

Svendborgbanen - en vaskeægte succes!

Madsen, Erik Skov

Published in:
Fyns Amts Avis

Publication date:
2016

Document version:
Forlagets udgivne version

Citation for published version (APA):
Madsen, E. S. (2016). Svendborgbanen - en vaskeægte succes! *Fyns Amts Avis*.

Go to publication entry in University of Southern Denmark's Research Portal

Terms of use

This work is brought to you by the University of Southern Denmark.
Unless otherwise specified it has been shared according to the terms for self-archiving.
If no other license is stated, these terms apply:

- You may download this work for personal use only.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying this open access version

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details and we will investigate your claim.
Please direct all enquiries to puresupport@bib.sdu.dk

Skriv med i FAA-debatten!

- Fyns Amts Avis er - inden for lovgivningens rammer - åben for alle indlæg med tydelig afsender.

- Venligst oplys telefonnummer. (Nummeret kommer ikke i avisen).
- Læsere i eller indlæg om området Sydlyn, Midtfyn, Langeland og Ærø nyder fortrin på debatsiderne.
- Skriv kort! Fyns Amts Avis' debatredaktion forbeholder sig

- ret til at returnere indlæg, som overskrider maksimum-grænsen på 2000 anslag inkl. mellemrum.
- Skriv gerne en "Replik", de korte indlæg på højst fem sætninger.
- Efter forudgående aftale med Debat-redaktionen modtages her

- til Debat-siderne (ikke på lokal-sider) et Synspunkt på max. 4500 anslag inkl. mellemrum.
- Kronik - også kun efter forudgående aftale med redaktionen: 6500 anslag incl. mellemrum.
- Fyns Amts Avis modtager helst

- læsernes debat-indlæg sendt som mail til debat@faa.dk. Indlæg med maskinskrift eller med tydelig håndskrift modtages også. Post-adresse står på modstående side.
- Når du har sendt dit indlæg til debat@faa.dk, tilsendes du en

- automatisk genereret kvittering for, at avisen har modtaget din mail. Venligst send kun indlæg til én mail-adresse på avisen.

- Fyns Amts Avis ønsker alle læsere en god debatlyst. Skriv med!

Af Bjarne Gregersen, Svendborg bjgr@faa.dk

Dengang - på Sydlyn og øerne



■ **Det var ikke en af de** sædvanlige vagabonder, børnene i Skårup mødte en dag i 1958. Han ankom til Skårup Kro med en lillebitte campingvogn, trukket af en Sankt Bernhards hund og en gedebuk var også med som følgesvend. I vognen var der indlagt vand i en dunk med tappehane og et gasblus til madlavning. Manden gjorde holdt ved den gamle stald og spurgte om

lov til at sove der, så kunne hans dyr også komme indendørs. Richard Sørensen fra Skårup Lokalhistoriske Arkiv var den gang 11 år. Han skaffede et par roer til geden og en anden dreng fik fat i et kødben til hunden. Til gengæld fortalte vagabonden om sine vandringer også uden for Danmarks grænser. – Da jeg kom hjem, fortalte jeg om manden, og min far sagde, at han hav-

de hørt om ham nogle år tidligere. Navnet skulle være Tage Liljestrand eller noget i den retning, siger Richard Sørensen. Er der nogen som kan fortælle mere om den usædvanlige vagabond, hører lokalarkivet gerne herom på arkivetskaarup@gmail.com.

Foto: Skårup Lokalhistoriske Arkiv.

Vær tilfreds! Prinsgemal

Når dronningen i sin nytårstale til nationen gør status over årets begivenheder, sidder folket klistret til skærmen, for at høre, om der er nye guld-korn fra dronningen.

Det var svært at skelne forskellen fra tidligere nytårstaler. Dog var der nyheden om, at prinsgemalen går på pension. Det kan jo tolkes derhen, at når han alligevel ikke kan blive konge, så tager jeg pensionen sammen med sine otte millioner. Her er der ingen modregning i pensionen, så det kan prinsgemalen da være ganske tilfreds med.

Det er godt gået, at Prins Henrik har kunnet klare sit job til han blev 81 år. Jeg selv stoppede som 60-årig, efter 45 år på arbejdsmarkedet, hvor min fem-årige efterløn blev nedsat med 11.000 kr. om året før skat på grund af besparelser.

Derfor mener jeg, at prinsgemalen skal være ovenud tilfreds med det liv han har levet, et liv som er ganske få beskåret. Den rolle han skulle spille i det danske monarki, har han kendt siden 1967.

Af **Palle Hovmand**
Dronningegaen 15, 2. tv,
Svendborg

Svendborgbanen - en vaskeægte succes!

