jordbær og hindbær blev der hver aften kl. 22 sendt jordbærtog med 12-14 godsvogne fra Brenderup til København, hvor bærrene kom på auktion næste morgen. I Vejlbys kommune samledes forsendelserne på Røjle eller Kustrup station og blev derfra sendt til Brenderup Frugtcentral, som var en af landets største frugtcentraler. Jordbærpriserne for hele landet blev i mange år bestemt på Brenderup Frugtcentral.

Med banen blev der også transporteret meget andet, bl.a. sukkerroer og tobak. Under og lige efter 2. verdenskrig blev der dyrket megen fynsk tobak på egnen.

Der blev også transporteret mange grise til slagteriet i Odense. De blev læsset på vognene fra de såkaldte griseramper, som fandtes på hver station. Ved den nedlagte Røjle station kan man endnu se den gamle griserampe. Desuden blev der fragtet store mængder landbrugsmaskiner fra Brenderup Maskinfabrik.

Køreplanen blev med årene udvidet. I 1922 var der dagligt 5 afgangene i hver retning, i 1923 var der 6, og fra 1926 kom man op på 8. Årsagen var den øgede trafik, men også, at man anskaffede to stk. benzinmekaniske motorvogne, der var så økonomiske, at udgifterne til driften ikke blev forøget trods udvidelsen.

Nordvestfyenske Jernbaner havde driftsfællesskab med Sydvestfyenske Jernbaner og Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane indtil 1949. Banen havde hovedkontor, værksteder og remise i Odense i fællesskab med Kertemindebanen (OKMJ), samt remiser på Brenderup og Middelfart stationer.

Nordvestbanen under 2. verdenskrig

De første besættelsesår forløb nogenlunde normalt. Både gods- og persontrafikken voksede, bl.a. på grund af benzinrationering og manglen på olie, kul og gummi. På motorvognene blev der monteret gengas-generatorer, som blev drevet på bølgebrænde.

Da modstandsbevægelsen senere begyndte at sabotere jernbanerne for at sinke tyske transporter og forsyningerne til Tyskland, blev toggangen generet af sabotager og sporsprængninger, der bevirkede, at toggangen i kortere eller længere tid blev indstillet helt eller delvis.

Den 7. januar 1945 blev et tog, der befandt sig mellem Villestoft og Snestrup, beskudt af engelske flyvere, og 4 personer, deriblandt togføreren, blev dræbt, og 12 såredes. Lærer Erik Petersens modstandsgruppe fra Staurby foretog flere sabotageaktioner mod Røjlegrisens spor. Først på året 1945 gik det ud over sporene ved viadukten på Strib Landevej. Toget blev væltet af sporet, og det kom til at betyde, at togdriften blev standset i fire døgn. Kort efter blev sporet i Staurby skov sprængt, og lokomotivet og to godsvogne blev afsporet. Senere på dagen gik det ud over sporskifterne på Røjle station. Ved andre sabotager på Nordvestfyenske Jernbaner afsporedes eller væltede lokomotiver og vogne, og togdriften blev standset et stykke tid, som det var hensigten.

Myter eller virkelighed?

Der fortælles mange historier om livet på Røjlegrisen, men det diskuteres også, om de er rigtige eller opdigtede.

Det fortælles, at togpersonalet på godstoget "slæveren" ofte ringede til Asperup station, når

de var et par stationer fra den, for at sikre sig, at kaffevandet kogte, når de ankom til stationen, for de havde nemlig købt wienerbrød med til kaffen.

En anden historie er, at toget undertiden stoppede midt inde i skoven om foråret, når bogen netop var sprunget ud. Så gik passagererne ud og plukkede sig en buket bøgegrene, inden toget fortsatte.

Jytte Erdmann og Jytte Hansen fortæller, at toget i Veflinge skulle "krydse", det vil sige vente på et modgående tog, og det betød, at passagererne fik tid til at stige af toget og forsyne sig med jordbær på baneskråningen.

