

# Stationsbygningen i Gelsted



Udgivet af  
Realdania By & Byg

# **Stationsbygningen i Gelsted**

Udgivet af Realdania By & Byg

Stationsbygningen i Gelsted  
ISBN: 978-87-93746-81-7

Tekst: Lene Floris, etnolog mag.art. og rådgiver og Realdania By & Byg

Redaktion: Realdania By & Byg

Layout & tryk: OAB-Tryk ApS

### Litteratur og kilder:

Poul Balle-Petersen: De nye byer. Det forsømte århundrede, Arv og Eje, 1976  
John Erfort: Ferieoplevelser, 2022. Jernbanekilder. Danmarks Jernbanemuseum  
Hans Jensen: Gelsted Station, Gelsted Bladet nr. 3. 2012, www.gelstedbladet.dk  
Hans Jensen: A/S R. Nielsens Piske og Stokkefabrik Lunghøj pr Gjelsted (1874-1932)  
Hans Jensen: Gelsted fra Sogn til Storkommune, Publikation nr. 29, 1999, Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv  
Jernbanehistorier årsskrift 2015: Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie, inkl. Cd-rom, Den Fynske Jernbane  
Peter Larsen: Fynske Byer og deres mænd, "Gelsted", 1917  
H. Christian Rasmussen: Mine stationsbyer Gelsted, Fårup og Skamby, 2003. Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv  
Niels Peter Stilling: De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940, 1987  
J.A. Tork: Fynske stationsbyer, Fynske Minder, 1951  
Martin Zerlang: Danmark set fra en jernbanekupe, 2023, Gads forlag  
Lex.dk og Trap: Heinrich Wenck

*Nogle kildecitater er lettere bearbejdet og/eller forkortet.*

### Tak

En særlig tak til lokalhistoriker Hans Jensen, Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv. Desuden tak til Hanne Birch, Annette Elkjær, Lone Gregersen, Viggo Hermann, Mogens Lenius, Helle Lindequist og Birthe Markussen, bibliotekar Kenneth Roy Henriksen, redaktør Ingrid Wass samt museumsinspektør Gitte Lundager og forhenværende museumsdirektør Steen Ousager, Danmarks Jernbanemuseum.

Realdania By & Byg er et helejet datterselskab af foreningen Realdania.

### Fotos:

Kurt Rodahl Hoppe: Side 2, 4, 6-7, 11, 15, 22 (th.), 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35 (tv.), 36 (tv.), 40-41, 42-43, 44, 46, 50, 51, 53, 54, 57, 58-59, 62, 68, 72, 76, 77, 79, 81, 82-83, 84 samt bogens omslag  
Danmarks Jernbanemuseum: Side 16-17, 48-49, 65 (th.), 70-71  
Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv: Side 8, 10, 22 (tv.), 60, 69, 74, 75  
Nørre Aaby Lokalarkiv: Side 14  
Steffen Stamp: Side 18-19, 38, 39  
Ole-Christian Munk Plum: Side 66  
Privat udlån: Side 63, 64, 67 (øverst)  
Danmark set fra Luften. Det Kongelige Bibliotek.  
Foto. Sylvest Jensen, Hillerød: Side 67 (nederst) (luftfoto af Gelsted, 1939)  
Realdania By & Byg: Side 20, 25, 35 (th.), 36 (th.), 65 (tv.)

# Indhold

Forord	5
<b>Gelsted Station – en klassisk dansk stationsbygning</b>	<b>6</b>
Da jernbanen rullede ud over Danmark	9
<b>Restaureringen – bevaring af historien og en ny fremtid</b>	<b>18</b>
På sporet af de originale farver	21
<b>Bygningen – en arbejdsplads og en embedsbolig</b>	<b>41</b>
Mange funktioner under samme tag	43
<b>Gelsted – en stationsby i mere end 100 år</b>	<b>59</b>
Livet i bygningen og i byen	61
English summary	80





# Forord

En klassisk dansk stationsbygning. Sådan fremstår den over 100 år gamle stationsbygning i Gelsted på jernbanestrækningen mellem Odense og Middelfart.

Gelsted Station er stadig en aktiv station, men selve den historiske stationsbygning fra 1911 indgår ikke længere i banedriften. Alligevel er slægtskabet med dansk jernbanehistorie tydeligt: Gelsted Station er indbegrebet af en klassisk dansk stationsbygning.

I 2021 købte Realdania By & Byg stationsbygningen, og efter to års restaurering er bygningen og dens kulturhistoriske værdier bevaret. Som et lille stykke danmarkshistorie er bygningen med til at levendegøre fortællingen om jernbanens og stationernes betydning i Danmark gennem tiden. Samtidig er bygningen som et værdigt midtpunkt i stationsbyen gjort klar til en ny fremtid.

I lighed med mange andre danske stationer omkring år 1900 blev Gelsted Station opført efter en veldefineret bygningstypologi, udviklet af DSB-arkitekten Heinrich Wenck. Den typiske stationsbygning bestod af en hovedbygning i to etager med ventesal og billetkontor i stueetagen, stationsforstanderbolig på første sal, en lagerbygning og en delvist åben mellembygning til de ventende passagerer.

Med tilpasninger blev denne skabelon gentaget over hele landet i takt med, at industrialiseringen og jernbanen rullede ud over Danmark. I anden halvdel af 1900-tallet og i takt med samfundsudviklingen

blev mange af stationsbygningerne taget ud af drift. Nogle blev revet ned, mens andre blev solgt og indrettet til helt andre formål. Men ikke Gelsted Station.

Da Realdania By & Byg købte bygningen – som ikke er fredet – havde den stået tom i en årrække. Den havde overlevet både tidens og togdriftens forandringer og stod nærmest uforandret siden sin opførelse, hvor den blev bygget med samme høje arkitektoniske og håndværksmæssige kvalitet, som kendetegnede de hundredvis af andre stationsbygninger, der blev tegnet af DSB-arkitekten Wenck.

Med sikker hånd flettede Wenck tidens arkitektoniske stilretninger sammen – også i stationsbygningen i Gelsted, hvor træk fra bl.a. historicisme, skønvirke og Bedre Byggeskik-bevægelsen genfindes, og hvor den originale indretning er bevaret med ventesal, postkontor og ekspedition i stueplan og med embedsbolig på første sal, hvor det originale køkken er bevaret.

Gelsted Station indgår i Realdania By & Bygs samling af flere end 60 historiske ejendomme, som tilsammen repræsenterer dansk bygningskultur gennem 500 år. Med deres nutidige og moderne anvendelse udgør ejendommene en aktiv del af det danske samfund, og hver især er de med til at fremme og formidle den levende bygningskultur.

Realdania By & Byg  
Februar 2024

Gelsted Station på jernbanestrækningen mellem Odense og Middelfart er opført i 1911 og en af de hundredvis af stationer, som DSB-arkitekten Heinrich Wenck tegnede i tiden fra 1891-1921.

# **Gelsted Station - en klassisk dansk stationsbygning**









# Da jernbanen rullede ud over Danmark

Af Lene Floris, etnolog mag.art. og rådgiver

Jernbanen over Fyn blev anlagt i de første år af 1860'erne, og i 1865 åbnede den under navnet Dronning Louises Bane, opkaldt efter den nyligt kronede dronning Louise, der var gift med kong Christian den 9.

Ved indvielsen 7. september 1865 var der stor festivitas, kongelig deltagelse, flag, blomsterdekorationer, grønne guirlander, fyrværkeri, adskillige taler, musik i form af nationale melodier og hurraråb undervejs på ruten. Dagen efter, den 8. september, åbnede banen for passagerer, og Danmark var nu for alvor bundet sammen af det nye transportmiddel, *Jærnbanen*, og via den fynske bane var Sjælland blevet forbundet med de jyske jernbanestrækninger.

Muligheden for at rejse med jernbane videre til Slesvig-Holsten og det øvrige Europa var med andre ord en realitet, om end der i 1865 på den nye strækning fra Nyborg til Middelfart og senere Strib i løbet af et døgn kun afgik fire tog i hver retning. Fra 1872 kunne de rejsende rejse med den første danske jernbanefærge. De blev transporteret i to større postkareter til Middelfart Dampskibsbro, hvorfra de blev færget over Lillebælt til Snoghøj.

Som fænomen var jernbanen ikke spritny i 1865. Den første danske jernbane i Danmark var blevet åbnet mellem Kiel og Altona allerede i 1844 og den næste mellem København og Roskilde i 1847, men på dette tidspunkt var der næppe mange, som havde forestillet sig, hvordan jernbanen i løbet af få år kom til at rulle ud over landet med afgørende betydning for industrialiseringen og samfundsudviklingen.

Jernbanen som transportform var så meget anderledes end transporten med heste og vogne ud af snoede landeveje og transporten til fods ad små genveje og stier. Med jernbanesporene var vejen og retningen lagt fast, og med nye tekniske løsninger var der skabt en øget mobilitet, et hurtigere tempo, en ny tidsopfattelse og også helt nye byer, landskabstyper og bygninger: stationsbygninger.

Ved den storstilede indvielse af den fynske jernbanestrækning i 1865 deltog også 'holdepladsen' Gelsted (dengang *Gjelsted*), der var placeret ca. 200 meter nordvest for den nuværende station, og knap et halvt århundrede senere, i 1911, var Gelsted igen med i en fejring. Denne gang gjaldt fejringen et nyt dobbeltspor på den fynske jernbane, og samtidig blev den nye stationsbygning, Gelsted Station, indviet. Begge begivenheder, både i 1865 og 1911, fik stor betydning for udviklingen af stationsbyen Gelsted.

Da jernbanen over Fyn blev indviet i 1865, åbnede samtidig en holdeplads i Gelsted. I 1911 åbnede den nuværende stationsbygning, og den gamle holdeplads blev revet ned. Foto 1911: Jernbanebisser graver grus i Lunge Bjerge til det store sporarbejde hen over Fyn.



Ladesporet ved Gelsted Station i 1911-1913. I baggrunden anes stationsbygningen, der blev indviet i 1911.

## Kamp om pladserne

Gelsteds nye status som station eller rettere 'holdeplads' – som var den betegnelse, der i 1865 blev brugt om den nye station – var dog ikke kommet i stand uden forhindringer. Som så mange andre steder i Danmark havde der også på Fyn været forskellige interesser på spil og forskellige ønsker til, hvor stationer og holdepladser skulle placeres langs den fynske bane.

Sognefogeden og sognerådet i Gelsted var tidligt ude med et ønske om at få en holdeplads ved Gelsted, mens andre kræfter ønskede den placeret ved Ejby Mølle. For at lægge yderligere pres på fik Gel-

sted-folkene også Kjertes sognefolk til at underskrive en ansøgning til Statsbanerne i 1863, og dermed var grunden lagt til stationen i Gelsted.

Ejby fik dog alligevel spillet sig selv på banen, og ved anlæggelsen i 1865 blev der på strækningen mellem Odense og Middelfart etableret i alt fem holdepladser: Holmstrup, Skalbjerger, Bred, Ejby og Gelsted. Alle steder blev der opført ret beskedne ventesalshuse, også kaldet 'ekspeditionssteder' eller 'holdepladser', med begrænset billet salg, typisk kun om søndagen og på markedsdage. I modsætning til rigtige stationer var der her kun ansat en stationsmester og ikke en stationsforstander.

Den klassiske DSB-røde farve er i dag genskabt på stationsbygningens døre og træværk.



Selve begrebet 'holdeplads' blev officielt anvendt frem til 1922 som betegnelse for den mindste type jernbanestation, altså et standsningssted, der var betjent, i modsætning til et ubetjent trinbræt, som var endnu lavere i hierarkiet. Flere år før holdepladsbetegnelsen udgik, var Gelsted dog blevet til en rigtig station.

### **Et nyt samlingssted**

For personalet på den nye holdeplads i Gelsted var der til en begyndelse ikke meget at gøre. Kun to af de fire tog, som i løbet af døgnet passerede i hver retning, gjorde holdt i byen, men i løbet af de næste årtier steg antallet af standsende tog. I 1905 var der seks afgangse hver vej med de såkaldte 'blandettog', dvs. en kombination af gods- og persontog.

I 1865 bestod holdeplads-bygningen i Gelsted kun af en enkelt bygning, men senere blev der opført en tilbygning med et rummeligt pakhuis, og efterfølgende blev der også indrettet både posthus og telegrafstation. Hurtigt blev holdepladsen et nyt samlingssted for sognet og for bønder fra oplandet, og der blev bygget købmandsforretning, bageri og gæstgiveri lige ved siden af. Sognets centrum blev derved forrykket fra den gamle kirkelandsby Gelsted til den nye holdeplads. Den by, der i dag kendes som Gelsted, er altså opstået i forbindelse med anlæggelse af jernbanen.

Efterhånden som trafikken øgedes, blev Gelsted opgraderet til en rigtig station og blev udstyret med teknik, så den kunne håndtere den stadigt stigende gennemgående gods- og persontrafik. Da den fynske hovedbane i årene 1908-12 blev udvidet med dobbeltspor, fik en del af stationerne ved samme lejlighed nye bygninger: Bred Station, Nørre Aaby Station, Gelsted Station, Skalbjerger Station og Marslev Station. Alle stationer var tegnet af DSB-arkitekten Heinrich Wenck.

### **Den nye station i Gelsted**

Både den nye Gelsted Station, som blev indviet 1911, og den første 'holdeplads' fra 1865 var som typer karakteristiske for tiden, både i forhold til byggeskik, stiltræk, materialer, funktioner og størrelse. Hvor den gamle bygning var i ét plan, beskeden, uden udsmykning og helt fokuseret på funktionen og den ny teknologi, dvs. selve jernbanedriften, så var den nye station af en helt anden kommunikerende kaliber. Bygningskomplekset var større, mere imponant og mere solidt end den gamle bygning.

På tegningerne til den nye Gelsted Station fremgår det, at der skulle bygges flere stationsbygninger efter samme tegning. Foruden Gelsted skulle der bygges stationer i Bred og Skalbjerger og sidenhen i Nørre Aaby og Marslev. Alle fem stationer ligger på den samme jernbanelinje, der på tegningen er angivet "Anlæg af 2det Spor Nyborg-Strib".

## Jernbanearkitekten Heinrich Wenck

Arkitekt Heinrich Wenck (1851-1936) var Statsbanernes ledende arkitekt gennem mere end 50 år. I tiden, hvor jernbanebyggeriet kulminerede i Danmark, stod han i spidsen for udviklingen af Danmarks stationsbyggeri.

Den unge Heinrich Wenck blev uddannet på Kunstakademiet i København i 1869-1876, og kort tid efter sin afgangseksamen kom han til at arbejde på bygningerne til den private Østsjællandske Jernbane, der åbnede i 1879. I 1882 blev Wenck ansat ved Statsbanerne og steg hurtigt i graderne: I 1891 med titel af førstearkitekt, i 1894 hovedarkitekt og fra 1919 med titlen overarkitekt.

