



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



NORDFYNSKE JERNBANE

40 AARS DRIFTSVIRKSOMHED

1. JULI 1882 — 30. JUNI 1922



ODENSE

FYENS STIFTSBOGTRYKKERI (DREYER)

1922

*En Privatbanes Udvikling
igennem 40 Aar*

NORDFYNSKE JERNBANE har nu bestaaet i 40 Aar, idet den blev aabnet for Drift den 1. Juli 1882. Om Udviklingen i den forløbne Tid fremdrages her forskellige Forhold vedrørende Banens Anlæg og Drift.

Nordfynske Jernbane er anlagt i Henhold til Lov af 18. Marts 1881, fra Odense over Sletten, Øst om Nislevgaard til Bogense. Banens Længde 4.97 Mil (37.45 km).

Den 11. April 1881 blev der givet Koncession paa Banens Anlæg og Drift, udstedt til Forretningsudvalget, der bestod af Kancelliraad, Prokurator *Th. Borch* af Odense, Proprietær *Fr. Andersen-Rosendal*, Købmand *A. Detlefsen* af Bogense og Landvæsenskommissær *P. Ovesen* af Hasmark. Arbejdet paa Anlægget blev paabegyndt den 1. Juli 1881 af Ingeniør *Søren Winkel* af København og Tømrermester *J. Hansen* af Odense. Det lykkedes at udføre Arbejdet saa hurtigt, at Banen kunde besigtiges efter 1 Aars Forløb, nemlig den 30. Juni 1882, af kgl. Kommissarius, Stiftamtmand, Kammerherre *Heltzen*, Banens Bestyrelse m. fl., og 1. Juli 1882 blev Banen aabnet for regelmæssig Drift.

Banens Anlægskapital udgjorde en Sum af 1,237,800 Kr., der fremkom paa følgende Maade:

Aktietegning af Kommunen	365,000 Kr.
— — Private	64,800 —
— — Odense Amtskommune.....	208,000 —
Prioritetslaan i Fyens Disconto Kasse	600,000 —
	<hr/>
	1,237,800 Kr.

Desuden har Statskassen udredet Halvdelen af Ekspropriationsomkostningerne, 134,300 Kr.

BANENS FØRSTE BESTYRELSE:

Valgte af Odense Amtsraad:

Lehnsgreve *Petersdorff*, Einsidelsborg (Formand for Bestyrelsen).

Landvæsenskommissær *P. Ovesen*, Hasmark.

Valgte af By- og Landkommuner:

Proprietær *Andersen-Rosendal* (Form. for Direktionen).

Kancelliraad *Borch*, Odense.

Købmand *Detlefsen*, Bogense.

Gaardejer *Jens Jensen*, Jullerup.

Gaardejer *Knud Chr. Hansen*, Bederslev.

Valgt af private Aktionærer: Kancelliraad *Dreyer*, Odense.

Valgt af Fyens Disconto Kasse: Bankdirektør *Bang*.

Driftsbestyrer: Ingeniør, Kaptajn *C. Fauverholdt*, Odense.

(Fra 1/7 1882 — 31/7 1910.)

DEN NUVÆRENDE BESTYRELSE:

Valgte af Odense Amtsraad:

Forsvarsminister *Kl. Berntsen*, Formand
for Direktionen. (29/7 1886.)

Landvæsenskommissær *P. Jørgensen*, Næsby. (20/7 1899.)

Gaardejer *Rs. Rasmussen*, Gundstrup. (26/7 1909.)

Karetmager *J. Nielsen*, Otterup. (31/7 1917.)

Valgte af By- og Landkommuner:

Købmand *G. V. Larsen*, Bogense. (25/7 1900.)

Gaardejer *Rs. Madsen*, Roerslev. (17/7 1920.)

Gaardejer *L. Petersen*, Grindløse. (29/7 1921.)

Valgt af private Aktionærer:

Justitsraad *Holm*. (16/7 1914.)

Valgt af Fyens Disconto Kasse:

Etatsraad, Bankdirektør *Høeg*, Odense,
Formand for Bestyrelsen. (15/7 1895.)

Driftsbestyrer: *N. P. Thage*, Bogense. (1/8 1910.)

Som Vidnesbyrd om det gode Samarbejde, der altid har været indenfor Banens Ledelse, kan anføres, at i de 40 Aar, der er forløbet, har Bestyrelsen kun haft 2 Formænd foruden den nuværende, Etatsraad *Høeg*, nemlig Lehnsgreve *Petersdorff*, Einsidelsborg, og Hofjægermester *Møller*, Østrupgaard, og Direktionen ligeledes kun 2 Formænd: Dhrr. Proprietær *Andersen-Rosendal* og Forsvarsminister *Kl. Berntsen*.

