



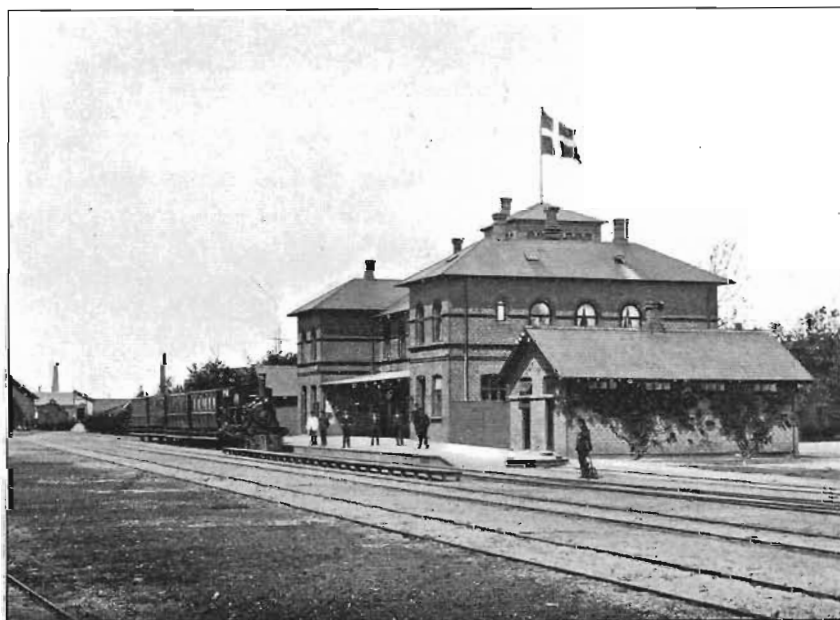
**NORDFYENSKE
JERNBANE**

1882—1907



NORDFYENSKE JERNBANE

1882—1907



BOGENSE BANEGAARD

ODENSE

FYENS STIFTSBOGTRYKKERI (DREYER)

1907

Tanken om et Jernbaneanlæg i det nordlige Fyen mellem Odense og Bogense gennem det Terræn, der i daglig Tale kaldes »Sletten«, synes første Gang at være kommen offentlig frem i Odense Amtsråd.

Et fra Kerteminde-Eggen indkommet Andragende om en Jernbane foranledigede nemlig i Aaret 1874 Amtsrådet til at nedsætte et Udvalg for at tage under Overvejelse, hvorvidt der kunde foretages noget til Fremme af Jernbaneanlæg i Amtsråds kredsen i det Hele taget.

Aaret derefter, da Spørgsmaalet om en Tommerup—Assens-Bane var oppe og selvfølgelig interesserede baade Odense Amtsråd og Assens Amtsråd, blev Jernbanesagen Genstand for Forhandling i et Fællesudvalg af begge disse Amtsråd. Dette Udvalg udtalte sin Beklagelse over, at Odense—Svendborg private Bane udelukkede fra at haabe en Statsjernbane ført fra Assens lige til Odense, og det foreslog at bede Regeringen at tage under Overvejelse Spørgsmaalet om, at der for Statskassens Regning og med kommunale Bidrag tilvejebragtes en Jernbaneforbindelse mellem Assens-Eggen, Statsbanen og »Sletten« i saa store Buer, at det størst mulige Antal Kommuner kunde blive inddragne uden Hensyn til Amtsgrænse, maaske saaledes, at Forbindelsen med Faaborg lettedes, og Kerteminde-Eggen medinddroges i Nettet.

Da Regeringens Svar til Assens Amtsråd i Anledning af Ønsket om en Assens—Tommerup-Bane med kommunalt Tilskud gav Haab om Imødekommen med Jernbane-Planer, der begrænsedes til at sørge for den lokale Trafik i Stedet for ved Valg af kortere Linjer at ville

dele den gennemgaaende Færdsel, udtalte Amtsraadenes Fællesudvalg sig for en Jernbanelinje fra Bogense Havn over Ejlby, Melby, Uggerslev, Lumby til Odense samt derfra eller — hvis Svendborgbanen forhindrede dette — fra et andet Punkt paa Statsbanen over Broby og Haarby til Assens og eventuelt til Faaborg, samt for en Gren fra Marslev eller Langeskov til Kerteminde. Herved tænkte man sig opnaaet et heldigt Jernbanenet for hele Fyen med Undtagelse af det ved Odense—Svendborg-Banen »saa ugunstigt stillede« sydøstlige Hjørne af Øen.

