

Nordfynske jernbane.

I. INDLEDNING.

Banen er åbnet for drift i året 1882; dens driftslængde er 38,1 km.

Anlægsudgifterne vedrørende banens oprindelige anlæg udgør 1.237.800 kr.

Under anlægskapitalen er ikke medregnet den af staten tilskudte halvdel af ekspropriationsudgifterne, hvis størrelse ikke kendes.

Midlerne til banens anlæg er tilvejebragt dels ved optagelse af et prioritetslån, 600.000 kr., dels ved aktietegning.

Aktiekapitalen udgør	637.800 kr.,
fordelt med	0 % til staten,
	ca. 90 % – kommunerne og
	– 10 % – private.

Moderniseringsforanstaltninger I.

I henhold til lov nr. 53 af 14. marts 1931 er anvendt 374.000 kr., hvoraf halvdelen, 187.000 kr., henstår rente- og afdragsfrit. Den anden halvdel er tilbagebetalt over driften i løbet af 6 år.

Moderniseringsforanstaltninger II.

I henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 er der givet banen tilsagn om at måtte anvende et beløb, stort 1.737.000 kr. Af banens fondsmidler tilskydes 400.000 kr., medens staten yder 70 % og kommunerne 30 % af 1.337.000 kr., henholdsvis 935.900 kr. og 401.100 kr.

Af den godkendte overslagssum, der senere er forhøjet til 1.750.745,11 kr., er til dato anvendt ca. 1.729.000 kr.

Yderligere modernisering.

Banen er interesseret i køb af en skinneshovedvogn *uden motor* fra Bornholm. Efter foretagne undersøgelser skulle købesummen for vognen, incl. fragt Bornholm–Randers–Bogense samt ombygning på vognfabrikken »Scandia«, herunder montering af motor, som haves i reserve i Bogense, kunne anslås til ca. 100.000 kr.

II. OVERBYGNINGEN m. v.

Ved modernisering II i 1949/50 blev en strækning på ca. 3 km fra Snapind mod Søhus forsynet med nye 15 m lange 33,4 kg skinner (fra flyvepladsen ved Beldringe) samt nye imprægnerede fyrresveller. Samtidig blev broen over Stavis å mellem Snapind og Næsby ombygget.

Fra de nedlagte Kolding Sydbaner indkøbtes ca. 20 km 12 m lange 22,45 kg gode skinner med tilhørende forbindelsesdele og et parti anvendelige sporskifter, som strækningen fra et stykke syd for Søhus til Uggerslev er forsynet med. Samtidig blev svellebestanden udvekslet med ca. 33 % nye imprægnerede fyrresveller. Samtlige lasker udskiftet med påsvejsede over hele strækningen til Bogense.

Resultatet er herefter: ca. 1,3 km 27,55 kg 12 m skinner fra 1925, ca. 3 km 33,4 kg 15 m skinner fra 1942, ca. 20 km 12 m skinner fra 1911 og ca. 14 km 22,45 kg 9,14 m skinner fra 1906.

Sporet er velholdt, og hele strækningen er forsynet med særlig egnet ballast (bagharpning).

Med den nuværende trafik og de lette skinnebustog kan spor m. v. anvendes i en længere årrække.

Banen er uindhegnet med sikrede overkørsler i henhold til lov nr. 28 af 1. februar 1930. 6 overkørsler er forsynede med bomme og 15 med automatiske blinklyssignaler. Største tilladte kørehastighed er 70 km/t, over strækningen Odense-Snapind dog kun 40-50 km/t og gennem samtlige stationer 30 km/t.

III. STATIONER m. v.

Banen har, incl. Odense station, ialt 11 betjente stationer og 5 ubetjente holdepladser. På stationerne findes ialt 10 bygninger med bolig og på 2 ubetjente holdepladser bygninger med bolig for bombetjeningspersonale. Herudover haves 6 andre bygninger, ligeledes med bolig.

På samtlige stationer er opstillet elektriske daglyssignaler for indkørsel, og på ubetjente holdepladser og på trinbrætter er opstillet elektriske mastesignaler.

I Bogense findes moderniserede værksteder og remiser. I remiserne er plads til 4 damploko (heraf 1 O. M. B.), 2 dieselloko, 1 dieselpersonvogn, 3 skinnebusser samt 1 rangertraktor og 1 sneplø.