Som søn af Heinrich Theodor Wenck, der var officer og en central skikkelse ved anlæggelsen af den første jernbane mellem Altona og Kiel og senere statens tekniske konsulent i jernbanesager, fik den unge Wenck stor viden om de funktionelle behov på stationerne.

Samtidig var han meget optaget af tidens stil og arkitektur. I 1909 deltog han i den store landsudstilling i Aarhus, som havde et særligt afsnit om "Stationsbyen", udformet som en mønsterstationsby i fuld skala med egen station, forsamlingshus, afholdsrestaurant, kro, købmandsgård, værksteder, mejeri osv.

### Nationalromantik

Som arkitekt var Wenck fra slutningen af 1890'erne nationalromantisk orienteret, hvilket afspejlede sig i hans byggerier på flere danske privatbaner: Kalvehavebanen, Odsherredsbanen, Ebeltoftbanen, strækningerne Svendborg-Nyborg og Næstved-Præstø samt på Kystbanen nord for København.

Bygningerne var alle variationer over samme skabelon: halv- eller helvalmede tage, dekorative elementer, stiliserede dragehoveder og betoning af danske materialer som granit og røde tegl.



Årene fra slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet var travle år for Wenck, der samtidig med arbejdet i Gelsted og de øvrige mindre fynske stationer også arbejdede på store stationer som Gedser, Esbjerg, Holstebro, Korsør og ikke mindst hovedværket: Københavns tredje hovedbanegård, som åbnede i 1911.

I disse meget travle år var der kun 12 medarbejdere ansat på DSB's tegnestue. Når opførelsen af de mange nye stationsbygninger alligevel lod sig gøre, skyldtes det, at flere af bygningerne, især til landstationerne, var præget af et antal veldefinerede typehuse, der blev kopieret flere steder i landet. Udførelserne byggede på viden og traditioner, som de lokale håndværkere var fortrolige med. Der var ikke brug for det store antal detailtegninger, eftersom meget blev klaret på byggepladsen i direkte dialog mellem håndværkere og byggeleder. Dette har givetvis også været tilfældet ved byggeriet af Gelsted Station.

Nørre Aaby Station.



Det tidligere signalrum på Gelsted Station, hvorfra stationsforstanderen kunne overvåge perroner og togtrafik, er i dag restaureret og inddraget som en del af gårdrummet mellem stationsbygningen og pakhuset.



Fotoet af Nørre Aaby Station fra 1915 viser, hvordan arkitekt Wencks prototype på en stationsbygning blev skabt med lokale variationer. På Nørre Aaby Station er der bl.a. en regulær tilbygning på den gavl, hvor der på Gelsted Station er tilføjet en lille bindingsværksbygning.

Tegningerne, der er signeret af H. Wenck i 1909, viser, at der var tale om en slags fleksible typehuse eller snarere 'typestationer', der kunne tilpasses efter lokale forhold og behov, f.eks. med eller uden kælder. Af tegningerne fremgår det også, at de samme arkitekturelementer som f.eks. planløsning, opbygning i fag, placering af vinduer og forskellige bygningsdele genfindes på alle fem stationer.

På Gelsted Station er facaden mod øst dog trukket tilbage, og der er ikke første sal, så bygningen fremstår ikke så symmetrisk som andre lidt større

stationer af samme type, f.eks. Nørre Aaby Station. Det er så at sige 'en lille Wenck-model', der er i brug i Gelsted, men model-størrelsen til trods var stationen på dette tidspunkt udtryk for den mest moderne og toneangivende nyklassicistiske arkitektur à la Bedre Byggeskik, og i forhold til byens øvrige bygninger var stationen langt fra lille.

Da den var færdigbygget, stod den som et topmoderne og stort, nyt bygningselement i stationsbyen – i starten lidt alene i kanten af byen, men snart omgivet af villaer, værksteder, virksomheder osv.



# Samme tegning til fem fynske stationer

På facadetegningerne til den nye Gelsted Station, signeret af H. Wenck i sommeren 1909, fremgår det, at samme tegning foruden til Gelsted også skulle anvendes til byggeriet af de andre nye stationer i Bred og Skalbjerget og sidenhen i Nørre Aaby og Marslev.

Under byggeprocessen blev der alle steder foretaget mindre justeringer i forhold til tegningerne – også på Gelsted Station, hvor bl.a. signalrummet og den lille bindingsværksbygning på den nordlige gavl ikke er med på tegningen. Heller ikke antallet og placeringen af vinduerne er helt identisk med tegningen.

Men derudover er Gelsted Station opført helt efter Wencks forskrifter:

En høj bygning i rød blank mur på en sokkel af granitkvadre og med en hovedbygning i to og en halv etage og fem fag. Taget er halvvalmet, belagt med vingetegl og med to skorstenspiber i den høje bygning og én i den lavere.

Hovedindgangen ud mod forpladsen er udført med en granittrappe, som med tre trin fører op til tofløjede fyldningsdøre med ruder øverst og med diagonalt opsprossede overvinduer. Døren er indrammet af en pudset og hvidkalket indfatning med en konsol, der bærer en balkon på første sal.

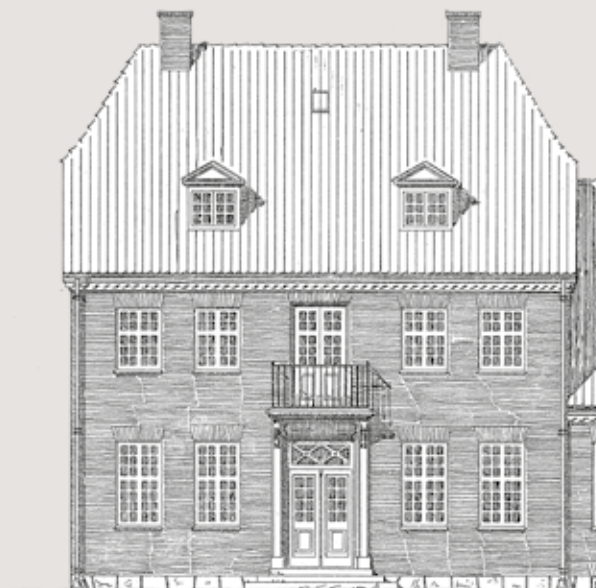
Pakhuset er også udført i røde mursten med granitkvadre, helvalmet tag og skorsten til vaskerummets gruekedel.

Bag den lange mur mellem stationsbygningen og pakhuset ligger en lille gårdsplads, der i sin tid blev brugt af stationsforstanderfamilien, som boede på første sal over stationsbygningen.

Fra perronen var der oprindeligt adgang til stationsbygningen via tre døre, hvoraf den centrale ligger i samme akse som hovedindgangen. Den anden tofløjede indgang blev brugt til at fragte den indleverede bagage fra ventesalen til toget. Døren er i dag muret til og erstattet af et stort vindue. I den lavere del af bygningen fører en dør ind til lokalerne, hvor portører og postbude i sin tid holdt til.

Pakhuset, som har port både mod perron og forplads, indeholdt i sin tid et stort lagerrum til fragtgods og et mindre rum til opbevaring af lamper til jernbanen og brændsel til stationen og boligen.

DE DANSKE STATSBANER.  
1909.



Set fra perronen



BRED GJELSTED OG SKALBJERG  
STATIONER.

VED SKALBJERG SKAL UD- VAREHUSET VÆRE SOM  
VIST PÅ ÆSERLIG TEGNING.

ANLÆG AF 2<sup>DE</sup> SPOR  
NYBORG - STRIB.

Set fra forpladsen



*4. Bund* 17  
27/1.09.

# Restaureringen – bevaring af historien og en ny fremtid







# På sporet af de originale farver

## Af Realdania By & Byg

For de togtrejsende i Gelsted, som på deres vej ned ad Østergade formår at holde et fokuseret blik på den røde stationsbygning for enden af vejen og lukke øjnene for alt det nymodens udenom, så tager Gelsted Station sig ud i dag som for 100 siden:

De røde mursten, der knejser i to etager; det halvvalmede tag med røde vingetagsten, to kviste og to skorstenspiber, der aftegner sig skarpt mod den blå himmel; de hvidmalede sprossevinduer og de DSB-røde fyldningsdøre under en lille balkon. Og når blikket vandrer til højre, udvides stations-billedet med den lidt lavere mellembygning, den røde mur og pakhuset; alt sammen tilsat lyden af tog, der nærmer sig i det fjerne.

Og bortset fra stilheden – som for 100 år siden ville være brudt af de ventende passagers småsnakken, stempling af billetter, tikken fra morseapparatet, skramlen af bagage osv. – så er også oplevelsen indenfor næsten som for 100 år siden: det lille vindfang, den højloftede ventesal med det praktiske klinkegulv, de DSB-røde vægpaneler og faste bænke, billetlugen og dobbeltdøren ud til perronen...

– Oplevelsen af at træde tilbage i tiden er netop, hvad vi har ønsket med restaureringen, siger Realdania By & Bygs arkitekt og projektleder Per Troelsen,

som sammen med arkitekt Anders Brüel har stået i spidsen for den to år lange restaurering.

– Vi har spolet tiden tilbage og bevaret stemningen fra dengang i begyndelsen af 1900-tallet, da Gelsted Station slog dørene op, men samtidig har vi tilpasset stationsbygningen til nutiden. Fordelingen mellem erhverv i stueplan og bolig på førstesal har vi bibeholdt, helt i tråd med den oprindelige opdeling.

Tilpasningen gælder ikke bare stationens ydre og stueetagen med ventesalen og alle de tilstødende rum; tilpasningen gælder også det lille lukkede gårdrum, det tidligere signalrum, pakhuset og bygningens første sal, hvor stationsforstanderen i sin tid havde sin bolig. Her er stuer og værelser og køkken i dag malet i varme gule, grønne og blå farver, som alle er klassiske kulører, hentet fra farvepaletten i begyndelsen af 1900-tallet, foruden nuancer af den velkendte DSB-røde farve, som går igen mange steder i bygningen.

## Skimmelsvamp

Varme og farverigdom var dog langt fra den virkelighed, som mødte Realdania By & Byg, da arkitekter, ingeniører og håndværkere i marts 2021 rykkede ind i bygningen, et halvt år efter at den var blevet overtaget. På det tidspunkt havde bygningen stået tom i flere år, og det havde sat sit tydelige præg på den gamle station.

Under årtiers lag af maling lykkedes det farvekonservatoren at finde frem til de originale farver, som i hjørner og kroge af ventesalen havde overlevet masser af nedslibninger og overmalinger.



– Bygningen var voldsomt angrebet af skimmel-svamp, så inden vi overhovedet kunne drømme om at spole tiden tilbage og genskabe stemningen fra bygningens storhedstid, skulle den igennem en omfattende skimmelsanering, fortæller Per Troelsen.

Da skimmelekspertes havde rensset vægge og lofter, og mens bygningen blev gennemluftet, var der plads og tid til, at en farvearkæolog kunne begynde at kradsse og grave i de rensede vægge og lofter for at finde spor af de originale farver, bl.a. i ventesalen. Her var loftet mellem de synlige loftsbjælker beklædt med groft vævet filt, der var lagt oven på de

originale perlestafbrædder, og alt var malet i turkisgrønt og brunt.

– Under flere lag af nyere maling dukkede den oprindelige DSB-farve op i form af en mørk rødbrun farve. Ved de første farveundersøgelser i ventesalen fandt vi den rødbrune nuance som en gennemgående farve på alt træværk: vægpaneler, bænke, døre, gerigter osv. I de fleste hjørner og kroge i ventesalen var der rester af denne rødbrune maling, som havde gemt sig og overlevet masser af nedslibninger og overmalinger gennem tiden, fortæller Per Troelsen.

Da Realdania By & Byg i 2021 købte Gelsted Station, stod den nærmest uforandret siden sin opførelse i 1911. Kun farverne var ændret. Billedet til venstre er fra tiden mellem 1930 og 1965.

De fint udformede  
bænke i ventesalen  
og de dekorative træ-  
udskæringer var stadig  
intakte, da Realdania By  
& Byg købte stations-  
bygningen. I dag er de  
malet i den originale  
rødbrune DSB-farve.





Den originale grønne farve på bjælkerne i loftet blev fundet i sidste øjeblik, lige inden malerne skulle til at male dem DBS-røde. Farven havde gemt sig godt og grundigt under mange lag nyere maling.



Inden restaureringen gik i gang, var alt malet i turkisgrønt, gult og brunt.



### Farvefund i ellefte time

Den rødbrune farve blev også fundet ved de små skrab, som farvearkæologen foretog på loftsbjælkerne i ventesalen, mens der til gengæld *mellem* bjælkerne, dvs. på selve loftbeklædningen af perlestafbrædder, blev fundet en hvid, lidt cremet farve. I dag er denne hvide farve genskabt, men det er den rødbrune farve på bjælkerne til gengæld ikke.

Da malerne gik i gang med at slibe bjælkerne i loftet for at gøre dem klar til den rødbrune farve, dukkede der nemlig en helt anden farve frem – ikke den rødbrune, men en støvet grøn.

– Efter at have krattet i malingen flere steder og på flere af bjælkerne kunne vi se, at bjælkerne oprindeligt havde været malet i denne støvede grønne farve og *ikke* den rødbrune. Opdagelsen i sidste sekund af den nye farve er et godt eksempel på, hvad der ofte sker i en restaureringsproces. Det er først, når vi går i

dybden med de forskellige bygningsdele, at vi kan se, hvad der gemmer sig. Når vores farvekonservatorer leder efter de historiske farver, foretager de jo kun små skrab forskellige steder, og på Gelsted Station dukkede den grønne farve ikke umiddelbart op. Heldigvis reagerede vores årvågne malere, da de stødte på den grønne farve, siger Per Troelsen, som er meget begejstret for det nye farvefund.

– Den grønne farve på bjælkerne står meget smukkere til de lyse perlestafpaneler i loftet, end hvis bjælkerne havde været rødbrune, og som vores maler siger: De røde bjælker i kontrast til de hvide perlestafpaneler ville have lignet et cirkustelt; nu ligner det i stedet en smuk stationsventesal.

Det originale stengulv i ventesalen er bevaret med alt dets slid og patina fra de tusindvis af passagerer, som gennem årene har gået frem og tilbage mellem forpladsen og perronerne.

## Genskabte farver

Også i stationsforstanderens lejlighed på første sal mødes de besøgende i dag af smukke historiske farver. Her er alt træværk malet i en sart grøn, som blev fundet under afskallet maling. Farven er i samme nuance som den grønne på bjælkerne i ventesalen.