Ved Banens Aabning 1882 var der foruden Odense Statsbanestation 7 Stationer og 2 Holdepladser; Oktober 1882 anlagdes Billetsalgssted ved Uggerslev, der blev forandret til Holdeplads i September 1883; April 1885 anlagdes Billetsalgssted ved Næsby, der blev forandret til Holdeplads i December 1916; Maj 1915 anlagdes Billetsalgssted ved Snapind. Banen har nu 13 Stationer, Holdepladser og Billetsalgssted.

Fra Banens Aabning i 1882 til 1892 løb 6 ordinære Tog daglig, i April 1892 blev indført 8 Tog daglig, og i Oktober 1910 blev Køreplanen udvidet til 10 ordinære Tog daglig paa Grund af den forøgede Trafik; Krigsvanskelighederne medførte, at Togantallet den 12. Marts 1917 blev nedsat til 8 Tog daglig paa Søgnedage og vedblivende 10 Tog daglig paa Søn- og Helligdage. Fra 1. Oktober 1921 er atter indført normal Toggang med 5 Tog daglig i hver Retning saavel paa Søgnedage som paa Søn- og Helligdage.

Banens Driftsmateriel udgjorde:

	1. Driftsjaar	40. Driftsjaar
Tenderlokomotiver	2	6
Personvogne	6	14
Kombinerede Post- og Personvogne	»	3
Bagagevogne (heribl. 3 Stk. Kedelvogne)	2	5
Kombinerede Gods- og Bænkevogne	»	5
Lukkede Godsvogne med Skruebremse	2	14
— — uden —	9	37
Aabne Godsvogne, højsidede	6	21
— — lavsidede	8	41

Driftsmateriellet, der i det første Driftsaar bestod af 2 Lokomotiver og 33 Vogne, er altsaa i den forløbne Tid vokset til 6 Lokomotiver og 140 Vogne.

Godsvognene havde i 1882 en Bæreevne af ialt 150 Tons, i 1922 af ialt 1,129.5 Tons. Ved Banens Anlæg blev anvendt 17.5 kg Skinner; men ved den stærkt forøgede Trafik og svært belæssede Vogne blev det nødvendigt at forstærke Sporet, og i 1902 paabegyndtes Omlægning af Sporet med 22.5 kg Skinner; den blev fuldført i 1910 og kostede ca. 250,000 Kr., der afholdtes af Banens opsparede Kapitaler i Reserve- og Fornyelsesfonden. Skinnerne er forbundne med Z-Lasker, og Svellerne er i alle Kurverne forsynet med Underlagsplader. I 1907 paabegyndtes Udveksling med imprægnerede Sveller; der er ialt siden Banens Aabning fornyet 93,304 Stk. Sveller.

Banens fast ansatte Personale er i de 40 Aar forøget ret betydeligt:

	1. Driftsaar	40. Driftsaar
Driftsbestyrer	1	1
Stationsforstandere	7	6
Stationsmestre	»	3
Ekspeditricer	»	3
Overassistenter	»	1
Assistenten	2	6
Medhjælper	»	2
Elever	2	3
Kontormedhjælper	»	1
Togførere	2	2
Konduktører	»	3
Overportører	1	2
Portører	3	10
Stationsarbejder	»	1
Overbanemester	1	1
Overføres	19	45

	1. Driftsaar	40. Driftsaar
Overført...	19	45
Baneformænd	8	5
Banearbejdere	»	6
Værkmester	»	1
Lokomotivførere	2	4
Fyrbødere	3	3
Pudsere	»	4
Ialt...	32	68

Desuden beskæftiges nu 8 Haandværkere og 5 Ekstraarbejdere.

En Oversigt over Lønningsforholdene ved Banen fra det første fulde Driftsaar 1883–84 viser en betydelig Stigning.

Lønningerne er bleven reguleret 1. April 1902, 1. April 1907, 1. April 1909, 1. April 1913 og 1. Oktober 1919.