I Odense haves 1 plads i O. M. B.'s remise til loke.

Den samlede brandforsikringssum for banens bygninger i Bogense udgør ca. 662.500 kr. og for banens bygninger på landet, incl. venteskure på trinbrætter, ca. 862.000 kr., ialt ca. 1.524.500 kr.

I henhold til overenskomst af 1911 angående »Fælles afbenyttelse af Bogense station« har Nordvestfyenske Jernbane (O. M. B.) betalt alle omkostninger ved de foranstaltninger, som er en følge af og nødvendige for den nye banes *tilslutning i Bogense*.

IV. JERNBANEMATERIEL.

Materiellet består i dag af:

	Forsikringssum
2 damplokomotiver	150.000 kr.
1 diesellokomotiv, 300/330 hk	376.000 —
1 — 250/275 —	310.000 —
1 dieselpersonvogn, 160 —	188.000 —
2 skinnebushovedvogne	290.000 —
1 skinnebuspåhængsvogn u/bagagerum	96.000 —
2 — m/ —	136.000 —
2 skinnebus post- og bagagevogne	66.000 —
5 personvogne	213.000 —

At overføre: 1.825.000 kr.

	Forsikringssum.
Overført:	1.825.000 kr.
2 rene bagagevogne	56.000 —
2 post- og bagagevogne	17.000 —
1 benzin-rangertraktor	28.000 —
1 reservemotor m. v. for skinnebuser	40.000 —
1 sneplov	10.000 —
16 lukkede og 30 åbne godsvogne	140.000 —
Tilsammen ...	2.116.000 kr.

Forannævnte materiel er i køreklar og velholdt stand. Begge damplokomotiver, begge diesellokomotiver, motorvogne og skinnebuser er forsynet med trykluftbremser, og alt øvrigt rullende materiel med diverse bremser og ledninger. Damplokomotiv nr. 2 hovedrepareret og ny kobberfyrrkasse i 1952 og damplokomotiv nr. 3 hovedrepareret i 1953. Diesellokomotiv nr. 4 hovedeftersyn i 1953 og diesellokomotiv nr. 5 hovedeftersyn i foråret 1954.

Kørte kilometre:

	1958/59	1952/53	1953/54
Damptog	17.406	9.705	6.526
Motortog	193.480	76.398	74.204
Skinnebustog	0	122.588	140.853
Ialt ...	210.886	208.691	221.583

V. KØREPLAN FOR TOG.

	Hverdage		Søn- og helligdage	
	sommer	vinter	sommer	vinter
Gennemsnitligt antal ordinære tog	14	14	16	14
Heraf tog over delstrækninger	0	0	2	0

På søgne lørdage køres endvidere 1 skinnebustog i hver retning og på alle hverdage 1 dieseldogstog i hver retning. Endelig køres i sukkerrockkampnen (ca. 3 måneder) på hverdage 1 dampgodssærtog i hver retning.

VI. AUTOMOBILDRIFT.

1. Materiel, årgang, pladsantal, forsikringssum og drivkraft.

Ruteomnibusser:

Indreg. nr.	Forsikringssum i kroner	Årgang	Antal pladser	Drivkraft	Formål
M 25.560	35.000	1950	32	Benzin	Fast rutekørsel
M 25.561	15.000	1937	22	—	
M 25.562	20.000	1938	25	—	
M 25.563	45.000	1947	35	Diesl	
M 25.564	50.000	1949	32	—	
M 25.566	15.000	1937	22	Benzin	
M 25.567	17.000	1936	20	—	
At overføre:	197.000		188		

Indreg. nr.	Forsikringssum i kroner	Årgang	Antal pladser	Drivkraft	Formål
Overført:	197.000		188		
M 25.568	35.000	1950	30	Diesel	Fast rute- kørsel
M 25.569	20.000	1939	26	Benzin	
M 25.570	25.000	1946	28	—	
M 10.003	40.000	1950	47	Diesel	Turistkørsel og reserve
M 10.228	35.000	1949	32	Benzin	
M 11.218	25.000	1938	28	—	
Ialt ... 13	377.000	—	379	9 Benzin 4 Diesel	

Lastautomobiler:

					Lasteevne
M 25.571	2.000	1930	—	Benzin	1.900 kg
M 25.572	2.000	1929	—	—	3.350 —
M 25.573	8.000	1948	—	—	3.800 —
Ialt ... 3	12.000	—	—	—	9.050 kg

Korte kilometre:

Omnibusser.