Den gamle stuk er bevaret, vasket og rensat, og gulvene er høvlet og slebet og efterfølgende behandlet med olie i en brunlig farve, så gulvene fremstår som dengang, de var ferniseret. Det gamle spisekammer – som i dag er malet hvidt – er indrettet som teknikrum med varmtvandsbeholder og plads til vaskemaskine samt overtøj og sko, og i det gamle spisekammer er der indrettet badeværelse.

Farverne i lejligheden – grøn i spisestuen, DSB-rød i dagligstuen med balkon, varm rød i det ene værelse og grøn i det andet værelse samt gul i den lange gang – er valgt med inspiration fra de farver, som var fremherskende i begyndelsen af 1900-tallet og altså ikke på baggrund af farvearkæologiske opdagelser.

– I takt med, at skiftende stationsforstanderfamilier gennem årene er flyttet ind og ud af lejligheden, og hver især har ønsket sig nye tapeter og farver, er der blevet afrenset og overmalet så mange gange, at de oprindelige vægfarver er forsvundet, fortæller Per Troelsen, som til gengæld glæder sig over, at den oprindelige blå farve i køkkenet blev fundet.

## I en klasse for sig

Fundet af de oprindelige farver i især ventesalen er en af de kvaliteter, som placerer stationsbygningen i Gelsted i en klasse for sig, og som er medvirkende til, at netop denne stationsbygning i dag befinder sig i Realdania By & Bygs samling af historiske ejendomme og ikke en af de mange andre stationsbygninger, som på dette tidspunkt blev tegnet af DSB-arkitekten Wenck og opført rundt om i landet.

– Alle de nye stationsbygninger, som i begyndelsen af 1900-tallet skød op også på Fyn – Bred Station, Nørre Aaby Station, Gelsted Station, Skalbjerger Station og Marslev Station – blev tegnet efter en nærmest fast skabelon: En hovedbygning med ventesal og billetkontor i stueetagen, stationsforstanderbolig på førstesal, en lagerbygning med læsserampe ud mod gaden og en delvist åben mellembygning, der gav ly for de ventende passagerer, fortæller Per Troelsen.

– Men i takt med, at samfundet udviklede sig, og jernbanenettet og togdriften forandrede sig, blev mange af stationsbygningerne i købstæderne og provinsbyerne efterhånden taget ud af drift. Nogle af dem blev revet ned, andre solgt og indrettet til helt andre formål, og atter andre kom som følge af diverse sporændringer til at ligge så langt væk fra et aktivt bane- og stationsmiljø, at de mistede deres oprindelige tilhørsforhold.

Men ikke Gelsted Station.

Stationsforstanderens lejlighed på første sal er i dag malet i historiske farver. Der var intet spor af de oprindelige farver, så de nye farver er valgt med inspiration fra den farvepalette, som var fremherskende i begyndelsen af 1900-tallet.







### Indbegrebet af en dansk stationsbygning

Stationsbygningen i Gelsted er stadig i høj grad en del af et aktivt stationsmiljø. Regionaltogene mellem Odense og Middelfart gør stadig holdt i Gelsted, og når en ny bane, nord for den nuværende, åbner om nogle år, vil Gelsted Station stadig være aktiv. På den nordlige dobbeltsporede højhastighedsbane vil højhastighedstogene passere, mens regionaltogene stadig vil standse i Gelsted.

Som repræsentant for de mange stationsbygninger, der blev opført i årene lige efter år 1900, udmærker Gelsted Station sig i kraft af netop sin repræsentative og gennemsnitlige fremtoning. Stationsbygningen er hverken alt for national og dermed alt for ekstraordinær eller alt for lokal og dermed alt for egnesspecifik;

den er netop en prototype; indbegrebet af en dansk stationsbygning omkring år 1900.

Hertil kommer selvfølgelig den velbevarede og originale tilstand, som stationsbygningen stod i, da Realdania By & Byg købte den i 2021 – præcis 110 år efter dens indvielse. Både i det indre og det ydre var den stort set uforandret siden sin opførelse, bortset fra de nye farver, der var kommet til gennem tiden. De fint udformede bænke i ventesalen og de dekorative træudskæringer var stadig intakte, og i stationsforstanderboligen på første sal var det oprindelige køkken og hjørneskabet i stuen bevaret.

Det hele – både i det ydre og det indre – var samtidig en tydelig afspejling af tidens arkitektoniske strømninger.

Den brolagte gårdsplads mellem stationsbygningen og pakhuset blev i sin tid brugt som bl.a. tørregård af stationsforstanderfamilien, der boede på første sal over stationen og havde vaskehus i pakhuset.



I stationsbygningen afspejles flere af tidens arkitektoniske strømninger bl.a. nybarok, historicisme og Bedre Byggeskik-stilen og også skønvirke-stilen, der viser sig i form af de svungne dekorationer på træværket.

### Tidens arkitektur

På samme måde som udbygningen af det danske baneland og åbningen af de mange nye stationer varslede nye tider for landet, så var der også indenfor arkitekturen nye tider på vej omkring århundredeskiftet. Tidligere tiders arkitekturretninger var på vej ud, og nye var på vej frem. I stationsbygningen i Gelsted ses afspejling af begge dele.

– Der er elementer af nybarok som f.eks. de høje småsprossede vinduer og elementer fra historicismen og Bedre Byggeskik-stilen, bl.a. de enkle, gedigne materialer, de håndværksmæssigt gode løsninger, sym-

metrien og taktfastheden. De svungne røde og hvide dekorationer på træ søjlerne på mellembbygningen er til gengæld træk fra skønvirke, fortæller Per Troelsen.

I denne periode blomstrede nationalromantikken, og arkitekterne kastede deres kærlighed på de ægte, gedigne materialer, gerne med et regionalt præg. I Danmark var de foretrukne materialer tegl, især den røde tegl, som blev anvendt til både mursten og tagsten; granit fra Bornholm, som blev anvendt til sokler, trapper og skulpturel udsmykning, samt træ, som blev anvendt til tagkonstruktioner og bindingsværk.



Fra perronen er der adgang til ventesalen via en fin dobbeltdør, der ligger i samme akse som hovedindgangen ud til forpladsen, og som i stil med hoveddøren er fornemt udført med frontispice og gesims over døren.





Det hele kommer til udtryk på Gelsted Station, og netop DSB-arkitekten Heinrich Wenck regnes da også for en af de betydeligste repræsentanter i Danmark for denne stilretning.

– Det kunne være endt som en rodebutik og et sammensurium af alle mulige stilretninger, men Wenck orkestrerede stilretningerne med kyndig og sikker hånd og skabte en homogen, stærk og smuk bygning, siger Per Troelsen om Gelsted Station, som blot var én i rækken af de hundredvis af stationsbygninger, som Heinrich Wenck tegnede i sin lange DSB-karriere.

### **Signalrum med ny funktion**

I dag er de forskellige stilelementer restaureret og genskabt, og samtidig er stationsbygningen tilpasset, så den kan bruges i en ny sammenhæng. Det gælder bl.a. det tidlige signalrum.

Da stationsforstanderen i sin tid residerede ovenpå sin station, var han tæt på alle de opgaver, som var forbundet med det at drive en jernbanestation – også opgaven at holde øje med de skiftende signaler. Den opgave foregik inde fra signalrummet, der oprindeligt havde adgang fra perronen, og hvorfra der via en karnap med vinduer var udsigt til perronen i begge retninger.

I dag er der ikke længere brug for et signalrum i sin oprindelige funktion, men selve rummet er beva-

ret, og der er foretaget nogle ændringer, som har gjort både gårdrum og signalrum langt mere anvendelige for kommende lejere af stationsforstanderboligen. Døren fra perronen ind i signalrummet er fjernet og erstattet med et vindue magen til de originale, og der er nu i stedet en dør fra gårdrummet og ind i signalrummet.

Da stationen i sin tid blev opført, var der på bagsiden af gårdrummet, dvs. ud mod perronen, opført et halvtag, hvor de ventende passagerer kunne stå i ly og læ. I takt med, at der blev bygget nye moderne læskure på perronerne, var der ikke længere brug for det gamle halvtag.

– I forbindelse med restaureringen har vi derfor skubbet gårdrummets plankeværk ca. to meter længere ud på perronen, så det gamle, i dag nyrestaurerede halvtag i stedet gør gavn inde i gårdrummet. Her danner det halvtag for en hyggelig overdækket terrasse til glæde for lejerne af stationsforstanderboligen, fortæller Per Troelsen.

### **Det gamle pakhuis og den lille toiletbygning**

Fra det lille gårdrum er der også adgang til pakhuset, som i det indre nærmest fremstår som dengang, da den sidste portør havde forladt det. Der er lagt nyt tag, og det udvendige murværk er repareret, ligesom alt træværk er repareret og efterfølgende malet. Portene er malet i den karakteristiske DSB-røde farve og

Gårdrummet og det tidligere signalrum – hvortil der er adgang inde fra gårdrummet – er i dag gjort klar, så de kan bruges som uderum og overdækket terrasse for lejerne i stationsforstanderlejligheden.



Indvendigt fremstår det gamle pakhuis nærmest som dengang, det var i brug, med ubehandlede gulve, vægge og porte. Den firkantede aftegning i gulvet markerer, hvor pakhuisets store vægt i sin tid stod.

vinduerne er på ydersiden malet hvide, ligesom også gesimsen i træ under taget er malet hvid. I pakhuset er der desuden gjort klar til, at der på sigt kan indlægges koldt og varmt vand og trækkes flere elkabler.

Indvendigt står pakhuset stadig rå og uopvarmet og med ubehandlede gulve, vægge og porte. Selv den firkantede aftegning i gulvet – som markerer, hvor pakhuisets store vægt i sin tid stod – er bevaret, og det samme er rillerne i gulvet, som sikrede ventilation, dengang der blev opbevaret kornsække.

På modsatte side af stationsbygningen er den lille bindingsværksbygning – som i sin tid rummede toilet til de ventende passagerer – i dag restaureret fra

inderst til yderst. Bindingsværket var nærmest rådnet væk, så derfor har alle sten omhyggeligt været pillet ud én for én, nummereret og lagt til side, for efterfølgende at blive opmuret med nyt bindingsværk. I dag er der ikke længere toilet i bygningen, men derimod opbevaringsplads.

### **Æstetik og CO2**

– Udvendigt har hele bygningen – også pakhuset – fået nyt tag med vingetagsten, og de udvendige kviste er bygget op igen. Kvistene var hårdt angrebet af råd, så i et tæt samarbejde mellem alle håndværk er de genopført som de oprindelige, og der er monteret en

Den otte kvadratmeter store bindingsværksbygning – som engang rummede toilet til passagererne – er i dag restaureret fra inderst til yderst, med genbrug af de gamle sten og med nyt bindingsværk.





zinkplade bag de hvidmalede trekanter, som leder regnvandet ud over det lille tag over kvistene, fortæller Per Troelsen.

Etagedækket mellem stationsforstanderlejligheden og det uisolerede loftsrum er blevet isoleret, ligesom tagflader mod lejligheden på første sal er efterisoleret med træfiberisolering. Derudover er alt murværk eftergået og repareret, inklusive den høje mur mellem stationsbygningen og pakhuset, som er omfuget og har fået nye tagsten på toppen.

– Trods mere end 100 år på bagen var både de gamle døre og de udvendige vinduer i overraskende god stand. Råddent træ er udskiftet med nyt, og vinduesrammer og døre er blevet afrenset for gammel maling og nymalet med linoiemaling, ligesom de gamle ruder med al deres patina har fået ny kit.

De indvendige forsatsvinduer, som var sat i blot 12 år før, at Realdania By & Byg købte bygningen, og som stadig var i god stand, er der til gengæld ikke gjort meget ved – bortset fra udskiftning af nogle smadrede ruder. Til gengæld har disse nye forsatsvinduer været genstand for en del tanker hos de to restaureringsarkitekter, Per Troelsen og Anders Brüel – både restaureringstanker og CO2-tanker.

– Set med de æstetiske restaureringsbriller harmonerer de moderne forsatsvinduer ikke med bygningens alder. I modsætning til de over 100 år gamle udvendige vinduesrammer er forsatsrammerne me-

get kraftige og bastante, hvilket skyldes, at vinduesglasset både er varmeisolerende og lyddæmpende. Vi havde nok kunnet lykkes med at fabrikere helt nye forsatsrammer med lyddæmpende glas og energiglas i en smallere ramme, men for ikke at bruge unødigt meget CO2 valgte vi at bibeholde forsatsrammerne og blot forsyne dem med nyt glas dér, hvor det var itu, og udskifte grebene i børstet stål til nye messinggreb, som harmonerer bedre med bygningen, siger Per Troelsen.

– Havde vi sendt vinduerne til skrot, havde vi sat et betydeligt og unødvendigt CO2-aftryk, og det ønsker vi ikke. I stedet har vi med de nye, lidt mere spinkle vindueshåndtag skabt et bedre match til de over 100 år gamle vinduer med deres tynde fine sprosser, lyder det fra Per Troelsen.

### **Større CO2-bevidsthed**

Selv om kombinationen af nye og gamle vinduer kan synes som en lille detalje i det store restaureringsarbejde, så er kombinationen et godt eksempel på, hvordan bygningsbevaring og CO2-bevidsthed sagtens kan gå hånd i hånd og stadig resultere i en bygning med et gennemført og harmonisk udtryk.

CO2-beregningen ved at bevare de moderne forsatsvinduer viser, at der er 1.220 kg CO2 til forskel mellem at kassere og beholde forsatsvinduerne, svarende til en flyvetur på 7.000 km.

Vinduerne er en kombination af nye indvendige forsatsvinduer og de over 100 år gamle udvendige vinduer, som er afrenset for gammel maling og nymalet med linoiemaling.



– CO2-besparelsen i det store perspektiv er måske lille, men den illustrerer vigtigheden af også at inkludere CO2 som et vurderingspunkt blandt de mange valg, der træffes i en restaurering, og den illustrerer princippet om de 'mange bække små' i forhold til at nedbringe CO2-udledning. Via arbejdet med livscyklusvurderinger af vores historiske ejendomme har vi fået en langt større bevidsthed om CO2-udledningen, og denne bevidsthed er i dag et vigtigt pejlemærke ved de mange valg, vi skal træffe undervejs, understreger Per Troelsen og fortsætter:

– Når vi diskuterer, om bygningsdele eller materialer skal fjernes og fornyes, kommer spørgsmålet om CO2-konsekvensen nu altid på tale. Nogle gange er det måske bedre at vente for eksempel ti år med en eventuel udskiftning og dermed så længe som muligt skåne miljøet for den indlejrede CO2, som ligger i den pågældende bygningsdel.

Således er der i løbet af det omfattende restaureringsarbejde på Gelsted Station og sideløbende med

ambitionen om at restaurere og genrejse den historiske stationsbygning også truffet mange CO2-valg – både når der skulle tilføjes nyt, og når der skulle bevares.