Det fortælles også, at det ofte hændte, at morgentoget ventede på de faste rejsende, som havde været lidt for længe om at komme ud af fjerene. Så blev farten blot sat lidt op, så man kunne følge koreplanen. Det hændte også, at folk spiste deres medbragte morgenmad i toget, og var der nogle, der havde glemt termokanden, så delte de øvrige passagerer gerne deres kaffe med dem.

Lokomotivføreren fra Røjlegrisen fortæller

Ved et møde i Vejlbys-Strøb Lokalhistoriske Forening 18. november 1991 fortalte fhv. lokomotiv- og motorvognsfører Børge Møller om sin tid ved Nordfyenske Jernbane og Nordvestfyenske Jernbane. Hans foredrag blev optaget på bånd og gengives nedenfor i let redigeret form. Børge Møller fortalte:

"Jeg er gammel fynbo, idet jeg er født i Odense i 1921. Både min farfar og min far var ansat på Sydfyenske Jernbane. Min far var også lokomotivfører.

Jeg er udlært som maskinarbejder hos Thomas B. Thrige i Odense. Efter min læretid arbejdede jeg kort tid forskellige steder, indtil jeg blev ansat på

Nordfyenske Jernbaners værksted i Bogense. Jeg var ikke ret lang tid ved mit egentlige fag, for jeg blev snart opfordret til at søge ind som fyrbøder på banens damplokomotiver. (Det var almindeligt, at lokomotivførerne begyndte som fyrbødere).

Faktisk begyndte jeg som fyrbøder afløser ved Nordfyenske Jernbane. Senere blev jeg fast ansat fyrbøder, og snart begyndte jeg at blive oplært til at føre de maskiner, der skulle trække toget, både damplokomotiver og motorvogne, såvel diesel- som benzindrevne.

Det var egentlig ikke særlig praktisk med flere typer af trækkende materiel, men mange af vores motorvogne var ved at være nedslidte. Flere af dem var lige ved at være 15 år gamle, og under krigen, hvor det var knapt med brændstof, klarede damplokomotiverne sig bedst. Snart kom jeg til at køre som fast fører på den Nordvestfyenske Jernbane.

Passagererne

Vores passagerer var naturligvis folk fra egnen, som boede langs banens rute, og jeg synes, at vi altid har haft det bedste forhold til passagererne, som jeg synes var overordentlig flinke mennesker.

Hvis jeg skulle nævne et problem, så var det transporten af skolebørnene. Nogle af dem kunne godt være lidt barske en gang imellem, stå med træsko på sæderne, larme og den slags. Det plejede jeg at klare med et "par flade", hvis de blev for slemme, og det bragte hurtigt ro i lejren.

En af vores stationsforstandere, jeg tror det var ham i Brenderup, kunne ikke lide mine metoder til at holde justits; men jeg synes ikke, det var hans sag at blande sig i, hvordan jeg holdt orden i de tog, jeg havde ansvaret for at føre. Senere har jeg mødt et



Bymæssig beskyttelse opstod omkring stationerne, ikke mindst omkring Brenderup Station. Portkørtmotiv i Ejby Kommunes Lokalthistoriske Arkiv.



Nordvestfynske Jernbane saboteret. Antagelig 15.2.1945, hvor maskinen og 2 vogne væltede og andre 5 vogne blev afsporet. Banen mellem Brenderup og Middelfart var spærret en uge. Foto i Historiens Hus.



Brenderup station. Portør Chr. Jensen overvåger, at postvække bæres fra Odense-toget over i Bogense-toget. Foto i Ejby Kommunes Lokalthistoriske Arkiv.

af de børn, som jeg ofte måtte tage i ørerne, og nu kunne han da godt se, at han nok havde fortjent de klø, han fik i sin tid.