Dette blev Grundlag for Odense Amtsraads Indstilling til Regeringen og for de Undersøgelser af en Slettens Bane, der foretoges efter dets Foranstaltning.

Efter at Amtsraadet et Par Aar havde beskæftiget sig med Jernbanespørgsmaalet, medens der ikke blandt Egnens Befolkning havde ytret sig nogen større Interesse for Sagen, blev der af tre Mænd i Bogense, nemlig Købmand A. DETLEFSEN, Prokurator MØLLER og Kancelliraad PAGH, i Efteraaret 1876 udsendt Indbydelse til et privat Møde for at drøfte dette for Byen og Egnen saa vigtige Anliggende.

Paa dette Møde, der fandt Sted det nævnte Aars 19de November i Søndersø Kro, enedes de tilstedeværende 44 Mænd om at indbyde til et større offentligt Møde, der blev afholdt i Nørre Højrup Kro den 24de samme Maaned, og paa hvilket Møde, der var besøgt af flere Hundrede Mennesker, Jernbanesagen fandt fuld Tilslutning. Næsten enstemmigt vedtoges følgende Linje som foreløbigt Grundlag: Odense, Villestoft, Broby, Lunde, Nislevgaard, Uggerslev, Rostrup, Sørslev, Skovby, Bogense — den saakaldte S-Bane. Der nedsattes paa Mødet et Udvalg af 15 Mænd fra Bogense og den interesserede Egn med det Formaal at fremskynde det omhandlede Jernbaneanlæg. Udvalget konstituerede sig med Proprietær ANDERSEN til Rosendal som Formand og indgav allerede under 29de November s. A. et Andragende til Ministeriet om, at de fornødne Midler til Forundersøgelser af en Jernbane i den attraaede Retning maatte blive bevilgede til Udredelse af Statskassen. Samtidig blev der indgivet en Skrivelse til Amtsraadet med Tak for dets Virksomhed i Jernbanesagen og med Anmodning om at skænke

den paa det offentlige Møde i Nørre-Højrup udpegede Linje særlig Opmærksomhed. Andragendet til Regering og Rigsdag førte ikke til noget Resultat; i Rigsdagssamlingen 1876–77 blev der ganske vist i det Folketingsudvalg, der var nedsat i Anledning af Lovforslaget om Assens-Tommerup-Banen, af Flertallet i Udvalget optaget Forslag ogsaa til en Odense—Bogense-Bane, men i Tinget blev 2den Behandling af Sagen standset, og Forslaget vist tilbage til Udvalget, hvor det blev liggende.

Derimod viste Amsraadets Velvilje for Sagen sig ved, at det nedsatte et Udvalg til Sagens videre Fremme. Dette Udvalg kom til at bestaa af Stiftamtmand, Kammerherre HELTZEN, Forpagter BERG paa Dallund og Proprietær ANDERSEN-ROSENDAL.

Begge de nævnte Udvalg indgav i Forening under 20de September 1877 til Regeringen et Andragende, hvori atter anmodes om Statens Bistand til Jernbanesagens Fremme, idet der samtidig udtaltes, at det paa ingen Maade kom an paa den korteste Vej mellem Odense og Bogense, men paa indbyrdes Forbindelser mellem saa mange Steder som mulig. Nogen umiddelbar Virkning af dette Andragende viste sig heller ikke. Odense Amsraad viste da yderligere sin Velvilje for Sagen ved at bevilge de fornødne Midler til ved sin Ingeniør, Amsvejsinspektør PETRI, i Marken at udstikke og afsætte en Linje, der i alt væsentligt faldt sammen med den projekterede S-Linje, dog at Banen mod Øst kun gik til Hjadstrup.