Som eksempel på tilføjelse af nyt materiale er der til isolering af etagedækket mellem lejligheden på første sal og det uopvarmede loft samt i skunke og tagflader mod lejligheden anvendt træfiberisolering, som har lavere CO2-aftryk i produktionsfasen end traditionel mineraluld.

Som eksempel på materialer, som er bevaret ud fra et CO2-hensyn, nævner Per Troelsen de nuværende moderne flade pladeradiatorer, som er bibeholdt i stationsforstanderlejligheden.

– Rent æstetisk havde det været smukkere med ribbe-radiatorer, men der er mange gode leveår tilbage i de nuværende radiatorer, så selvfølgelig skal de beholdes. I stedet har vi malet dem i samme farve som væggene, så de går mere i ét med de omgivende rum, lyder det fra Per Troelsen.

Oprindeligt har vægge og lofter givetvis været malet med limfarver.

I dag er der brugt silikatmaling, som har næsten samme matte og stoflige udtryk, men er mere slidstærkt end limfarve.





# Livscyklusvurdering af Gelsted Station

Hvor meget CO<sub>2</sub> udledes der, når en historisk ejendom restaureres? Hvor tungt vejer de enkelte byggematerialer på CO<sub>2</sub>-vægtskålen? Og vil det på sigt kunne beregnes, hvor meget CO<sub>2</sub> ejendommen udleder, når den er i drift?

Det er spørgsmål som disse, at en såkaldt livscyklusvurdering (LCA, Life Cycle Assessment) kan give svar på. Igennem de seneste par år har Realdania By & Byg minutiøst gennemgået samtlige cirka 60 ejendomme i selskabets historiske samling og udarbejdet livscyklusvurderinger for hver enkelt, også Gelsted Station.

## Livscyklusvurdering af Gelsted Station

Den totale CO<sub>2</sub>-udledning fra restaureringen af Gelsted Station er 50 kg CO<sub>2</sub> pr. kvadratmeter, dvs. samlet set omkring 16,5 ton CO<sub>2</sub>. Udledningen fordeler sig således:

- Nedrivning af eksisterende materialer: 12,4 kg CO<sub>2</sub> pr. kvadratmeter
- Tilføjelse af nye materialer: 4,1 kg CO<sub>2</sub> pr. kvadratmeter
- Fremtidig nedrivning af nye materialer: 33,5 kg CO<sub>2</sub> pr. kvadratmeter

De mest CO<sub>2</sub>-udledende tiltag er:

- De nye radiatorer, som alene står for omkring 8,5 kg CO<sub>2</sub> pr. kvadratmeter.
- Det nye tag, specielt tagstenene på begge bygninger, som alene står for: 8,3 kg CO<sub>2</sub> pr. kvadratmeter.
- Nedrivning (pga. rådnet træværk) af kvistene, som står for 7,8 kg CO<sub>2</sub> pr. kvadratmeter



## Livscyklusvurderinger af historiske huse

Livscyklusvurderingerne af de historiske ejendomme i Realdania By & Bygs samling indeholder et overblik over følgende:

- Mængder af nedrevet og bortskaffet materiale under restaureringen.
- Mængder af tilført materiale til restaureringen.
- Målt varmeforbrug samt fremtidig nedrivning af de tilførte materialer under restaureringen.

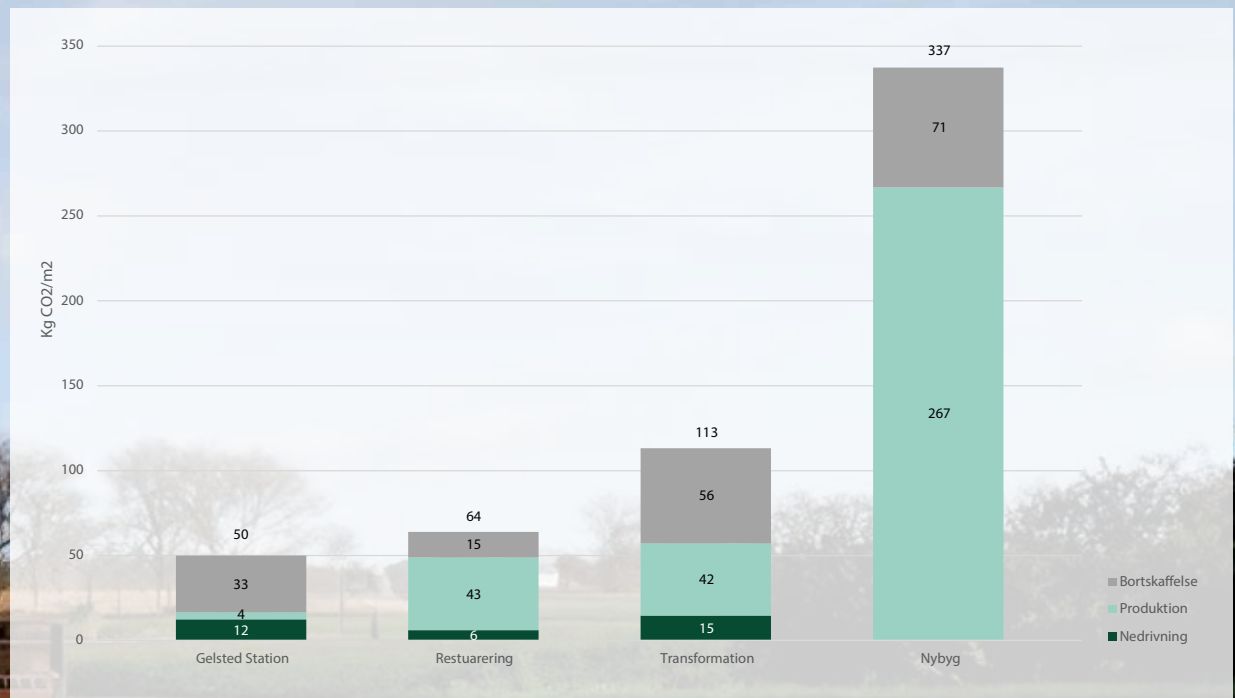
Det skal bemærkes, at de bygningsdele/materialer i ejendommene, som ikke udskiftes, men beholdes,

ikke indgår i vurderingen, men medregnes i en eventuel fremtidig udskiftning. Data om materialers CO<sub>2</sub>-udledning er hentet fra deres EPD (Environmental Product Declaration). Her har producenten beregnet præcist, hvor meget CO<sub>2</sub> der udledes ved fremstilling og fremtidig bortskaffelse af produktet.

Ved materialer, hvor producenten ikke har udarbejdet en EPD, anvendes branche-EPD'er eller generiske EPD'er. Branche-EPD'er er udarbejdet som et gennemsnit af et materiale på tværs af branchen, mens de generiske stammer fra en tysk database, som anvendes, når der ikke foreligger data fra det danske marked.

## Materialernes gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning ved restaureringen af Gelsted Station sammenlignet med Realdania By & Bygs restaureringer og transformationer (i gennemsnit) samt nybyg

Søjlerne viser CO<sub>2</sub>-udledningen ved restaureringen af Gelsted Station sammenlignet med gennemsnittet ved de restaureringer og de transformationer, som Realdania By & Byg har foretaget de seneste 20 år, samt gennemsnittet ved et nybygget hus.







**Bygningen  
- en arbejdsplads og  
en embedsbolig**



Via en hovedtrappe i ventesalen og via en bagtrappe fra det lille gårdrum er der adgang til stationsforstanderens lejlighed på første sal. I sin tid blev hovedtrappen mest brugt, når der var officielle gæster. Til dagligt brugte familien bagtrappen.

# Mange funktioner under samme tag

Af Lene Floris, etnolog mag.art. og rådgiver

Ligesom mange andre stationer på dette tidspunkt i begyndelsen af 1900-tallet var der også på Gelsted Station flere funktioner under samme tag. Det gjaldt først og fremmest alle de funktioner, der vedrørte selve jernbanedriften, men også postekspedition og en rummelig bolig for stationsforstanderen og hans familie.

Planløsningen i stationsbygningens stuetage var naturligt præget af de mange funktioner, der knyttede sig til driften af en stationsbygning. Først og fremmest skulle de rejsende have mulighed for at opholde sig indendørs i eventuel ventetid; de skulle have mulighed for at løse billet, sende og hente fragtgods, afhente aviser og aflevere eller hente post og breve.

Hvis de ventende passagerer i ventesalen havde brug for toiletter, var der adgang til disse i den lille bindingsværksbygning udenpå selve stationsbygningen, og fra perronen var der adgang til et pissoir.

Udover at stationen var arbejdsplads og bolig for stationsforstanderen og barndomshjem for stationsforstander-børnene, så var den også et lokalt mødested. H. Christian Rasmussen, som var søn af trafikassistenten på stationen i 1930'erne, har udtrykt det på denne måde: "Gelsted Station var et velsammenhængende socialt system med et tydeligt hierarki og med klare rolleforventninger."



## Rejsegods ekspederedes gennem en stor glaslem

"Fra ventesalen kunne man gennem et vindfang komme ud på den brolagte forplads; modsat kom man ud på perronen. Ventesalen havde T-form med den lange side ud mod vejen. Der var klinkegulv, og den var holdt i mørke farver, så vidt jeg kan huske i mørkegrønt og mørk rødilla. Der var faste bænke rundt langs væggen, og i den del, der vendte ud mod perronen, var der et stort solidt bord og i et hjørne en stor rund kakkelovn. I den fyredes der om vinteren.

I rummets østlige ende var der dør ind til ekspeditionen, og ved siden af den var der en billetluge, hvor en drejemekanisme sikrede udveksling af penge og billetter. Rejsegods ekspederedes gennem en stor glaslem, der kunne hejses op og ned".

*1930'erne, H. Christian Rasmussen,  
søn af trafikassistenten på Gelsted Station,  
i manuskriptet "Mine Stationsbyer:  
Gelsted, Fårup og Skamby"*

I det lille vindfang med de småsprossede vinduer kunne passagererne trampe det værste skidt af sko og støvler, inden de gik ind i den højloftede ventesal.



Den højloftede ventesal, som DSB-arkitekten Heinrich Wenck også yndede i andre af sine stationsbyggerier, lå centralt i bygningen. Inden passagererne trådte ind i ventesalen med en loftshøjde på fire meter, kom de gennem et lille vindfang med småsprossede ruder. Her kunne det værste skidt trampes af sko og støvler, så gulvet i ventesalen blev skånet mest muligt, og samtidig sikrede vindfanget, at blæst og kulde blev holdt ude, så temperaturen kunne holdes nogenlunde stabil indenfor. Ventesalen kunne opvarmes med en ovn, formentligt en såkaldt Bekkasinovnen, som ses bevaret på den nærliggende Nørre Aaby Station.

Ventesalen havde praktisk klinkegulv, der kunne tåle vand, sne og slud, og flere steder på de originale klinker ses tydeligt slid efter tusindvis af passagerers gang frem og tilbage. Salen var desuden forsynet med paneler, der afbødede slid på væggenes maling, faste bænke, der kunne tåle lidt af hvert, plakattrammer og synlige solide loftsbjælker, der virkede som en afslutning på blikkets vandring i rummet.

### **Protokol til ris og ros**

For det meste var der rolig adfærd og fornuftig gennemstrømning af de rejsende, men der kunne fra tid til anden opstå situationer, der gav anledning til klager. I ventesalen lå en protokol, som passagererne kunne skrive i, hvis der var noget, de var utilfredse med.



### **Inde på kontoret tikker morseapparatet fra Ejby, at morgentoget er kørt derfra**

“Klokken er lidt over syv. Inde fra kontoret har trafikassistenten, der lige har afløst nattevagten, solgt en af de små brune billetter plus en hurtigtogsbillet, for en rejsende skal skifte til hurtigtog efter et ophold i Odense. Hun vil helt til Slagelse, og hun har en rejsegodskuffert, der skal med, hvad der ikke sker hver dag. Portøren, der også er mødt klokken syv, lukker glaslemmen op, vejer kufferten, skriver et rejsegodsbevis. Så klistrer han en navneseddel på kufferten. Han har et stort udvalg af de små navnelapper hængt op bag i lokalet.

Så kommer skolebørnene, der skal til Odense, cyklende. En kommer helt fra Håre, en 6-7 km borte. Drengene på katedralskolen, pigerne på pigegymnasiet. De står og skutter sig i morgenkuldten. De går sjældent ind i ventesalen. Den er ikke varm endnu.

Inde på kontoret tikker morseapparatet fra Ejby, at morgentoget er kørt derfra. ”Den fungerende” ringer på kassen på væggen, så klokken ringer nede ved vejen og får ledvogteren ud. Han kalder også på portøren, som går hen i signalhu-

set og trækker en af de store arme på signalapparatet ned og derved får den øverste vinge på hovedsignalet til at svinge op.

Ledvogteren ruller bommene ned, og portøren går ind og rapporterer, at nu ”synker han bommen”. Toget øjnes, og man hører, at lokomotivføreren slår dampen fra, og P-maskinen [lokomotivet] med sine 5-6 vogne ruller ind og holder netop der, hvor portøren har forventet det. Der er tre sidegangspersonvogne med bouclevævet, hårdt, gråt stof trukket over træsæderne. Tre kupe-er i den ene vogn er 2. klasse, adskilt fra 3. ved en dør i sidegangen. Her er de bløde sæder betrukket med en olivenbrun fløj, men der er sjældent rejsende. Der er i øvrigt god plads, men de seks elever finder den kupe, hvor de to kammerater, der er stået på i Ejby, sidder. Der er tavshed. Der skal arbejdes med lektierne.”