Det meste er gas

Jeg ved godt, at der fortælles mange muntre ting om "Røjlegrisen", som banen jo blev kaldt i folkemunde. Men det meste er nu ren gas. Banen var da hyggelig, og mangen en passager kiggede ud til mig i førerkabinen, hvor vi fik en god sludder. Men det er rent opspind, at man kunne plukke jordbær og bøgegrene undervejs. Det kunne man naturligvis ikke nå.

Det skete dog ikke sjældent, at kolleger på stationerne betroede os at løse opgaver f.eks. i Middelfart eller Odense. Jeg har såmænd været betroet at købe både suppekød og frimærker, og jeg tror faktisk, at jeg løste opgaverne tilfredsstillende. Der gik også det rygte, at "slæberen" - det var det godstog, der var i Asperup kl. 10 - pr. telefon lod melde sin ankomst i god tid, så kaffevandet kunne være klar, når vi kom med "basserne" til kaffen. Det er en ren myte, som i øvrigt tidligere er blevet dementeret offentligt. Vi havde det hyggeligt på banen, men så hyggeligt havde vi det heller ikke.

Godset

Foruden passagererne kørte vi naturligvis også med gods - af alle slags. Hver mandag hentede vi f.eks. grise i Røjle til slagteriet i Odense, og det var togpersonalets opgave at hjælpe med at læsse dyrene, som skulle løftes om bord. Man kan da godt forstå, at ikke alle grisene var lige villige, hvis de havde en mistanke om, hvor de skulle hen. En af dem var en gang så uelskværdig at æde en af mine handsker.

I sukkerroesæsonen fragtede vi store mængder af roer fra omegnen til Odense, og når det var sæson for jordbær, var det en meget stor sag. Fra Brenderup-egnen blev der fragtet meget store kvantiteter af jordbær til Odense, hvorfra de blev viderebefordret til København, hvor de blev solgt som konsumbær.

Materiel og skinner

Det er lidt vanskeligt at sige, hvordan et almindeligt tog så ud, hvor mange vogne osv. Men vi havde altid en postvogn/postkupe med os både i passager- og godstogene.

Skinnelegemet blev vedligeholdet af distriktsformænd, som sammen med 3 hjælpere havde ansvaret for en bestemt strækning, som de skulle inspicere og holde i stand.

Vores spor blev efterhånden meget slidte. Dels havde de ligget længe, dels var de ret spinkle og lå på fyrretræssveller. Vores spor vejede blot 22 kg pr. meter, mens man på DSB's strækninger havde skinner, der vejede op til fire gange så meget. Så de havde mere fast grund under fødderne. De gange, jeg har kørt på DSB-spor, f.eks. til Fredericia, kunne jeg tydeligt mærke forskellen. Der var en langt større stabilitet.

Når vi en sjælden gang kom på DSB-spor, skulle vi altid have en DSB-lods med os, da vi jo ikke altid kendte alle DSB's reglementer m.v.

Bescettelsen

Under krigen havde vi naturligvis - som alle andre - problemer at slås med. Også de Nordvestfynske Jernbaner blev udsat for sabotage.

Første gang det skete, var mellem Middelfart og Staurby Skov, ud for den nuværende Alsvej. Her



*Røjle station i 1940'erne, fotograferet af trafikelev Børge Hansen.
Stationen i Røjle gjorde Røjle til det naturlige centrum i Vejlbys sogn.
Her lå jernbanestation, post- og telegrafkontor, så hele den sydlige del af
sognet fik postadresse: pr. Røjle.*

blev skinnerne sprængt, og toget havnede i grøften. Heldigvis holdt materiellet (lokomotivet), så ingen blev skoldet af udstrømmende damp. Ingen mennesker kom noget til, og den materielle skade var til at overse. Men det så drabeligt ud.

Personligt har jeg været fyrbøder på et tog, der blev udsat for sabotage. Det skete ved en skinnesprængning i nærheden af Langesø. Lokomotivet blev sendt i grøften, men holdt ellers til turen. Det gik værst ud over mig, som fik noget tungt værktøj ned over mig, så min ryg blev skadet. Det har jeg stadig mén af. Det var i øvrigt ved den lejlighed, at den navnkundige togfører "Store Mads" efter uheldet stak hovedet op af et vindue i toget og sagde: "Hvordan Fa'en er 'et I kører?"