	1938/39	1952/53	1953/54
Benzin	ca. 440.000	ca. 370.000	ca. 251.000
Diesel	0	— 94.000	— 210.000
Lastautomobiler.			
Benzin	— 24.000	— 12.000	— 12.000
Ialt ...	ca. 464.000	ca. 476.000	ca. 473.000

2. På hvilke ruter har banen koncession:

- Otterup–Hasmark (Hasmark strand).
- Ørritslev–Klintebjerg–Odense.
- Jørgensø–Kappendrup–Odense.
- Tørresø–Otterup–Odense.
- Nørreby–Grindløse–Skamby–Odense.
- Nørreby–Bogense.
- Otterup–Odense banegård.
- Bogense–Søndersø–Odense (med siderute Søndersø–Dallund).

Sidstnævnte rute drives i fællesskab med Nordvestfynske Jernbane, hvis andet udgør 40 %.

3. På hvilke ruter har banen forgæves søgt koncession:

Ingen, hverken person eller fragt.

4. Koncession er mod banens protest, men uden at banen selv har søgt koncession, givet på følgende ruter:

Frugtmandsruterne i Odense amt nr.:

O 4. O 11. O 12. O 14. O 15. O 17. O 18. O 24. O 30. O 32.

Motivering: Banen driver selv rutebilkørsel over de samme strækninger.

5. I hvilket omfang udbringer banen gods fra stationerne, herunder oplysning om, hvor mange automobiler der medgår hertil, og hvor mange stationer der er etableret fast udkørsel fra:

Ud- og tilkørsel af gods og pakker finder sted i Bogense, Skamby og Otterup med 3 lastautomobiler.

Skamby stations lastauto betjener endvidere de 2 nabostationer og Otterup stations 3 nabostationer med opland.

Personale: I Bogense en løst antaget lastvognschauffør. I Otterup og Skamby: jernbaneportører.

Endelig besøger de af banens rutebiler, som passerer Bogense, Skamby, Kappendrup og Otterup, i det omfang pladsforholdene tillader, mindre gods- og pakkeforsendelser til og fra stationerne.

VII. DET VED BANEN ANSATTE PERSONALE.

Afdeling	Fast ansatte	Lønning incl. tillæg og uniform kr.	Løst ansatte	Lønning incl. uniform kr.	Særlige ydelser kr.
Ledelse og hovedkontor	4	56.000	1	5.000	0
Stationstjeneste	22	222.000	7	44.000	10.100
Togtjeneste	7	74.000	0	0	6.800
Baneafdeling	9	84.500	9 ¹⁾	41.500	2.500
Fremførelse af tog	7	71.500	3	22.000	7.700
Materiellets vedligeholdelse	1	15.000	8 ²⁾	46.700	0
Ruteautomobiler	1	15.000	15 ³⁾	134.400	0
Lastautomobiler	1/2 + 1/2	9.000	1	9.000	0
	52	547.000	44	302.600	27.100

I ovenstående skema er de ønskede oplysninger specificeret. Det tilføjes, at 8 af banens stationer bestyres af fastansatte tjenestemænd, medens 2 bestyres af ekspeditricer. 2 mindre stationer er reduceret til ubetjente holdepladser med ledbevogtning.

Af banens fastansatte tjenestemænd er 39 ansat efter 1. april 1943.

Rutebiltjenesten forestås af en fastansat fuldmægtig på hovedkontoret, der til assistance har en løst antaget kontordame. Begge er fuldt beskæftiget med dette arbejde. Herudover anvender banens bogholder og kasserer ca. 1/3 af deres arbejdstid på rutebilregnskab. N. F. J. er tillige regnskabsførende for Bogense-Søndersø-Odense ruten, der drives i fællesskab med O. M. B.

Endelig anvender afregningsstationerne: Bogense, Skamby, Kappendrup og Otterup hver ca. 6 timer om ugen ved rute- og lastbildrift.