*1930'erne, H. Christian Rasmussen,  
søn af trafikassistenten på Gelsted Station*

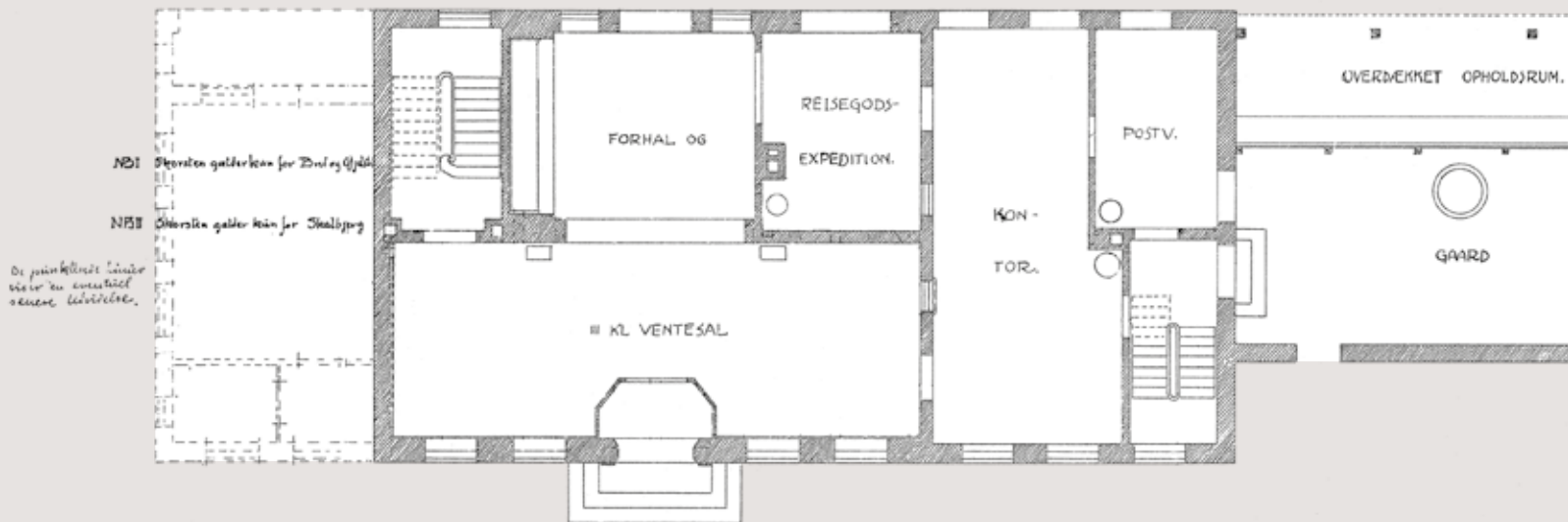


DE DANSKE STATSBANER.  
1900.

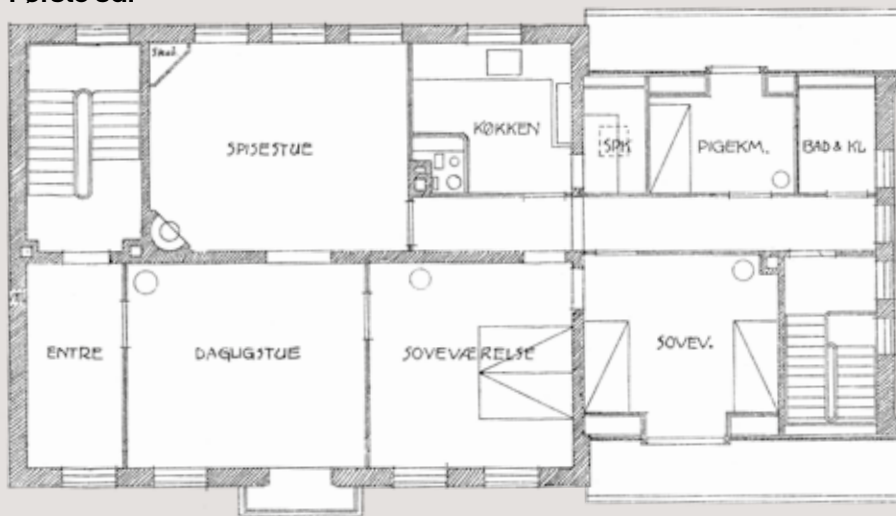
BRED GJELSTED OG SKALBJERG  
STATIONER.

VED SKALBJERG SKAL UD- VAREHUSET VÆRE SOM  
VIST PÅ SERLIG TEGNING.

### Stueplan



### Første sal

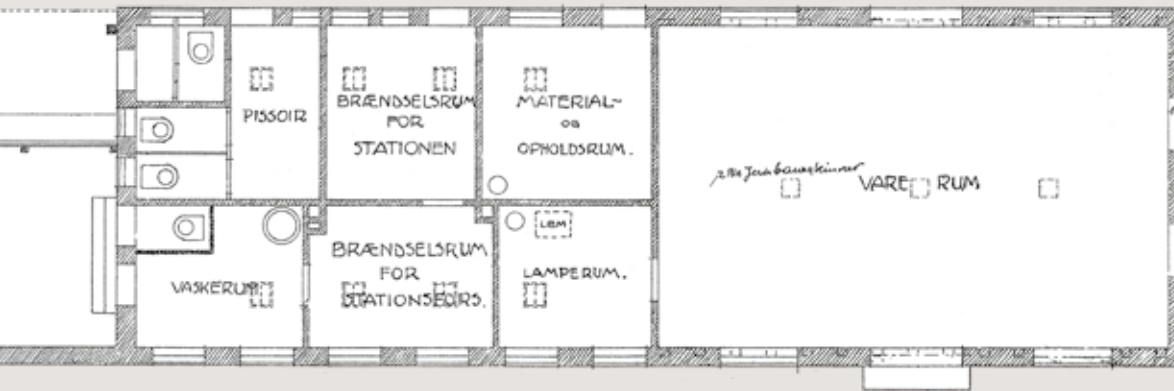


*4. W. 1900*  
*27/1.09.*

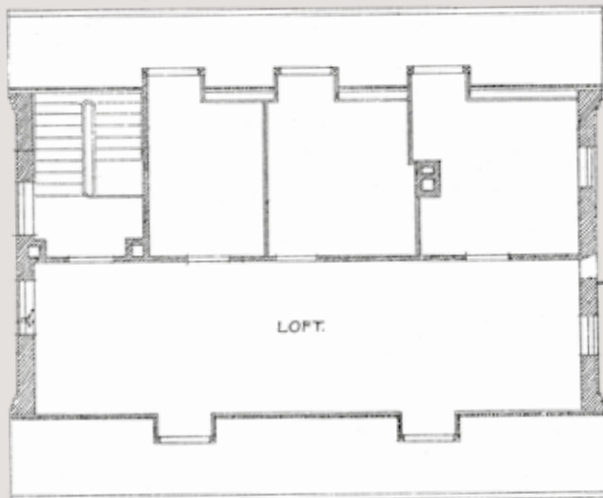
ANLÆG AF 2<sup>DET</sup> SPOR  
NYBORG - STRIB.

# Samme indretning af fem fynske stationer

## Pakhus



## Loft



Plantegningen, som DSB-arkitekten Heinrich Wenck i begyndelsen af 1900-tallet udarbejdede til de nye fynske stationsbygninger, skulle bruges i både Gelsted, Bred og Skalbjerger og senere i Nørre Aaby og Marslev og blot tilpasses efter de lokale forhold.

I Gelsted Station er stueplan indrettet med vindfang, ventesal, forhal, faste bænke, luge til billetsalg og dør ud til perronen. Til højre for hovedindgangen lå billetsalg med kontor og postrum og i forhallen, tættest på perronen, lå ekspeditionen til rejsegods. Lugen til billetsalg er bevaret, mens lemmen til rejsegods ekspedition i dag er fjernet og tilmuret. Til venstre for hovedindgangen ligger stadig hovedtrappen op til stationsforstanderboligen.

Stationsforstanderens lejlighed på første sal var indrettet med entre, dagligstue og spisestue med balkon, to værelser, køkken, spisekammer, pigekammer, bad og toilet. Loftetagen var indrettet med tre værelser, som bl.a. blev brugt til overnattende jernbanefolk.



### **Kontoret**

Kontoret var hjertet i stationen, hvor mange af de centrale medarbejdere og arbejdsopgaver var samlet og blev udført. De vigtigste arbejdsopgaver var teleggramjournal, salg af billetter, udfyldelse af diverse blanketter, ind- og udbetalinger, statistik, signal osv. Efterhånden blev også postekspeditionen af et meget betydeligt omfang, og alle postopgaverne blev ligeledes styret fra kontoret

### **Postekspeditionen**

I takt med jernbanens udvikling tog også brevskrivningen voldsomt til over hele landet, og fra 1860'erne og frem blev der i alle egne af landet etableret landposttruter, så de stadigt flere breve og postkort kunne komme helt ud til modtagerne. På Fyn var Gelsted et af de første sogne, som omkring 1870 fik egne landposttruter.

Der var i starten kun ét landpostbud, som havde bestemte afleveringssteder i hver af de fem byer i sognet. Her måtte modtagerne selv hente deres post på afleveringsstederne. I 1905 blev der behov for to landpostbude, og Gelsted brevsamlingssted blev samme år udvidet til en egentlig postekspedition, som var åben om formiddagen klokken 8-11.30 og om eftermiddagen klokken 13-18.00.

I 1917 skulle der fem postbude til at omdele den stigende postmængde. Juleaften i 1917 var der så



Til højre for stationens hovedindgang lå billet-salget med postkontor og kontorrum, som i dag er malet gult. Lugen til billetsalg er bevaret.



## Ud mod perronen stod et langt bord med de to morseapparater

“Gik man gennem rummet, hvor portøren havde sit bord, kom man “ind i det vigtigste” af lokalerne: kontoret. Ud mod vejen var der et skrivebord. Det var postekspeditionen. Over for billetlugen var der et til, hvor den vagthavende sad og udfyldte sine formularer. Han kunne herfra se, om der var nogen, der ville have billet.

Ved siden af lugen hang der et stort hyldeskab, ud fra hvilket han kunne trække den af de små brune papbiller, der var brug for. Der var et pænt udvalg til de mest søgte stationer. Inden de udleveredes, blev de tørstempleet i et større fugle-

halslignende apparat. Ud mod perronen stod et langt bord med de to morseapparater, hvis signaler optoges på bånd som dokumentation. Strækningstelefonen var ikke god nok til det.

Oppe på væggen var en kasse med et håndsving. Når der blev drejet på det, ringede klokkerne ved ledvogterhuset. Der var endnu et rum ud mod perronen; her holdt postbudene til”.

*1930'erne, H. Christian Rasmussen,  
søn af trafikassistenten på Gelsted Station*

store mængder post, at de fem postbude måtte møde på arbejde kl. 5 om morgenen. De sorterede posten i seks timer, inden de kunne gå af sted med tunge og tætpakkede tasker. Først efter 7-8 timers omdeling, kunne de vende næsen hjemad.

Postsækkene kom med toget, hvor de undervejs var blevet sorteret i de såkaldte bureauvogne for at gøre forsendelsestiden så kort som mulig mellem landets forskellige egne. Fra 1927 var der natposttog fra København og på de jyske banestrækninger, og da Lillebæltsbroen åbnede i 1935, blev befordringen væsentligt hurtigere.

Posttransporten blev dog efterhånden omlagt fra jernbane til bil, hvilket betød, at antallet af 'bureauer'

i togene faldt drastisk i 1970'erne for siden helt at udgå i 1997.

I 1930'erne foregik postsorteringen i Gelsted på den måde, at postsækkene fra toget blev smidt ind i postrummet, hvor tre-fire landpostbude sorterede posten ved et langt bord, hvor de havde hver sin plads med en lille sorteringshylde foran. Posten blev pakket alt efter, hvor på ruten forsendelserne skulle afleveres. Herefter kom breve og pakker i store læder-tasker, der blev placeret foran på cyklerne, og så var det afsted på den ofte 30 km lange rute.

På kontoret ved skranken havde postmedarbejderen sit skrivebord, hvor kunderne hentede eller sendte postanvisninger, købte frimærker og sendte





pakker. På kontoret ekspederedes også døgnet rundt telegrammer enten med meddelelser eller som fest-telegrammer. Hastede det, var det muligt mod ekstrabetaling at få bragt et telegram ud.

### **Stationsforstanderboligen**

På stationsbygningens første sal var der bolig for stationsforstanderen og hans familie. Det var meningen, at adgangen til den rummelige bolig skulle ske ad hovedtrappen, der lå til venstre i ventesalen set fra forpladsen. I praksis og i hverdagen var det imidlertid bagtrappen med adgang fra det lille gårdrum, der var i brug. Hovedtrappen blev kun brugt ved særlige lejligheder, og når der var officielle gæster.

Gennem en lille entre kom man ind i den højloftede dagligstue med stort lysindfald. I boligens centrale og fineste stue gav en tofløjet fyldingsdør med ruder adgang til balkonen ud mod forpladsen, mens spisestuen lå ud mod perronen. På den originale tegning er der angivet to soveværelser og køkken med spisekammer, værelse til tjenestepigen samt bad og kloset.

Nicher til kakkelovne, kraftige stukgesimser og indbygget hjørneskab gav boligen en statelig karakter og vidnede om, at den også havde en officiel funktion.

Den nøjagtige indretning af boligen hos de forskellige familier gennem tiden kendes ikke, bortset

I stationsforstanderens lejlighed er alt træværk malet i en lys grøn farve, som blev fundet under afskallet maling. Trapperummet og den lange gang er malet i en varm gul, mens spisestuen med det gamle linnedskab er grøn.



### **Foranlediget af den tiltagende Tilstrømning af Byens Ungdom i Stationens Ventesal**

“Foranlediget af den tiltagende Tilstrømning af Byens Ungdom i Stationens Ventesal om Aftenen og den deraf følgende støjende Opførsel samt Forurening af Ventesalens Træværk og Inventar samt stærk Tobaksrygning og Ødelæggelse og Overmaling af de i Ventesalen anbragte Plakater m.m., anmodes d’herrer fungerende Stationsforstandere om med passende Mellemrum at foretage Inspektion i Ventesalen og bortvise enhver, der ikke har lovlig Adgang til denne (Rejsehjemmel). Det er en yndet Påstand blandt de unge Mennesker, at de “skal modtage de Rejsende ved ankomne Tog”. Denne Påstand bør i Almindelighed ikke tages til følge.”

*1937, H. Larsen,  
fra protokol i ventesalen,  
privateje*





**Min farmor arbejdede på stationskontoret,  
solgte billetter, gjorde rent og passede ventesalen med slikautomat**

“Min farfar og farmor boede på 1. salen på stationen, og jeg blev installeret i midterste værelse i tagetagen ud mod perronen. Min farmor havde sin gamle far, en pensioneret landsbyskolelærer, boende i et værelse med altan ud mod stationens forplads (1. etage). Jeg havde meget at gøre med min farmor, for min farfar var venlig nok, men ikke særlig interesseret i børn ret længe ad gangen.

Farmor stod tidligt op for at fyre op i komfuret i køkkenet og rette an til morgenmad. Jeg havde aldrig set et komfur før, da vi havde bygas hjemme. Min farmor var også ansat hos DSB som trafikassistent, arbejdede på stationskontoret, solgte billetter, gjorde rent og passede ventesalen med slikautomat.

Da jeg ikke skulle være alene hele formiddagen, introducerede min farmor mig for stationens to ekstraarbejdere, der boede privat lige over for stationen, og når der ikke lige var noget at lave, smuttede de over sporene og var måske hjemme til en kop kaffe. Ellers bestod deres arbejde i alt forefaldende arbejde som at holde øje med mig,

manuelt at hejse signaler for kommende tog og hjælpe til med at pakke banepakkebilen, der kom hver formiddag.