Imidlertid arbejdede det lokale Udvalg paa at vedligeholde og styrke Interessen for Sagen hos Befolkningen og samtidig gøre den fortrolig med Tanken om, at det mulig blev nødvendigt at bringe ikke ubetydelige pekuniære Ofre derfor.

Da det viste sig vanskeligt at faa Regeringen til at optage Sagen som Statsforetagende, fremkaldtes uvilkaarligt mere og mere Tanken om Sagens Iværksættelse som Privatforetagende med Statsunderstøttelse, og da det af Ingeniør ROWAN anbefalede System — en Kombination af Jernbane- og Sporvejsdriftsmaade — syntes at have adskillige Fordele ved kortere Baneanlæg, navnlig i pekuniær Henseende, vedtog Udvalget

at henvende sin særlige Opmærksomhed herpaa. Ved Artikler i de lokale Blade og ved Afholdelse af flere offentlige Møder i Egnen havde Proprietær ANDERSEN søgt at anskueliggøre Rowans Princip og tillige forskaffet sig Vished om, at Udvalget handlede med fuld Tilslutning hos Befolkningen, der iøvrigt ønskede Sagens Fremme. Udvalget, der supplerede sig med flere Medlemmer, deriblandt Kancelliraad, Prokurator BORCH af Odense, Købmand DETLEFSEN af Bogense, Forpagter NYBORG paa Zastrau og Gaardmand PEDER OVESEN af Hasmark, bemyndigedes til at henvende sig til Regering og Rigsdag om Statsunderstøttelse til som Privatforetagende at anlægge en let normalsporet Jernbane fra Odense til Bogense over Sletten, foreløbig med Dampsporvognsdrift efter Rowans System, og til iøvrigt at foretage de forberedende Skridt til Tilvejebringelsen af de fornødne Pengemidler o. s. v.

Under 1. April 1879 blev da indgivet et Andragende, forsynet med meget anbefalende Udtalelser af Odense Amtsraad samt Odense og Bogense Byraad, til Indenrigsministeriet og Rigsdagen om Tilvejebringelse af en Lov, hvorefter der kunde gives Koncession paa Anlæg og Drift af den paatænkte Jernbane mod et Tilskud af Staten af en vis Sum pr. Banemil samt fri Ekspropriation, og nogen Tid derefter forsøgte ANDERSEN og BORCH mundtlig at erkyndige sig om Ministerens Stilling til Andragendet. Ministeren (SKEEL) udtalte ved denne Lejlighed, at der ikke i hans Embedstid vilde blive ydet noget Tilskud af Statens Midler til private Jernbaneanlæg, hvorimod han erkendte, at Odense—Bogense-Jernbane vilde være mellem de Baner, der havde Krav paa at komme i Betragtning som Statsforetagende med kommunalt Tilskud, naar de allerede vedtagne Jernbaner var anlagte. Udvalget saa sig da i den Nødvendighed foreløbig at stille Sagen i Bero, idet de daværende trykkende Konjunkturer og den herskende Mistillid til nye Foretagender lammede al Foretagelsesaand ved privat Initiativ og gjorde det aldeles unyttigt at tænke paa at bringe den til Foretagendets Gennemførelse nødvendige Kapital til Veje, naar Staten nægtede sin Deltagelse.

I forholdsvis kort Tid undergik imidlertid de vedrørende Forhold en væsentlig Forandring, saa at Situationen allerede i Efteraaret 1880