År	Banens samlede pensionsudgift i kroner	heraf udgør reguleringstillæg m. v. til pensionister kr.
1938/39	22.328,82	12.460,49
1952/53	180.229,37	138.464,89
1953/54	183.119,09	138.035,59

Banen har i dag 38 pensionister, hvoraf den ældste er 97 år.

1) Heraf 4 ledvogtersker. 2) Heraf 3 lærlinge. 3) Heraf 1 kontordame og 1 reservechauffør.

VIII. TARIFFORHOLD.

Efter 1. april 1939 er sket følgende ændringer i banens takster:

1. august 1940	..... personer	+ ca. 10 %	..... gods	+ ca. 25 %
1. december	—	+ - 20 %	—	—
1. maj 1941	.....	—	—	+ - 20 %
1. december 1946	.....	+ - 12 ¹ / ₂ %	.....	—
15. februar 1948	.....	+ - 10 %	.....	+ - 10 %
1. juli 1950	.....	+ - 10 %	.....	—
1. april 1951	.....	+ - 10 %	.....	+ - 10 %

I forhold til D.S.B.:

Persontakster: Enkeltbillet	..... + 22,9 %.	Dobbeltbillet	..... + 8,9 %.
Godstakster: Stykgods	..... + 52,4 %.	Vognladningsgods	+ 52,5 %.

Har weekend-billetter med gyldighed fra lørdag middag til mandag middag for stationer udover 30 km, dog ikke 1. påskedag, 1. pinsedag og tidsrummet 18. december til 6. januar. Mindstebetaling 440 øre.

Statistik.	Jernbanedrift		Automobildrift		
	1938/39	1953/54	1938/39	1953/54	
Indtægt pr. personkm i øre	4,02	8,63	4,14	9,61	
— — tonkm i øre	12,63	34,70	7,22	13,75	
Middeltransportlængde:					
Personer	km	17,5	20,3	14,1	12,8
Gods	—	23,4	21,5	14,5	15,5

IX. TRAFIKTAL.

a. <i>Jernbanedriften.</i>	1938/39	1952/53	1953/54
Antal rejser	235.207	271.677	263.451
Personkilometer	4.123.966	5.508.601	5.342.107
Person km pr. bane km	108.241	144.583	140.213
Ton gods	55.565	41.849	45.120
Tonkilometer	1.301.966	921.160	971.827
Ton km pr. bane km	34.172	24.177	25.507
b. <i>Rutebildriften.</i>			
Antal rejser	202.393	339.109	349.040
Personkilometer	2.833.500	4.340.595	5.654.450
Gods og pakker i tons ca.	205	245	250

- a) Det normalt højeste antal rejsende daglig (bortset fra spidsbelastning ved højtider og på helligdage) i begge retninger hver for sig inden for et tidsrum af 2 timer:
- | | | | | |
|---------------------|-----------------|---------|-----------------|--------|
| Hverdage mod Odense | (6,30–7,30) | ca. 100 | sommer, ca. 150 | vinter |
| — fra | — (17,00–19,00) | — 100 | — | — 120 |

Søgne lørdage fra Odense (12,00–14,00)	ca. 250	sommer,	ca. 200	vinter
Alm. søndage – – (8,00–10,00)	– 250	–	–	175 –
– – mod – (17,00–18,00)	– 100	–	–	120 –
– – – – (20,00–22,00)	– 400	–	–	250 –

b) Det højeste antal rejsende ialt (ved spidsbelastning) i begge retninger hver for sig inden for et tidsrum af 2 timer:

Fra Odense	(8,00–10,00)	ca. 500
Mod –	(20,00–22,00)	– 500

For begge punkter gælder, at ca. trediedelen af de rejsende stiger af og på ved Otterup station.

I sommerhalvåret befordrer banen ca. 20.000 rejsende fra Odense til Hasmark strand via Otterup station, medens omnibusruterne nr. 3 og 4 befordrer ca. 10.000 rejsende direkte fra Odense til Jørgensø og Tørrsø strand ved Kattegat.

Særlige transporter.