Hver dag sidst på eftermiddagen ankom der fra Middelfart et godstog med to til tre godsvogne. Det blev rangeret ind på sidesporet, hvor det blev tømt og igen læsset med en del kasser med æblemost fra det lokale mosteri. Godstoget blev trukket af et lille lokomotiv, kaldet Grisen. Ved 18-tiden var der lidt stille med gennemgående tog. Så fik den ene ekstraarbejder travlt på skinncyklen, der var læsset med petroleumslamper til skiftesporene i begge ender af stationsområdet.

Hver dag kom en DSB-lastbil og afhentede banepakker, og jeg blev mønstret som medhjælper og fik madpakke med, og vi var væk det meste af dagen. Dengang var der ikke mange asfalterede biveje, men kun grusveje.

*Ca. 1950, John Erfort, der som 8-årig besøgte sine  
bedsteforældre i stationsforstanderboligen,  
i erindringerne “Ferieoplevelser”*



I det originale køkken, der står næsten som dengang, den første stationsforstanderfamilie flyttede ind, lykkedes det farvekonservatoren at finde den oprindelige blå farve.

fra den sidste stationsmesterfamilie Vind, som har efterladt lidt fotos, men visse elementer var fast inventar for alle familier såsom hjørneskabet i spisestuen, der blev anvendt til service og linned, og de faste skabe i køkkenet, der dog blev suppleret med nyere elementer i 1950'erne og 1960'erne.

Loftetagen, som kun var delvist opvarmet, og de seneste år mest blev anvendt om sommeren, fungerede bl.a. som ekstra soverum til teenagere, gæster

og overnattende togpersonale. Derudover blev det store tørreloft også brugt til familiefester i de skiftende stationsforstanderfamilier som for eksempel en bryllupsfest i 1968, hvor det unge brudepar også blev fotograferet på balkonen.

Kælderen under en del af huset blev af forstanderfamilien brugt til opbevaring af brændsel og haveredskaber samt syltet frugt og grøntsager og Dahliaknolde og kartofler, der skulle opbevares frostfrit.





**Gelsted**  
**– en stationsby i mere**  
**end 100 år**



# Livet i bygningen og i byen

## Af Lene Floris, etnolog mag.art. og rådgiver

Ved anlæggelsen af den første station eller rettere 'holdeplads' i Gelsted i 1860'erne var der kun begrænset aktivitet i og omkring stationsbygningen. Stationsmesteren alene passede leddene ved stationen, og der var hverken lade- eller læssespor og ej heller sidespor.

Dette kom til efterhånden, i takt med at både gods- og passagermængden fra 1910 og frem øgedes i Gelsted. I 1915 kørte der over 40 tog i døgnet plus en mængde særtog. Et godstog havde typisk 30-40 vogne, men kunne have helt op til 66 vogne, og i kølvandet på at arbejdsopgaverne blev flere og flere, kom der også flere ansatte til.

I 1918 var der foruden stationsforstanderen to faste assistenter samt tre portører. Endnu flere fik i de kommende år deres udkomme af banen: Baneformænd, banenæstformænd, banearbejdere, stationskarle, trafikassistenter, trafikmedhjælpere, trafiklever, ekspedienter, kontorister samt ledvogtere, der blev ansat for en periode eller udlånt fra andre stationer.

## Korpsånd og rangorden

Som ansat af staten havde personalet på Gelsted Station – ligesom på de øvrige DSB-stationer rundt om

i landet – pligt til helt eller delvist at bære uniform efter gældende uniformsreglementer. Uniformen signalerede udadtil autoritet og understregede, at de ansatte var statens repræsentant, og indadtil medvirkede uniformen til at skabe korpsånd og vise den enkelte medarbejders arbejdsopgaver og plads i hierarkiet.

De enkelte stillingstyper var placeret i ti uniformsklasser. Der var kortere jakker til portører og vognopsynsmænd, senere kitler og blå arbejdstøj, og derudover kunne de enkelte stillingstyper kendes på distinktionerne, der oprindeligt var i guld til det indendørs arbejdende personale og i sølv til det udendørs arbejdende.

Hovedreglen var, at ansatte, der færdedes på stationsarealer og i togene, skulle bære fuld uniform, mens de, der overvejende var på kontor, brugte deres eget tøj, men med en uniformskasket, når de gik ud.

Kasketten viste funktion, placering og status via et farvebånd under pulden: Stationsforstanderen eller hans stedfortræder havde f.eks. et rødt bånd om kasketten, pakmesteren havde et grønt bånd og togføreren et blå bånd. Uniformernes detaljer hjalp til en hurtig afkodning af, hvem der skulle udføre de forskellige opgaver. Rollefordelingen var klar. Det var kønsrollefordelingen også. Der var langt op i tiden ikke uniformer til det kvindelige personale, som på

I generationer har Gelsted Station udgjort et samlingspunkt for byen og et start- og slutpunkt for rejser ud i verden, bl.a. da byens håndboldspillere og fodboldspillere i 1948 var på tur i Norge



”

**Harde jeg vidst,  
hvad jeg kom ud for af  
hærværksbøller, havde  
jeg nok ikke søgt stillingen**

“Men havde jeg vidst, hvad jeg kom ud for af hærværksbøller, havde jeg nok ikke søgt stillingen. Hærværk grasserede jo nu overalt, vel en følge af lediggang: En aften i Gelsted var en større flok unge mennesker i ventesalen, som skulle til diskotek i Årup. I højtaleren blev der sagt, at toget mod Odense var 20 minutter forsinket. Det udløste en voldsom larm, og plakattavler m.m. blev revet ned, som om de kunne gøre for en togforsinkelse!”

*1966, Stationsmester  
Erik B. Vinds dagbog, privateje*

Gelsted Station alene havde stillinger på kontoret og i billetsalget. Dog fik ledvogtersker udleveret en kåbe som vinterovertøj.

### **Stationsforstanderen og trafikassistenten**

Ligesom i de andre nye stationsbyer landet over kom stationsmesteren, senere stationsforstanderen, og hans familie også i Gelsted til at udgøre en ny position i sognets hierarki.

Alene i kraft af sit arbejde og sin ansættelse ved staten, Danske Statsbaner, var stationsforstanderen en af lokalsamfundets spidser, og både han og hele familien spillede en særlig rolle i det lokale liv og foreningsliv. Det gav en særlig status at have referencer til stationen med dens uniformering og officielle forpligtelser.

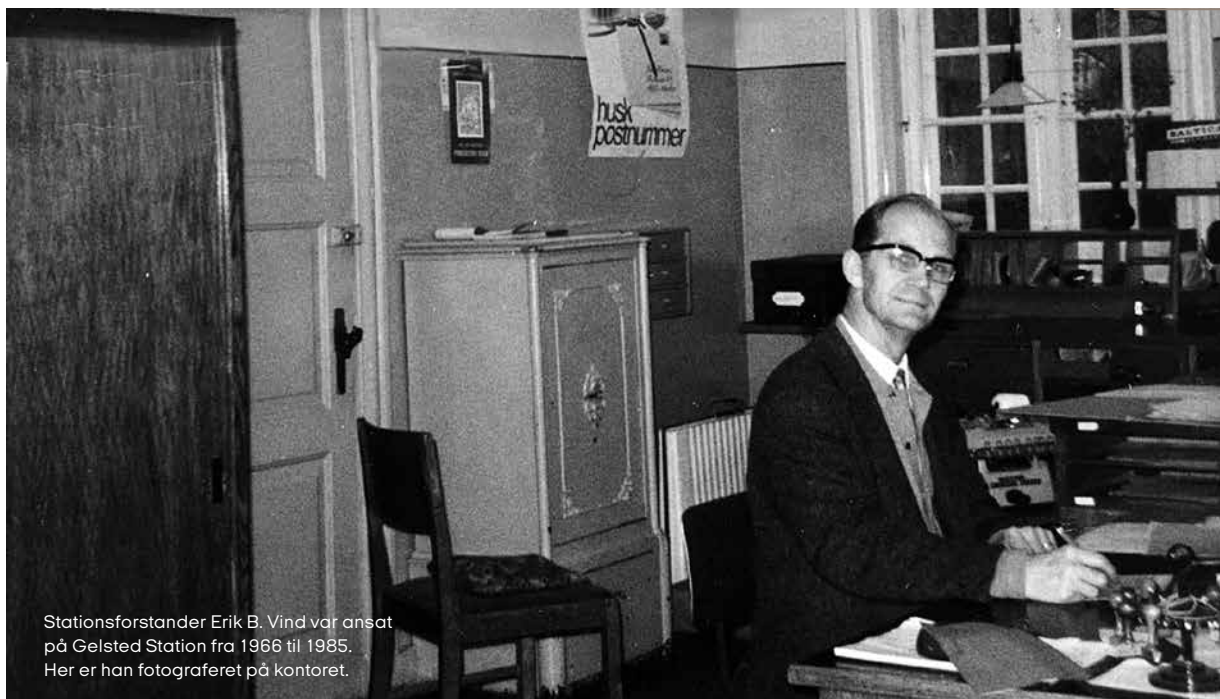
Desuden var stationsforstanderen leder for mange ansatte, og til husholdet hørte frem til ca. 1950 også en tjenestepige eller ung pige i huset. Stationsforstanderens hustru stod for bl.a. ekstraforplejning til personalet ved juletid og ved særlige lejligheder og havde til dagligt travlt med vask, husholdning og pasning af have.

Trafikassistenten, som var næstkommanderende og i daglig tale blev kaldt 'den fungerende', afløste stationsforstanderen ved mange opgaver, og i en del år var der i Gelsted stillet bolig til rådighed for trafikassistenten med familie i en nærliggende villa.



Gelsted Station har til alle tider været et afgangs- og ankomststed, engang for hestevogne [foto af familien fra den nærliggende Hønnerup Nørregård, ca. 1935-40] og senere for biler. Fotoet nederst er fra 1960'erne, hvor private gæster – selv om der gik tog lige til døren – ankom i bil, når der var fest hos stationsmesteren på Gelsted Station.





Stationsforstander Erik B. Vind var ansat på Gelsted Station fra 1966 til 1985. Her er han fotograferet på kontoret.

### Stationsforstandere på Gelsted Station

- 1867-1869: Johannes Clausen, Gjelsted Holdeplads (bestyrer)
- 1869-1875: Christen Scheiby Gyde Pedersen (bestyrer)
- 1875-1875: G. Lillelund (kun ganske kort tid)
- 1875-1885: Hans Peter Blæshøj, (stationsforvalter)
- 1885-1900: Hans Henrik Pedersen, beskikket Veier og Maaler (stationsforstander)
- 1900-1903: Christian Ketelsen, løjtnant (stationsforstander, brevsamler, Kgl. Veier og Maaler)
- 1902-1915: Hans Joakim Bartels (stationsforstander)
- 1915-1930: Johan Arnstrøm (stationsforstander)
- 1930-1939: Hans Oluf Nicolai Larsen (stationsforstander)
- 1939-1949: Anders Nielsen (stationsforstander)
- 1949-1956: N. T. Nielsen (stationsforstander)
- 1956-1966: H. M. C. Vestergaard (stationsforstander)
- 1966-1985: Erik B. Vind (stationsmester)
- 1985-1996: forskellige ansatte, der varetog stationens og postekspeditionens drift, indtil de sidste ansatte lukkede alle funktioner i stationsbygningen 31. december 1996.

Til venstre ses en blanket til gods, dateret 1927. Blanketten blev fundet af Realdania By & Byg under restaureringen. Til højre en køreplan, udgivet i forbindelse med indvielsen af de jydsk-fynske jernbaner i september 1865.



Den fungerende trafikassistent skulle ligesom forstanderen melde klar og afgang på perronen, sætte hovedsignal og udkørselssignal i signalhuset og desuden assistere med kontorarbejde.

### Eleven og portøren

Trafikelever kunne der være flere af. De var under uddannelse og skulle i praktik, og derfor afløste de hinanden på de andre stationer på den fynske strækning.

På Gelsted Station var der desuden flere portører og ekstraarbejdere. Ekstraarbejderne blev hyret ind til forefaldende arbejde og kunne også uformelt give en hånd med ved børnepasning, men arbejdede dog fortrinsvis med at læsse kufferter, pakker og anden bagage ind og ud fra stationen på en tohjulet ladvogn. Pakkerne kunne f.eks. være stakke af biblioteksbøger, som med en træplade på hver side blev holdt sammen af en læderrem.

Det var også portørens opgave at veje fragt, der skulle sendes, og ikke mindst tage imod postsække fra postvognen. Inden der kom elektrisk lys, var det også portørens opgave at holde orden i petroleumlamper og andet materiel og sikre, at petroleumlanternerne i signalerne blev tændt før mørkning.

### Kontorpersonalet

På kontoret på Gelsted Station var der ligesom på andre stationer på denne tid ansatte fra både Post- og Telegrafvæsenet og DSB. De hjalp og afløste hinanden, og til tider opstod også helt uformelle og ikke helt reglementerede arbejdsgange på tværs af den faste opgavefordeling.

### Jernbanefamilier og netværk

Forbindelserne mellem de ansatte i DSB var ofte tætte, eftersom en del havde været elever på Jernbaneskolen sammen og siden holdt forbindelsen ved lige. Dette gjaldt også for Gelsted, hvor også den daglige eller ugentlige kontakt med de nærliggende stationer via afløsninger eller forflytninger eller ligefrem giftermål skabte tætte forbindelser. Flere stationsforstandere og trafikassistenter havde også trafikelever boende som logerende, så der blev med tiden knyttet bånd, som ofte rakte ud i fremtiden.

Det var ikke ualmindeligt, at en ansættelse ved DSB 'gik i arv' fra generation til generation, og at især sønner valgte samme sikre levevej med pension som deres fædre. Etaten DSB gav mulighed for social mobilitet og for nogles vedkommende mulighed for



” **Jeg stillede også signaler - det var spændende med toggangen**

“Jeg arbejdede med salg af billetter, ekspedition af fragt og daglig kasseopgørelse og hjælp også med toggangen, for eksempel at modtage afmelding fra Årup og melde videre til Ejby. Jeg stillede også signaler, men det foregik skam med stationsforstander Vestergaards vidende. Det var spændende med toggangen – om formiddagen var der en del lyntog. Senere kom Vind, en meget venlig og behagelig mand og blev stationsmester, for det var titlen efter, at automatiseringen af signaler var indført.”

*1955-1965, Kontorfunktionær  
på Gelsted Station, Birthe Markussen,  
født Augustesen*

Datidens små brune papbilletter var fortrykte med navnene på de mest søgte stationer. Inden de blev udleveret til passagererne, blev de tørstemplet.

en mere boglig uddannelse og en karrierevej fra bund til top; fra trafikelev til generaldirektør.