Kollektiv trafik

● Synspunkt

Svendborgbanen – det er ufatteligt hvor meget man kan få ud af dette ene spor, forældede signaler, gamle bomme og dieseldrevne tog, som man for længst har forladt de fleste steder i verden til fordel for el-drift med mindre CO₂-udledning og billigere drift.

Jeg kører næsten dagligt mellem Svendborg Vest og Fruens Bøge og bliver helt overvældet af Svendborgbanens succes, når jeg i løbet af en halv time står af ved de flotte bygninger på Fruens Bøge station, der ifølge jernbanen.dk blev færdigbygget i 1876. Det er ganske enkelt ufattelige mængder af passagerer og gods, der er slæbt ad denne togstrækning siden damplokomo-

tiverne startede på strækningen i 1876. Vi kører stadig ad den samme strækning, og det må ganske enkelt betegnes som en vaskeægte succes, at det stadig er muligt at bringe så mange passagerer ad et enkelt spor på denne togstrækning. Man må tage hatten af for al den vedligeholdelse, der gennem tiden er foretaget på denne togstrækning.

Jeg har med interesse fulgt debatten i Fyns Amts Avis i december om, at "nu må der gøres noget" for at få

”**Er det ikke på tide, at vores generation tager fat på en diskussion om, hvordan vi kan vise det samme fremsyn som for 140 år siden og sikre en bæredygtig drift for de næste 140 år, ved at opgradere Svendborgbanen** ...

presset når tog passerer f. eks. hinanden på Stenstrup, Ringe, Årslev og Fruens Bøge stationer.

Som passager oplever man løbende forskellige tog. De normale Desiro-tog er faktisk fine at køre med. IC3 togene endnu mere behagelige, uden støj og med gode sæder, der indbyder til en lur, mens IC4 togene larmer en hel del mere og det ser ud til, at hjulspind i fugtigt vejr gør starten vanskelig med disse tog. Vi har sågar enkelte gange oplevet, at der bliver kørt med de mere end 30 år gamle MR-tog. Jo, materiellet får lov at køre længe – det er ganske enkelt fantastisk, hvad man kan få ud af materiellet på denne togstrækning.

Fremtiden kalder overalt i verden på mere togdrift for at kunne transportere masser af mennesker gennem tætbefolkede områder i løbet af rimelig tid. De store byer bliver overalt i verden større og større og samtidig vokser problemerne med bilkøer. Kina er i dag det største marked i verden for salg af biler, men miljøproblemer og spildtid i bilkøer er vokset endnu større. Samtidig udbygger kineserne også kraftigt med superhurtige tog, der kører 300 km/t.

I Paris har man frivilligt afholdt bil-

fri søndag med store miljøfordele. København følger i september efter med bilfri søndag og i Odense er dele af Thomas B. Thriges Gade gravet op, for at etablere by og for at begrænse biltrafikken i Odense. Det synes at være et paradoks, at der i de større byer skabes hindringer for biltrafikken, mens biltrafikken i Danmark samtidig præmieres med brændstofudgifter på samme niveau som for næsten 30 år siden og med nedsættelse af registreringsafgiften. Det kan derfor ikke undre, at biltrafikken ifølge Ingeniøren er vokset 32 gange mere end togtrafikken de seneste tre år i Danmark.

Trængselsproblemerne må derfor i fremtiden forventes at blive endnu større i og omkring de større byer. Et begreb om, at trafikken "sander til" i myldretid har efterhånden vundet indpas i det danske sprog. På min arbejdsplads i Odense oplever jeg, at kollegaer klager over at holde i kø i op til 20 minutter for blot at kunne komme fra parkeringspladsen og ud til en større vej i myldretiden i Odense. På trods af en alder på 140 år slår Svendborgbanen dette med adskillige længder, og samtidig

erstatter hvert tog på Svendborgbanen i myldretiden 2 km bilkø.

Vi kan kun være stolte af vore forfædre, der i 1873 vedtog loven om etableringen af Svendborgbanen. De viste et ufatteligt fremsyn, og togdrift er stadig efter 140 års drift højaktuel. Svendborgbanen kan derfor kun betegnes som en vaskeægte succes. Odense udvider sig og trækker med et nyt OUH mod syd. Er det ikke på tide, at vores generation tager fat på en diskussion om, hvordan vi kan vise det samme fremsyn som for 140 år siden og sikre en bæredygtig drift for de næste 140 år, ved at opgradere Svendborgbanen til to spor med nye signaler, nye bomme og CO₂ neutral el-drift, der er produceret med vindkraft? Vi kan dermed være med til at sikre de næste mange generationer en bæredygtig og effektiv transport mellem Odense og Sydlyn.

Af **Erik Skov Madsen**, ph.d., lektor ved Centre for Sustainable Engineering Operations Management ved Syddansk Universitet, Odense og forsker blandt andet i vedligehold af produktionsanlæg.