forelaa betydelig ændret. Udsigten til at faa Foretagendet iværksat af Staten i en ikke for fjern Fremtid var nu langt fra gunstig, idet Lovgivningsfaktorerne syntes at enes om Vedtagelsen baade af Assens—Tommerup- og Skive—Glyngøre-Jernbane, endvidere om Nødvendigheden af Etableringen af en Dampfærgeforbindelse over Storebælt med dertil hørende Baneanlæg paa Sjælland og Fyen, ligesom den Antagelse blev mere og mere almindelig i indflydelsesrige Kredse, at ved Anlægget af de nævnte Jernbaner i Jylland og Fyen skulde alt Baneanlæg Vest for Storebælt foreløbig standse, indtil det sjællandske Jernbanenet fik en passende Udvidelse; saas da samtidig hen til, at Staten ved Køb af de sjællandske Baner maatte binde betydelige Pengemidler i Jernbaneforetagender, saa svandt Udsigterne ad denne Vej end yderligere. Da der saaledes ingen Udsigt var til Statens Hjælp, hverken under den ene eller den anden Form, var der altsaa kun een Udvej tilbage, hvis man ikke vilde lade Sagen falde, nemlig at bringe Foretagendet til Udførelse alene ad privat Vej med Understøttelse af de interesserede Amts-, By- og Sognekommuner. Dette var imidlertid, som Borgmester KOCH i Odense fremhævede ved et senere Møde: »en her i Landet endnu uløst Opgave, et meget stærkt og dristigt Foretagende, saa at sige paa bar Bund at bygge en Jernvej mellem Odense og Bogense«. Af Hensyn til de gunstige Konjunkturer, det rigelige Pengemarked, den tilbagevendende Tillid og den stærke Stemning for Sagen hos Egnens Befolkning dristede Udvalget sig dog til at tage fat paa Opgavens Løsning.

Da Udvalget under de foreliggende Forhold særlig maatte have sin Opmærksomhed henvendt paa let anlagte og billigt drevne Jernbaner, foretog Udvalgsmedlemmerne ANDERSEN og BORCH i Midten af November 1880 en Rejse til Gribskov-Banen, hvor Rowans Sporvognsdrift havde været i praktisk Anvendelse omtrent et Aar, og modtog af Ingeniør ROWAN et Tilbud, der gik ud paa, at han vilde anlægge en let normalsporet Jernbane fra Odense til Bogense med alt Tilbehør, inkl. de fornødne Dampsporvogne for ca. 230 à 240,000 Kr. pr. Mil, af hvilket Beløb han skulde modtage Halvdelen kontant og Halvdelen i Obliga-

tioner eller Præferenceaktier til 5 pCt. Rente og 1 pCt. Amortisation. Endvidere vilde han paatage sig at besørge hele Banens Drift mod en vis bestemt Godtgørelse pr. Togmil.

Med dette Tilbud som Udgangspunkt toges der nu for Alvor fat paa Sagen. Da det først og fremmest kom an paa fra selve Egnen at skaffe hele Anlægskapitalen til Veje, lod Udvalget foreløbig Regering og Rigsdag uændset, hvorimod det henvendte sig til Odense Amtsraad, da det uden dettes pekuniære Bistand maatte anses umuligt at gennemføre Sagen.

Paa denne Henvendelse modtog Udvalget det imødekommende Svar, at Amtsraadet vilde være villigt til at tegne et Beløb i Præferenceaktier lig $\frac{2}{3}$ af det af Landkommunerne tegnede Aktiebeløb, naar en Linje valgtes, der vandt Amtsraadets Billigelse. Udvalget havde nemlig for at imødekomme de forskellige Interesser i Egnen mellem Bogense og Odense allerede i Henvendelsen til Amtsraadet angivet to Hovedlinjer:

Linjen A (den østlige): fra Odense over Broby, Allesø, Lunde, Nislev, Uggerslev, Skamby, Særslev til Bogense, og

Linjen B (den vestlige, mere direkte, væsentlig angivet af Udvalgsmedlem NYBORG): fra Odense over Broby, Allesø, Taastrup, Serup, Sønderø, Særslev til Bogense.

Ved Amtsraadets Betingelser for dets Aktietegning var Vejen til Kapitalens Tilvejebringelse anvist; Aktietegningen maatte væsentlig være kommunal.