På 7 stationer og 3 ladespor er ved banens foranstaltning i årene 1952 og 1953 opført særlige ramper beregnet for aflæsning af sukkerroer til fabrikken i Odense. En større kreds af roeleverandører i stationernes opland har skriftligt bundet sig til jernbanetransport i de første 4 à 5 år.

Længst bortliggende læssestation er Guldbjerg, som har en afstand af 33 km til Odense.

Transporten af sukkerroer og affald afvikles hvert år i tidsrummet ca. 25. september til 31. december ved hjælp af særtogskørsel tidlig morgen og sen aften.

Transportmængde og fragttindtægt af sukkerroer og affald er angivet i nedenstående skema.

	1938/39	1952/53	1953/54
Befordret antal tons	26.848	19.383	26.542
Fragtindtægt i kroner	ca. 36.000	ca. 57.000	ca. 77.000

Eksempelvis kan nævnes, at vi i 1953-kampagnen har transporteret 1471 vognl. roer og 839 vognl. affald.

De 9 største godsforsendelsers arter og mængde i 1953/54:

Art	Mængde i tons
Rene sukkerroer og affald	26.542
Spirituosa og eddike	2.096
Kunstgødning	1.798
Emballage	1.455
Korn og foderstoffer	1.308
Maskingods, automobiler og geværer	894
Frugt og grøntsager	877
Tørv og strøelse	871
Smør, æg og ost	536

X. SAMLET ØKONOMISK OVERSIGT.

	1938/39	1951/52	1952/53	1953/54
Indtægt af personbefordring	283.478	873.639	885.694	890.085
– – godsbefordring	185.880	421.772	386.491	390.561
– – postbefordring	13.459	25.720	26.531	28.857
Andre indtægter	35.326	69.113	73.569	77.440
Samlet driftsindtægt	518.143	1.390.244	1.372.285	1.386.943
Samlede driftsudgifter	540.227	1.676.775	1.691.438	1.671.099
(uden afskrivninger, forrentning af lån, afdrag på lån, henlæggelser og forpagtningsafgifter).				
<i>Renter af lån:</i>				
a. Moderniseringslån	2.684	0	0	0
b. Prioritetslån og andre faste lån	25.444	16.693	17.962	19.889
<i>Afdrag på lån:</i>				
a. Moderniseringslån	19.988	0	0	0
b. Prioritetslån og andre faste lån	3.562	5.564	5.760	5.963
Afskrivning på diesellokomotiv	7.100	0	0	0
– – rutebiler m. v.	29.996	51.032	49.456	58.361
Henlæggelser til afskrivningsfond ...	0	0	0	0
Forpagtningsafgifter	0	0	0	0
Ialt udgifter ...	629.001	1.750.064	1.764.616	1.755.312
Endeligt resultat ...	÷ 110.858	÷ 359.820	÷ 392.331	÷ 368.369

Statsbanernes indtægt af gennemgående billetter og direkte ekspederet gods for 1952/53 andrager henholdsvis: ca. 260.000 kr. og ca. 370.000 kr., ialt ca. 630.000 kr.

	1938/39	1951/52	1952/53	1953/54
<i>Omnibusdriften:</i>				
Indtægt	kr. 138.961	435.317	470.948	484.355
Udgift	– 117.532	317.440	351.600	374.315
Overskud	kr. 21.429	117.877	119.348	110.040
Afskrivning	– 26.784	48.928	47.352	56.257
Restoverskud	kr. ÷ 5.355	68.949	71.996	53.783
Indtægt pr. vognkm	øre 31,6	100,3	101,4	105,1
Udgift pr. vognkm	– 32,8	84,4	85,9	93,5

XI. BANENS STILLING I ØKONOMISK HENSEENDE.

Status pr. 31. marts 1954

Aktiver.