	1883–84	1907–08	1916–17	1919–20	1920–21	1921–22
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Hovedkontoret	5,000	5,800	6,558	23,144	31,253	30,776
Driftsafdelingen	11,590	24,768	46,532	147,695	173,839	171,666
– Timepenge	501	1,357	3,830	6,115	13,435	11,426
Baneafdelingen	7,204	13,163	20,181	56,805	66,955	63,133
Maskinafdelingen ...	3,664	7,161	17,139	51,854	69,921	62,517
– Timepenge	507	1,527	2,357	4,065	9,472	8,564
	28,466	53,776	96,597	289,678	364,875	348,087

Ved Banens Aabning var Personalet ikke pensionsberettiget; dette Forhold er senere ordnet saaledes, at Banens Personale er optaget i »Danske Privatbaners Pensionskasse af 1898«. Banens Personale samt Haandværkere og Arbejdere er ulykkesforsikret i »Danske Privatbaners gensidige UlykkesforsikringsForening«.

De over Banen befordrede Godsmængder og levende Dyr er tiltaget meget betydeligt og har været:

	1883—84	1916—17	1921—22
Heste.....	29 Stk.	934 Stk.	222 Stk.
Hornkvæg	1,708 —	6,564 —	5,676 —
Svin.....	7,135 —	27,590 —	15,226 —
Faar og Lam.....	1,783 —	366 —	404 —
Gods og Kreaturer til ialt	13,123.8 Tons	84,515 Tons	76,183 Tons

Togenes Gennemsnitsstørrelse i Aksler har været:

1883—84	10.30 Aksler
1916—17	17.22 —
1921—22	16.46 —

Angaaende Driftsresultatet henvises til Oversigten, Bilag A.

Her skal blot anføres:

	1883—84	1916—17	1921—22
Indtægt.....	107,150 Kr.	412,136 Kr.	834,400 Kr.
Udgift.....	58,672 —	287,549 —	717,671 —
Overskud	<u>48,478 Kr.</u>	<u>124,587 Kr.</u>	<u>116,729 Kr.</u>

Driftsudgiftens Beløb i Procent af Driftsindtægten:

1883—84	54.76 %
1916—17	69.76 %
1921—22	86.01 %

Overskudets Beløb i Procent af Anlægskapitalen:

1883—84	4.55 %
1916—17	10.07 %
1921—22	9.43 %

Lokomotivernes Forbrug af Kul og Prisen derfor har særlig Interesse og stiller sig saaledes:

	1883–84	1916–17	1921–22
Kulforbrug.....	522.6 Tons	1,630.0 Tons	1,677.4 Tons
Udgift.....	9,073 Kr.	98,977 Kr.	128,263 Kr.
Kulpris pr. 100 kg.	173 Øre	607 Øre	764 Øre
Kulforbrug pr. Lokomotivkilometer	6.0 kg	10.9 kg	12.62 kg

Til Vedligeholdelse af Driftsmateriel har Udgiften været:

1883–84.....	1,464 Kr.
1916–17.....	21,400 —
1921–22.....	81,653 —

I de forløbne 40 Aar er af Driftsoverskudet henlagt til de forskellige Fønd:

	Anvendt til Fornyelser	Beholdning
	Kr.	Kr.
Reservefonden.....	421,974	125,534
Fornylsesfonden	598,265	129,194

Til Understøttelsesfonden for Funktionærer, oprettet 1898–99, er indbetalt	112,836 Kr.
deraf udredet til Understøttelser	66,876 —
Beholdning...	<u>45,960 Kr.</u>

Med den stærkt forøgede Trafik har Anskaffelsen af Lokomotiver og Vogne været nødvendig; særlig er Personvognsmateriellet fornyet og forbedret; bl. a. blev der i 1910–11 anskaffet 4 Stk. II og III Kl. Personvogne fra »Scania«, Randers, deraf 2 Truckvogne, i 1912–13 og 1914–15 blev der anskaffet 2 Stk. svære 3-koblede Lokomotiver med Forløber fra Henschel & Sohn, Cassel.

I Driftsaaret 1895–96 blev indlagt Dampopvarmning i Personvognene fra særlige Kedelvogne. De i nogle Aar

anvendte Varmtvandsflasker som Fodvarmere i Kupéerne var ikke tilfredsstillende.

Togbelysningen var fra Begyndelsen med Petroleumslamper, anbragt i Kupéhjørnerne, hvilket ikke var tilfredsstillende; i Driftsaaret 1911—12 blev indført elektrisk Togbelysning i alle Person- og Bagagevogne. Ved flere af Stationerne er indført elektrisk Belysning, saavel af Lokaler som af Stationspladser.

Med Nordvestfynske Jernbane er oprettet Overenskomst angaaende Fælles-Afbenyttelse af Bogense Station; som Følge heraf blev der i 1911 foretaget betydelige Udvidelser af Bogense Stationsplads, Remise og Varehus ved Bogense Station.