### Udviklingen af byen og oplandet

Anlæggelsen af jernbanen skabte ikke blot aktivitet i og omkring selve stationsbygningen; jernbanen fik afgørende betydning for udviklingen af hele Gelsted sogn.

Mens perioden fra grundlæggelsen af Gelsted Kirke i 1200-tallet og frem til midten af 1800-tallet var præget af stabilitet og en relativt langsom udvikling af landskab og befolkning, skete der til gengæld her efter store og hastige forandringer.

Den første store forandring skete med etableringen af holdepladsen i 1865. Da pladsen blev anlagt, var den omgivet af bar mark, men snart var der rundt om både købmandsgård, bageri og gæstgiveri, og inden længe også nye veje samt flere virksomheder og boliger.

Den anden forandring skete, da dobbeltsporet over Fyn blev anlagt og den nye stationsbygning blev indviet i 1911. Stationsbyen Gelsted udviklede sig nu med hastig fart. Der kom mere handel, håndværk og industri, og i 1916 kunne byens borgere spadserere gennem en by, der lokkede med fristende forretningsvinduer, og de kunne gå på indkøb i trikotagebutik, modehandel, strikkeforretning og hos urmageren eller cykelhandleren.

Hverdag og fest på Gelsted Station i 1960'erne: Hyggesnak i en af stuerne og brudepar på balkonen i 1968 samt stationsmester Erik B. Vind ved et signalapparat magen til det, der var på Gelsted Station. Billedet er dog fra i Mørkøv Station.

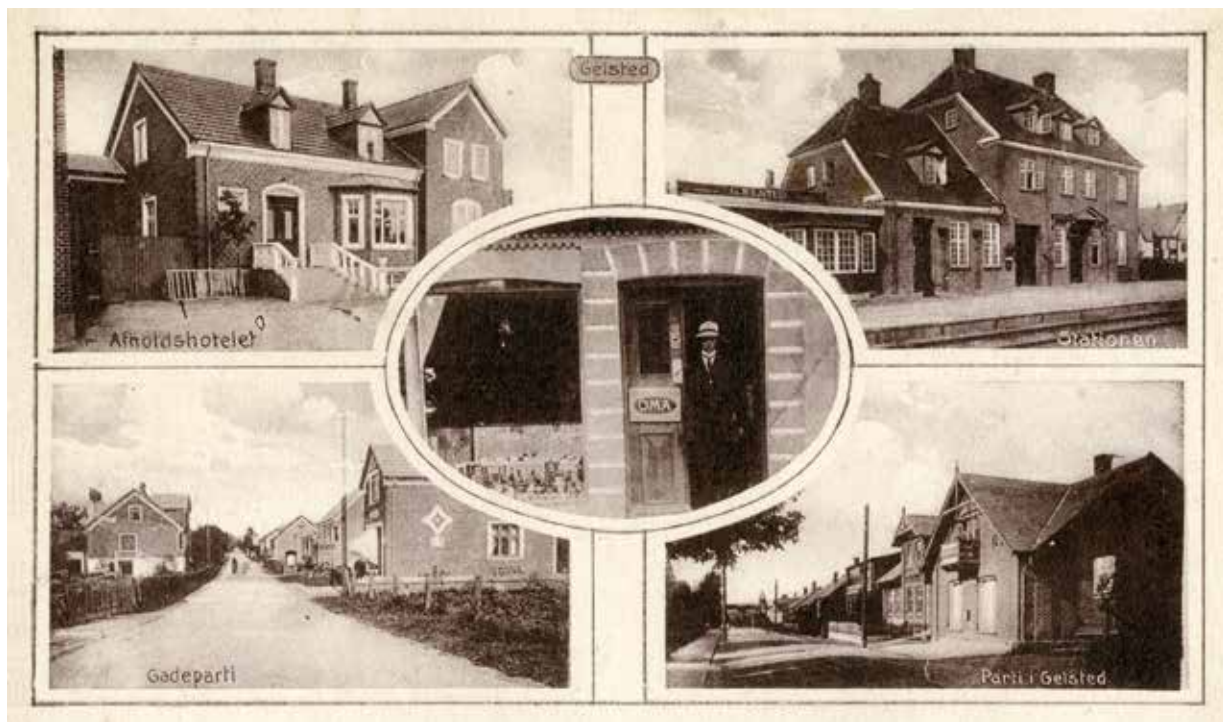


Gelsted 1939.



Forpladsen blev anlagt samtidig med stationen i 1911 og herfra var der adgang til hovedindgangen med de tofløjede fyldningsdøre under den lille balkon, der hørte til stationsforstanderlejligheden.

Postkort fra Gelsted 1912-1918 med billede af afholdshotellet øverst til venstre og Gelsted Station til højre. Nederst ses to af byens gadeforløb, Østergade og Søndergade, og i midten en af byens butikker.



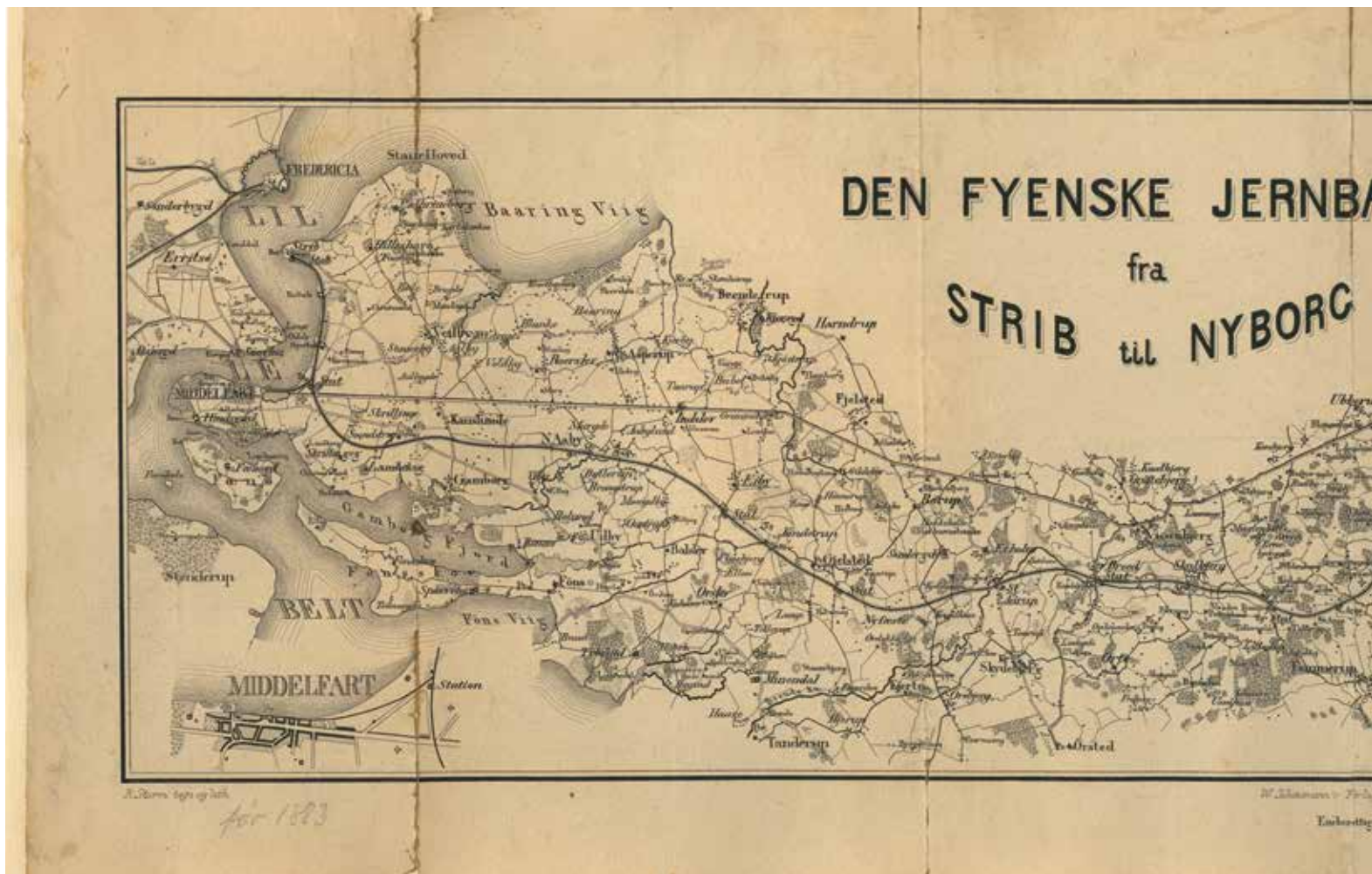
Købmænd, slagtere, bagere og Gelsteds dominerende dagligvarebutikker, Gelsted Brugsforening fra 1906 og Brugsforeningen Fremtiden fra 1917, samt flere specialforretninger var samlet i Gelsteds 'handelsgader': Nørregade (i dag Gelsted Byvej), Østergade og et godt stykke ud ad den lange Søndergade mod Lunghøj.

### Flere og flere Gelsted-borgere

Udbygningen af stationsbyen og opførelsen af mange nye huse krævede, at der var materialer og håndværkere til at udføre byggearbejdet, og derfor etablerede flere virksomheder sig med bl.a. cementstøberi, entreprenørvirksomhed og savværk, og også mange forskellige håndværkere slog sig ned såsom murer,

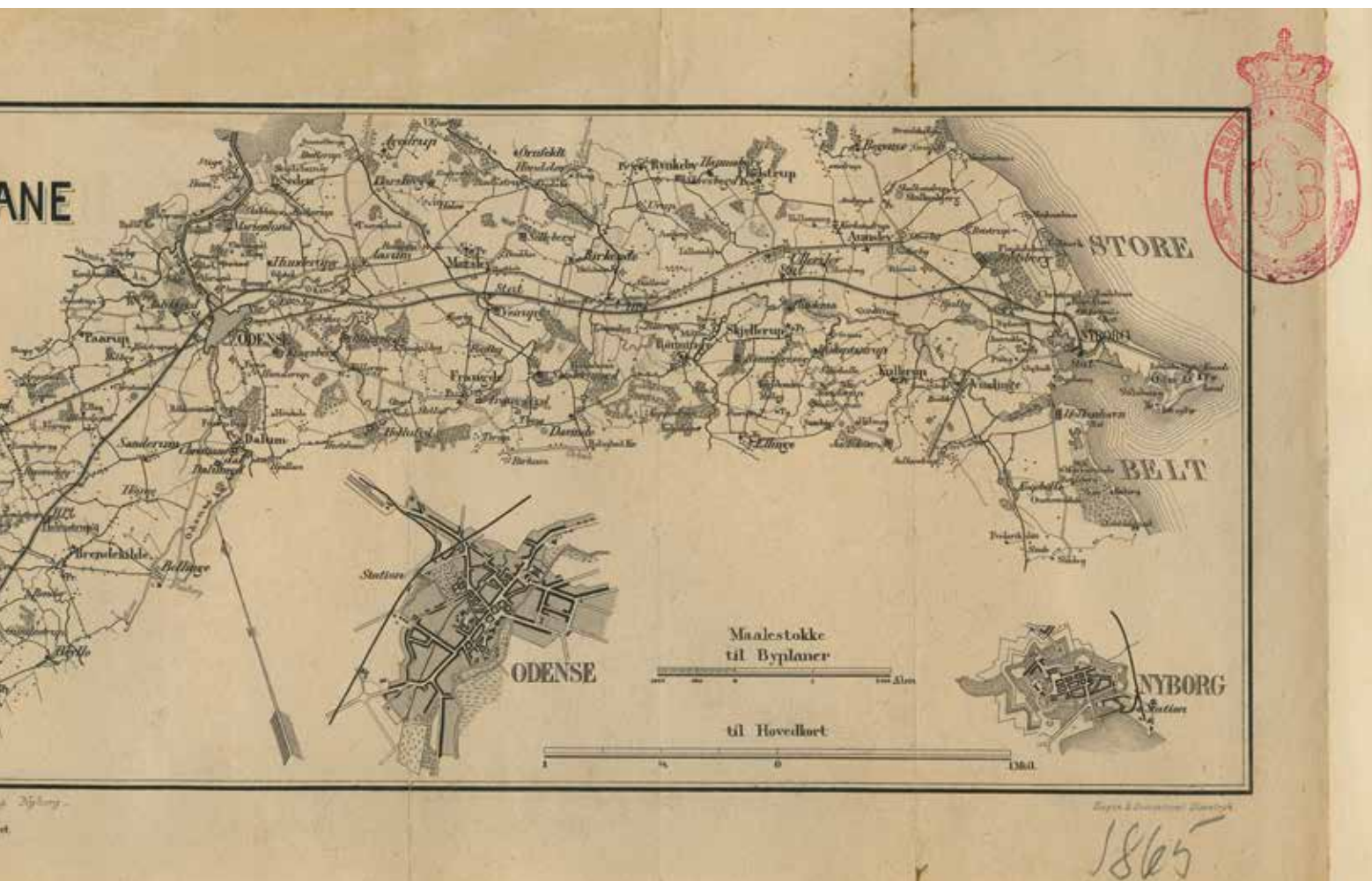
elektriker, snedker, maler og tømrer tillige med andre tidstypiske håndværk som møllebygger, smed, skomager, sadelmager, drejer og en bødker, der formentligt fremstillede smørdritler til andelsmejeriet i Gelsted sogn.

Andre karakteristiske erhverv i byen var landpostbud, vejmand, vognmand, mejeribestyrer, lærer og lægen, der boede i et af byens fineste hus. Mange beboere og tilflyttere fik også en levevej med tilknytning til jernbanen. Det gjaldt bl.a. baneformanden, der stod i spidsen for den arbejdskolonne, der vedligeholdt selve banestrækningen; ledvogtere og en enkelt ledvogterske samt portører og assistenter. Her til kom børnerige banearbejderfamilier, hvor flere supplerede med indtægter fra landbruget.



I kølvandet på titlen som stationsby voksede også foreningslivet; i sognet var der to forsamlingshuse og et missionshus, afholdshotel samt gæstgivergården, der arrangerede foredrag og julefester, som alle kunne deltage i, hvis der ellers var tid i den travle hverdag. Det kunne knibe for ganske mange kvinder, der som hjemmegående i de mange nye villaer og mindre boliger og medhjælpende hustruer havde travlt med høns, have, husholdning og regnskaber.