Baneanlægget	kr. 1.089.915,00
Modernisering I (jfr. lov nr. 53 af 14/3 1931)	– 187.000,00
Garageanlæg i Bogense	– 1.184,00

At overføre: kr. 1.278.099,00

	Overført: kr. 1.278.099,00
Garageanlæg i Søndersø	— 1.440,00
Nordfynske Jernbanes omnibusruter	— 164.237,67
N. F. J.s andel i Odense-Søndersø-Bogense ruten	— 13.636,08
Lastautomobiler	— 2.036,24
Kasse-konto	— 33.525,72
Kassebeholdning på stationerne	— 35.032,70
Postgiro-konto	— 28.949,58
Spare- og Lånekassen for Bogense og Omegn, folio-konto	— 2.319,52
Fyens Disconto Kasse, afskrivningsfond	— 1.623,79
— — — fornyelsesfond	— 176,35
— — — amortisationskonto	— 427,62
Banens ejendom i Nørreby (Rutebilstation)	— 16.423,52
Diverse debitorer	— 49.737,61
Baneafdelingens lagerbeholdning	— 19.914,41
Maskinafdelingens lagerbeholdning	— 79.506,93
Driftsunderskud 1953/54	— 3 68.369,46
Modernisering II (jfr. lov nr. 130 af ²³ / ₃ 1948)	— 1.250.711,28
Balance	kr. <u>3.346.167,48</u>

I selskabets ejendele er givet pant for partialobligationslån og moderniseringslån. Kautionsforpligtelse kr. 11.350,00 vedrørende garagebygning i Tørræsø.

Passiver.

Aktiekapital	kr. 637.800,00
Afskrivningsfond	— 13.977,31
Fornyelsesfond	— 176,35
Amortisationskonto	— 427,62
Bogense Sparekasse: Prioritetslån i ejendommen i Nørreby	— 4.070,00
Prioritetslån (Partialobligationslån)	— 452.115,00
Fyens Disconto Kasse, kasse-kredit	— 446.016,40
Landbo-Sparekassen for Fyn, kasse-kredit	— 100.000,00
Moderniseringslån I fra staten (jfr. lov nr. 53 af ¹⁴ / ₃ 1931) oprindeligt kr. 374.000,00, hvoraf henstår rente- og afdragsfrit	— 187.000,00
Efterkravs-konto	— 12.539,47
Diverse kreditorer	— 106.868,11
Lån (afdragsfrit) fra staten til modernisering II (jfr. lov nr. 130 af ²³ / ₃ 1948) à conto	— 867.208,65
Kommunerne indbetalt à conto vedr. modernisering II	— 371.660,85
Spare- og Lånekassen for Bogense og Omegn, kassekredit vedr. modernisering II	— 71.807,72
Spare- og Lånekassen for Bogense og Omegn, restlån vedr. rutebilkøb	— 74.500,00
Driftsunderskud for året 1952/53	kr. 392.331,41

er dækket således:

At overføre: kr. 3.346.167,48

	Overført: kr. 3.346.167,48
tilskud fra staten	kr. 259.000,00
indbetalt af kommunerne m. v.	- 133.331,41
	<u>kr. 392.331,41</u>

Restgælden på banens prioritetslån udgjorde pr. 31. marts 1954: kr. 452.115. Lånet forrentes og afdrages med et fast årligt beløb på kr. 22.000.

Balance..... kr. 3.346.167,48

Samtlige kommuner har givet garanti for banens drift indtil udgangen af marts måned 1955, – og i dette forår har samtlige kommuner, med undtagelse af Krogsbølle kommune (ren rutebilkommune), yderligere forlænget garantien til udgangen af marts måned 1957.

Fondsbeholdninger.

Afskrivningsfondens beholdning udgjorde pr. 31. marts 1954: 13.977 kr. Fornyelsesfonden: 176 kr.

Supplerende oplysninger.

DET NORDFYNSKE JERNBANESELSKAB Bestyrelsen.

Bogense, den 28. september 1954.

I besvarelse af kommissionens skrivelse af 24. d. m. meddeles nedenstående ønskede oplysninger med bemærkning, at hovedparten allerede findes i det i juni måned indsendte materiale.