Den nye Statsbanestation i Odense blev taget i Brug den 25. September 1914 Tog 3. Nordfynske Jernbanes Indkørsel til Odense Station blev ved de nye Stationsanlæg noget forandret og forlænget, saaledes at Banens Længde nu er 38.1 km.

Bogense i Juni 1922.

Thage.



Oversigt over Drifts-Resultaterne.

Driftsaar	Antal Rejser	Driftsindtægt				Drifts-Udgift	Drifts-over-skud	Rente-Udbytte til Aktio-nærerne	
		Person-befordrin-gen	Gods- og Kreaturbe-fordringen	Andre Indtægter	Ialt Indtægt			1. Kl.	2. Kl.
1882—83	89,701	56,265	18,106	3,251	77,622	41,538	36,084	4	³ / ₄
1883—84	117,362	71,527	27,891	7,732	107,150	58,671	48,479	4	³ / ₄
1884—85	122,565	73,114	34,190	4,691	111,995	58,447	53,548	4	1 ¹ / ₂
1885—86	116,524	70,250	31,548	5,685	107,483	60,292	47,191	4	¹ / ₂
1886—87	110,757	64,766	35,171	4,932	104,869	60,562	44,307	4	»
1887—88	113,330	64,812	37,423	5,406	107,641	70,206	37,435	1 ¹ / ₂	»
1888—89	115,910	65,568	41,260	5,421	112,249	71,330	40,919	4	»
1889—90	123,671	70,260	45,935	5,577	121,772	69,883	51,889	4	2
1890—91	133,528	76,050	47,870	6,048	129,968	78,243	51,725	4	2 ¹ / ₂
1891—92	138,233	78,468	49,896	5,989	134,353	82,394	51,959	4	2 ¹ / ₂
1892—93	146,631	83,327	48,744	6,569	138,640	86,177	52,463	4	2 ¹ / ₂
1893—94	160,244	88,790	49,342	6,767	144,899	84,436	60,463	4	3 ¹ / ₂
1894—95	157,861	87,080	56,285	6,693	150,058	84,555	65,503	4	4
1895—96	163,904	91,098	67,348	8,498	166,944	95,955	70,989	4	4
1896—97	163,462	91,883	71,899	5,740	169,522	94,048	75,474	4	5,15
1897—98	169,754	96,629	74,232	7,711	178,572	92,928	85,644	4	4
1898—99	172,878	99,649	73,898	5,793	179,340	100,894	78,446	4	4
1899—1900	171,018	98,139	79,771	5,987	183,897	99,839	84,058	5	5
1900—01	182,658	104,862	79,162	9,239	193,263	111,481	81,782	5	5
1901—02	179,857	103,373	81,233	8,583	193,189	107,482	85,707	5	5
1902—03	175,746	101,458	89,073	7,561	198,092	114,711	83,381	5	5
1903—04	188,136	108,901	94,991	7,815	211,707	117,878	93,829	5	5
1904—05	194,630	111,672	109,267	8,832	229,771	123,309	106,462	5	5
1905—06	202,757	117,766	113,807	8,950	240,523	130,584	109,939	5	5
1906—07	209,681	123,306	121,433	10,698	255,437	135,338	120,099	5	5
1907—08	197,564	112,445	128,966	11,574	252,985	156,127	96,858	5	5
1908—09	222,229	126,385	131,488	12,198	270,071	152,058	118,013	5	5
1909—10	239,104	134,475	130,029	10,411	274,915	159,616	115,299	5	5
1910—11	294,669	141,792	142,303	13,593	297,688	168,286	129,402	5	5
1911—12	319,640	149,229	150,637	16,479	316,345	179,664	136,681	5	5
1912—13	329,862	148,817	153,622	28,154	330,593	198,601	131,992	6	6
1913—14	326,847	146,924	158,566	24,559	330,049	197,894	132,155	6	6
1914—15	324,629	146,552	169,683	26,690	342,925	209,051	133,874	6	6
1915—16	363,451	160,303	178,688	31,594	370,585	236,445	134,140	6	6
1916—17	396,350	174,858	204,179	33,099	412,136	287,549	124,587	5	5
1917—18	378,140	189,401	246,186	40,628	476,215	365,134	111,081	4	4
1918—19	397,218	232,321	350,173	44,936	627,430	489,825	137,605	5	5
1919—20	422,333	291,392	462,878	62,982	817,252	677,147	140,105	5	5
1920—21	372,706	342,028	557,807	87,139	986,974	837,224	149,750	5	5
1921—22	333,717	297,805	465,425	71,171	834,401	717,672	116,729	6	6
	8,739,257	4,993,740	5,210,405	685,375	10,889,520	7,263,474	3,626,046		