Undertiden var der under krigen engelske flyvere, som chikanerede os groft ved at flyve tæt ned om ørerne på os et par gange som signal til, at toget skulle stoppe og alle mand stige ud. Gjorde vi det, skete der ikke noget. Fortsatte vi vores færd, eller var vi ikke hurtige nok, skød de på toget med deres maskinkanoner. I Snestrup blev flere passagerer og lokomotivføreren dræbt af engelske kugler, og materiellet blev svært beskadiget.

Hen mod slutningen af 1944 måtte vi overtage en flygtningetransport fra DSB, fordi deres spor mellem Middelfart og Odense var saboteret. Det var et langt tog med to lokomotiver forspændt – og et trist syn af pjaltede og syge flygtninge fra Tyskland. Undervejs blev vi også saboteret, men heldigvis ikke afsporet.

En gang har jeg deltaget i hemmelig mission, idet jeg har lodset et af de gamle, røde lyntog ad vore spor fra Odense til Middelfart en mørk aften. Sagen var TOP SECRET, og den dag i dag aner



Trafikelev Børge Hansen tv. Han var trafikelev i 3 år i 1940'erne, men endte efter militærtjenesten ved postvæsenet i Middelfart. Foto i Historiens Hus.

*Stationsforstander Åmand,
Brenderup Station. Foto i Ejby
Kommunes Lokalhistoriske
Arkiv.*



jeg ikke hvad eller hvem der var om bord i toget, der fra Middelfart fortsatte til Jylland. Jeg kan tydeligt huske, at motorføreren på lyntoget var meget nervøs, og han ville gerne køre hurtigere. Men jeg måtte jo holde igen, idet vores svage spor ikke kunne holde til det tunge tog, hvis det kørte hurtigt.

Banens sidste år

Da vi kom i begyndelsen af 1960'erne, kunne vi snart mærke, at vores banes økonomi ikke længere var, hvad den havde været, og i 1964 fik vi ansatte at vide, at vi gerne måtte se os om efter andre jobs, da banen ville stoppe den 31. marts 1966.

Jeg var den sidste af de fastansatte lokomotivførere, der var tilbage, da dagen oprandt, og efter en del

trakasserier fik jeg så lov til at føre det sidste tog fra Middelfart til Odense.

Der var mødt masser af mennesker frem for at overvære "begravelsen", og toget blev overhængt med grønne kränse.

Jeg kunne ikke få mig selv til at benytte en fribillet til DSB til hjemrejsen. I stedet lod jeg mig af en bekendt transportere i bil til Brenderup, hvor vi holdt et stille gravøl for den "afdøde".

Jeg blev ganske vist tilbudt arbejde som rutebilchauffør hos DSB, men da vi ikke kunne komme til rette om betingelserne, tog jeg arbejde hos en automekaniker i nærheden af min bopæl. Senere kom jeg til Nordisk Kabel og Tråd.

Jeg har altid været meget glad for mit arbejde på banen. Heldigvis var det dengang ikke så svært for



For det endelig var slut. Md 3 holder foran Kustrup station først på året 1966. Foto: Hans Gerner Christiansen.

os at skaffe sig et andet arbejde, og det mildnede jo sorgen efter så mange gode år hos en arbejdsgiver, man kunne lide at være hos.”

Artiklen er uddrag af en længere artikel fra Bavn, 2004, nr. 2, s. 10-20.

Litteratur:

Hans Gerner Christiansen: Sådan husker jeg – OMB (Nordvestfynske Jernbane). Odense, 1966.

Steen Ousager: Der var engang en bane. Anlægget af Nordvestfynske Jernbane. Vends 2006, s. 16-31.