1) <i>Jernbane:</i>	1952/53	1953/54
Antal rejser	271.677	263.451
– tons gods	41.849	45.120
Indtægt af personbefordring	468.782 kr.	460.822 kr.
– – godsbefordring	321.846 –	324.104 –
Samlet indtægt	888.927 –	889.423 –
2) <i>Ruteautomobiler:</i>		
Antal rejser	339.109	349.040
– tons gods	245	250
Indtægt af personbefordring	416.913 kr.	429.263 kr.
– – godsbefordring	52.236 –	53.292 –
Samlet indtægt	470.948 –	484.355 –
3) <i>Lastautomobiler:</i>		
Antal tons gods	1.379	1.463
Indtægt af godsbefordring	12.410 kr.	13.165 kr.
4) <i>Driftsudgifter:</i>		
Jernbane (ekskl. renter og afdrag på anlægslån)...	1.314.298 kr.	1.271.601 kr.
Rutebiler	398.952 –	430.572 –
Lastbiler	29.367 –	31.140 –

- 5) Banen oppebærer ikke andel i driftsoverskud fra konkurrerende bilruter.
 6) Statsbanernes indtægt af personbefordringen udgør:

I retning <i>til</i> statsbanerne	ca.	106.000 kr.
I retning <i>fra</i> statsbanerne	—	154.000 —
Ialt ... ca.		260.000 kr.

Det tilføjes, at N. F. J. i sine juni-oplysninger *har* beregnet blankobilletterne.

- 7) *Moderniseringslån og andre lån.*

Moderniseringslån I, jfr. lov nr. 53 af 14. marts 1931. Anvendt 374.000 kr., hvoraf halvdelen, 187.000 kr., henstår rente- og afdragsfrit. Den anden halvdel er forlængst tilbagebetalt over driften i løbet af 6 år. Statskassen har pant i en dieselpersonvogn.

<i>Moderniseringslån II</i> , jfr. lov nr. 130 af 23. marts 1948		1.737.000 kr.
Heraf tilskyder staten	935.900 kr.	
kommunerne	401.100 —	
banens fonds	400.000 —	1.737.000 kr.

Til sikkerhed for, hvad N. F. J. til enhver tid måtte være statskassen skyldig i henhold til ovenstående, er der givet pant i det af modernisering II omhandlede rullende materiel. På samme vilkår er der givet de til modernisering II bidragydende kommuner sideordnet pant for deres indskudte beløb. Lånet er afdragsfrit, så længe banen er i drift, men forfalder til betaling ved jernbaneselskabets likvidation eller konkurs samt i tilfælde af, at jernbanedriften indstilles.

Såfremt banens økonomiske forhold efter ministeriets skøn tillader det, forrentes lånet efter ministeriets nærmere bestemmelse med indtil 4 % p. a. i de år, hvor banens drift har givet overskud, der overstiger, hvad der vil medgå til den i lovens § 3 omhandlede henlæggelse til afskrivningsfonden.

Andre lån:

Lån i Bogense sparekasse vedrørende køb af ruteautomobiler.

- a) Oprindelig 55.000 kr., der forrentes med 5½ % p. a. Afdrag 11.000 kr. årligt.
 Restlån pr. 31/3 1954: 38.500 kr.
 b) Oprindelig 40.000 kr., der forrentes med 6 % p. a. Afdrag 8.000 kr. årligt.
 Restlån pr. 31/3 1954: 36.000 kr.

P. b. v.:

R. H. Rasmussen.

/Th. Andersen.

DET NORDFYNSKE JERNBANESELSKAB
Bestyrelsen.

BILAG 28b.

Bogense, den 31. maj 1954.

Vedrørende postvæsenets betaling for ekspedition og befordring.

I besvarelse af kommissionens skrivelse af 21. d. m. meddeles nedenstående de ønskede oplysninger:

Station (Postekspedition på N.F.J.)	Betaling for april måned 1954	Betaling årligt fra 1/4 1954
Søhus	kr. 326,82	kr. 3.921,89
Beldringe	— 640,71	— 7.688,56
Lunde F	— 292,33	— 3.507,97
Kappendrup	— 663,13	— 7.957,61
Uggerslev	— 275,52	— 3.306,19
Skamby	— 772,66	— 9.271,81
Jullerup	— 774,81	— 9.297,68
Guldbjerg	— 374,25	— 4.491,03
	<u>kr. 4.120,23</u>	<u>kr. 49.442,74</u>

De anførte beløb indeholder det for tiden gældende dyrtidstillæg: 30 %.
Banens indtægt ved postbefordring har i driftsåret 1953/54 udgjort:

Kr. 28.856,90.

P. b. v.

R. H. Rasmussen.

Tb. Andersen.

Nordfynske jernbane.

TRAFIKDIAGRAM.

Person km /
bane km / Ton km
bane km