I perioden fra 1860 til 1923 blev befolkningstallet i Gelsted sogn mere end fordoblet både som følge af landets generelle befolkningvækst og i høj grad også i kraft af de nye virksomheder, der voksede frem i stationsbyen og i byens opland. I 1860 var der 1.073 borgere; i 1923 var der 2.259 borgere, og ikke overraskende blev der også brug for flere skoler til at erstatte den gamle stråttækte skole ved kirken. De nye skoler, 'Kirkeskolen' og 'Stationsskolen',



Den Fynske Jernbane,  
Hovedkort. 1865.

afløste i 1874 den utidssvarende og alt for lille skole, og også flere private skoler fik i denne periode stor søgning.

### Store arbejdspladser

Anlæggelsen af jernbanen og den nye stationsbygning fik også betydning for udviklingen af meget store lokale arbejdspladser, der kunne anvende jernbanen til gods- og persontransport.

Lunghøj Piske- og Stokkefabrik, den største af sin art i Norden, var en af områdets store arbejdspladser og en af jernbanens gode kunder, der fik gods sendt til og fra Gelsted Station. Fabrikken havde sin storhedstid omkring 1910, hvor den brødfødte ca. 100 familier og udgjorde et selvstændigt fabriks-samfund lidt uden for stationsbyen med både bager, købmand, slagter, skole, forsamlingshus og flere foreninger. Fabrikken lukkede i 1932, da der ikke





længere var behov for piske til landbrugets arbejdsheste og de mange køreheste, som i stigende grad var blevet erstattet af biler og traktorer.

Under anden verdenskrig voksede endnu en ny stor virksomhed frem i Gelsted i form af væveriet Karlstrup, der i 1943 blev grundlagt af grosserer Gaardon ved proprietærgården Holmegaard lige syd for Gelsted stationsby. Her blev bygget en hal på 1.000 kvm, og i løbet af få år var der 150 ansatte, heraf mange kvinde. Det blev dog et kort eventyr, da ejeren døde som 60-årig, og i 1953 blev alle vævene sat til salg. Der var ikke længere i samme omfang brug for sække som emballage, og konkurrencen indenfor fabrikation af duge, viskestykker og sengetøj var for stor.

### **Verdenskendt virksomhed i Gelsted**

Hønnerup Hovgaard Mostfabrik, Gelsted Maskinfabrik og Stelfabrikken Tornhøj, der fremstillede møbelstel, var andre vigtige arbejdspladser, men størst var dog Gelsted Bygningsindustri (GB), som producerede facadeelementer til virksomheden VELFAC.

Det var modervirksomheden VELUX med base nær København, som ønskede at placere en fabrik vest for Storebælt. Efter sigende kom dette i stand ved en familiesammenkomst, hvor VELUX-grundlæggeren Villum Kann Rasmussen deltog sammen med blandt andre førstelærer Ove Rasmussen fra Gelsted.

Fabrikken, der blev opført i de nærliggende sandede Lunge Bjerger, som ikke var egnet til landbrug, stod klar i 1960. Da produktionen var på sit højeste, var der ca. 450 ansatte. Fra 1978 gik fabrikken over til at producere Velux-vinduer. Hele familier var ansat, og der var god opbakning til lokale aktiviteter fra koncernen. Fabrikens produktion blev lukket ved finanskrisen i 2008, og bygningerne senere solgt til møbelvirksomheden Carl Hansen & Søn.

### **Et jernbanelandskab**

Også selve landskabet rundt om Gelsted stationsbygning forandrede sig i takt med udbygningen af jernbanenettet. De fysiske ændringer forgrenede sig vidt omkring i landskabet og skabte et helt nyt jernbanelandskab. Selv om der på Gelsted Station ikke var mange spor og dermed heller ikke sporskifter, var der til gengæld læssespor og et sidespor, som ad dæmninger og udgravninger førte ud til en grusgrav i Lunge Bjerger, ca. fire km derfra. Grusgraven, der var ejet af DSB, stammede fra anlæggelsen af dobbeltsporet i 1911, og grus herfra blev siden anvendt til andre jernbaneprojekter. Grus-sporet blev nedlagt i 1939.

Parallelt med hovedsporet ved Gelsted Station løb læssesporet, der havde let adgang til korn- og foderstofforeningens pakhús. Mod øst lå en åben staldbygning til heste, køer og grise, som via en rampe kunne læsses på godstogene.

Også fra bagsiden, ud mod perronerne fremstår Gelsted Station som indbegrebet af en klassisk dansk stationsbygning, der i lighed med andre stationer landet over blev opført efter en veldefineret bygnings- typologi, udviklet af DSB-arkitekten Heinrich Wenck.



Gelsted Station omkring  
1930-1935.

Også indenfor havebrug var jernbanen med til at præge landskabet via de såkaldte 'banehaver', hvor de ansatte eller andre kunne leje et stykke jord til rekreative sysler og som en del af en selvforsynende husholdning. Også stationsforstanderen havde en fin pryd- og nyttehave i forlængelse af perron 1.

### Kunder og varer på rejse

I 1930'erne og 1940'erne var der til daglig ikke mange, som stod af og på i Gelsted, og det selv om togene stort set var den eneste vej ud af byen og ind til byen.

Der var ingen rutebiler, kun få biler, og hestevogne var ikke egnede til langfart, men på dette tidspunkt kunne meget klares indenfor byens rammer. Her var

mulighed for både indkøb, fritidsaktiviteter, sociale arrangementer og for manges vedkommende også arbejde.

Det var således ikke nødvendigt at rejse udenbys, så ud over gymnasieeleverne til Odense og Fredericia og realskoleeleverne til Ejby, Nørre Aaby og Årup var der kun enkelte, der rejste til Odense på arbejde, og nogle få, der tog ind og handlede, blandt andre trafikassistentens hustru, der havde fire månedlige torvefripas til Odense. En togtur var dengang ofte en længe planlagt rejse til f.eks. familiebesøg.

Men i høsttiden og ved højtiderne kunne der være et vældigt leben ved stationen, hvor cyklister, hestevogne og lastbiler kom kørende til pakhuset for

Hønnerup Hovgaard  
Møstfabrik var en af  
de store virksomheder  
i Gelsted, som i tiden  
fra 1932 til 1979 gjorde  
brug af jernbanen til  
transport af fabrikkens  
kasser med æblemost.  
Foto: Ca. 1950-1960.

Most

Hovgaard Most

GELSTED 38

DRIK

Hovgaard Most







at hente eller sende gods i form af forarbejdede landbrugsprodukter eller råvarer som kunstgødning eller maskiner til landbruget.

Banepakker fik påklistret banemærker som porto, og stykgods kunne sendes som ilgods eller som det langsommere fragtgods. Om eftermiddagen kom produkter fra byens erhvervsvirksomheder. I 1930'erne var det især madrasser og møbelstel, men også piske og stokke, æblemost, rygeost og varer fra mejeriet samt på særlige dage levende dyr, der skulle sendes til slagteriet eller til eksport.

### **En af Danmarks mange stationsbyer**

Udviklingen af Gelsted som stationsby er ikke en løsrevet fortælling, men del af en historisk og landsdækkende samfundsudvikling. Ligesom i Gelsted blev mange af landets andre gamle kirkelandsbyer i takt med udviklingen udbygget med nye bydele, der skød op rundt om de nye stationsbygninger. Byernes samlingspunkt forskubbede sig, så det dermed ikke længere var landsbyerne med kirken og de store gårde, der definerede bybilledet og strukturen; det var stationerne.

Da den første holdeplads i Gelsted blev åbnet på bar mark i 1865, var Danmark et landbrugsland med en meget høj grad af selvforsyning med lokale naturalier som basis. Det gjaldt også for størstedelen af den fynske landbefolkning, og kun i købstæderne og især i Odense var markeds- og pengeøkonomi fremherskende. Men store forandringer var på vej.

Efter næringsfrihedsloven 1857 blev de gamle håndværkerlav opløst, og håndværk og handel kunne frit flyttes uden for de gamle købstæder. Landbruget blev omlagt fra overvejende vegetabilsk til animalsk produktion, og andelsbevægelsen og dens mange foreninger bredte sig ud over hele landet.

Alt sammen faktorer, som sammen med anlæggelsen af jernbanen, nye havneanlæg, forbedring af telegrafnet og telefoni og et udbygget landevejsnet skubbede på udviklingen af det danske samfund. Alt og alle skulle transporteres.

### **Forandringernes og fartens århundrede**

Som stationsby er Gelsted en tidstypisk repræsentant for denne rivende samfundsudvikling og stationsbygningen et håndgribeligt vidnesbyrd om tidens nye infrastruktur og nye jernbanearkitektur, som rullede ud over hele landet og skabte en helt ny type landskab: Et teknisk kulturlandskab med sporanlæg, dæmninger, master, signaler og overskæringer med

bomme, hvor jernbanen krydsede de eksisterende veje. Forandringernes, teknikens og fartens århundrede på godt og ondt.

### **Genstand for opmærksomhed**

Med deres synlighed overalt i det danske landskab og deres funktion som både et samlingspunkt og et start- og slutpunkt for rejser og godstransporter ud i verden har de danske stationsbyer og stationsbygninger alle dage været genstand for megen opmærksomhed og mange meninger – også i Gelsted, hvor stationen i generationer har været omdrejningspunkt for byens liv.

Da Gelsted i begyndelsen af 1980'erne endnu engang måtte indstille sig på forandringer, var det igen jernbanen, der satte dagsordenen for byens udvikling. Af sikkerhedshensyn og på grund af den øgede og stadig mere hurtigkørende togtrafik blev byens baneoverskæring nedlagt og erstattet af en gangtunnel og omfartsvej.

Byen blev dermed skåret midtover, men byens borgere har lige siden kæmpet bravt for at skabe sammenhæng i den overskårne by, og de har bevist, at byen er mere sejlivet end som så. Og forhåbentligt vil den restaurerede stationsbygning med ny anvendelse og ny vitalitet sammen med det stærke foreningsliv og sammenhold i byen bidrage til et fortsat godt byliv i stationsbyen Gelsted.

” **En Udbygning med et Toiletrum, men denne Indretning er ikke nogen Prydelse**

“Den gamle Stationsbygning, som havde stået i 46 Aar, havde paa Grund af de forandrede Forhold i lang Tid højlig trængt til Afløsning, og der blev omsider opført en ny Jernbanestation efter Tegning af Statsbanearkitekt, Professor Wenck for en forholdsvis beskedne Sum af 30,000 Kr. (...) Der er for øvrigt en Mærkelighed ved den ny Station, og det er, at denne store og rummelige Bygning med dens omtrent 4 Meter høje Lokaler ikke har nogen II. Klasses Ventesal, da der som bekendt er II. Klasses Kupeer i Persontogene, ligesom der også paa Stationen sælges II. Klasses Billetter. Den ny Bygning har derimod på den høje Gavl imod vest faaet en Udbygning med et Toiletrum, men denne Indretning er ikke nogen Prydelse”.

*Pensioneret førstelærer P. Larsen i bogen  
“Fynske Byer og deres Mænd”, 1917*



Tiderne skifter, og smag og behag ændrer sig. I 1918 mente pensioneret førstelærer P. Larsen ikke, at udbygningen med et toiletrum på stationsbygningens gavl ligefrem var nogen prydelse.



## English summary:

# Gelsted Station

## - a classical Danish station building from 1911

On the railway on the Danish island of Funen, in the heart of Denmark between Odense and Middelfart, stands a classical Danish station building: Gelsted Station, inaugurated in 1911. For generations, the station has been a hub for the town residents and for travel and freight transport out to the world.

The building is also an intact, unblemished representative of the many station buildings that shot up throughout Denmark during industrialisation from the 1860s to the 1920s.

Gelsted Station is still an active railway station, but now with self-service ticket machines. The historical station building is no longer part of railway operations, but its kinship with Danish railway history is clear. Gelsted Station is a quintessential classical Danish station building.

In 2021, Realdania By & Byg bought the building, firstly to preserve a type of building that patently represents development towards the modern Danish society, and secondly to ensure that both the property and its well-preserved station fittings are kept for posterity. Via extensive restoration, the building has been made ready for a new future. Now, it can again act as a proud hub for Gelsted, and, as a small piece of cultural heritage, it can help keep alive the narrative about the role and importance of railways and stations in Denmark over the years.

### **A recognisable type of Danish building**

In common with many other Danish stations built around the turn of the twentieth century, Gelsted Station was built according to a well-defined building typology, and designed by the Danish state railway's leading architect, Heinrich Wenck. At that time, the archetypal station had a two-floor main building, with the waiting room and ticket office on the ground floor and the stationmaster's dwelling on the first floor. There was a second, storage building and a partially open building linking the two with shelter for waiting passengers.

This template, with adjustments, was repeated across the whole of Denmark as industrialisation and the railway spread across the country. One by one, the Danish station buildings took root as a specific and symbolic image of development and growth in Danish towns, including Gelsted. The town's station building opened almost 40 years after the railway was built across Funen, following the same route as the tracks still follow today.

In line with social developments, many station buildings in Denmark were taken out of operation in the second half of the twentieth century. Some of them have been demolished, while others have been sold and converted for other purposes. But not Gelsted Station.

In 2021, Realdania By & Byg bought Gelsted Station, firstly to preserve a type of building that patently represents development towards the modern Danish society, and secondly to ensure that both the property and its well-preserved station fittings are kept for posterity.



When Realdania By & Byg purchased Gelsted Station, it had been empty for a number of years. The building is not listed, but it had survived changes in the times and in railway operations, and remained almost unchanged since 1911 when it was built, with the same high quality architecture and craftsmanship as the hundreds of other Danish station buildings designed by Heinrich Wenck between 1891 and 1921, including Copenhagen Central Station.

Wenck's steady hand merged architectural styles over time, including in Gelsted Station, where features from historicism, national-romanticism and the Better Building Practices movement are apparent, and where the original design is preserved with its waiting room, post office and ticket office on the ground floor, and with the stationmaster's dwelling

on the first floor, where the original kitchen has also been preserved.

### **Historical details and modern facilities**

Today, the entire authentic station building has been restored. The historical details have been preserved, and the original colours have been rediscovered and restored, while the building also meets present-day requirements for heat, noise insulation, indoor climate and energy consumption.

Gelsted Station today forms part of Realdania By & Byg's portfolio of more than 60 properties of historic interest, which together showcase Danish building culture over a period of 500 years. With their present and modern use, the properties actively contribute to Danish society, and each helps to promote and disseminate Danish building culture.





Gelsted

60

S





Bygninger er en del af vores kulturarv. Et håndgribeligt levn, som vores forfædre har givet videre, og vi er forpligtet til at værne om.

Realdania By & Byg udvikler eksperimenterende nybyggeri og bydele og bevarer historiske ejendomme gennem filantropiske investeringer og aktivt ejerskab.

Vi opbygger og formidler en samling af gode eksempler på arkitektur og byggestil over hele landet og formidler viden og løsninger fra alle projekterne.

Læs mere på [www.realdaniabyogbyg.dk](http://www.realdaniabyogbyg.dk)