Da der imidlertid fra flere Sider yttredes Tvivl om, hvorvidt den forventede Trafik paa en fyldestgørende Maade kunde besørges ved Dampsporvognsdrift, og Udvalget samtidig havde forskaffet sig Sikkerhed for, dels at Anlægssummen for en Jernbane anlagt efter samme System som Vemb—Lemvig-Banen, vilde blive væsentlig uforandret, dels at det nødvendige Prioritetslaan kunde erholdes ved Fyens Diskontokasse paa fuldt saa gunstige Betingelser som gennem Ingeniør ROWAN, troede Udvalget at burde imødekomme denne Stemning, og i Overensstemmelse hermed udstedte det »til Kommuner og Private i det nordlige Fyen« følgende Indbydelse til Aktietegning:

»Efter at undertegnede Udvalg i længere Tid har arbejdet for Fremme af en Jernbaneforbindelse mellem Odense og Bogense, synes det nu, som om det Tidspunkt er kommet, da dette Foretagende kan praktisk gennemføres, og vi tillader os derfor at fremkomme til de forskellige i dette Jernbaneanlæg Interesserede med nærværende Opfordring til Tegning af Aktier.

Vi skal i den Anledning forudskikke følgende Oplysninger:

Den paatænkte Linje agtes anlagt som en let normalsporet Jernbane i Lighed med Vemb—Lemvig-Banen til Befaring med Lokomotiver og dertil hørende Jernbanemateriel. Ved Amtsraadets Foranstaltning er der i sin Tid foretaget et Nivellement, og ved Hjælp af dette have vi afsat en Linje (Linjen A, den østlige): fra Odense over Næsbyhovedbroby, Allesø, Lunde, Nislev, Kappendrup, Uggerslev, lidt nord om Skamby og Sørslev til Bogense. For imidlertid at imødekomme flere Landkommuner, have vi projekteret en anden Linje (Linjen B, den direkte), der følger Linjen A til Allesø, men derfra gaar over Taastrup øst om Serup Mose, forbi Stensby over Søndersø til Sørslev, hvor den igen følger Linjen A.

Det vil altsaa bero paa den Interesse, der vises Anlægget fra de forskellige Kommuners og Privates Side gennem den Aktietegning, hvortil der her indbydes, hvilken af disse 2 Linjer Udvalget vil finde sig foranlediget til at indstille til Indenrigsministerens Vedtagelse. Som bekendt har vi tidligere arbejdet for at iværksætte dette Foretagende ved Hjælp af Statstilskud; men dette har vist sig frugtesløst, og vi ser for Tiden ingen anden Udvej for Banens Udførelse end at tilvejebringe de fornødne Midler til Banens Anlæg og Drift uden nogetsomhelst Statstilskud, idet vi dog har et svagt Haab om, at det muligvis kan lykkes os at faa Expropriationen frit. Nærværende Indbydelse gaar imidlertid som sagt ud paa at udrede alle Udgifter ved Banens Anlæg og Drift samt Erhvervelse af den fornødne Grund m. v.

Efter forskellige modtagne sagkyndige Overslag tør vi gaa ud fra, at den paatænkte længste Banestrækning med Grunde og Driftsmateriel kan bygges for en Anlægskapital af 1,250,000 Kr. Heraf er der givet os Tilsagn om et 1ste Prioritetslaan med 5 pCt. Rente og 1 pCt. Amortisation af den oprindelige Kapital paa Halvdelen, 625,000 Kr. Af Odense Amtsraad, Odense Byraad og Bogense Byraad paaregner vi 325,000 Kr. med Fortrinsret for Odense Amtsraads Vedkommende til 4 pCt. Rente fremfor de andre Aktier. Der skal altsaa skaffes tilveje 300,000 Kr., og det er dette Beløb, som vi

herved opfordrer Landkommuner og Private til at tegne som Aktier.

Skjøndt vi antager, at de i Anlægget Interesserede mere vil se paa den indirekte Fordel, som dette Foretagende vil medføre for deres Ejendommens Værdi og Produkters Salg m. v., end paa det umiddelbare aarlige Udbytte af deres Aktier, skal vi dog med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt det kan antages, at den projekterede Bane vil forrente sig, tillade os at oplyse, at efter de Erfaringer, der allerede haves om de eksisterende Lokalbaners Anlægs-kapital og Driftsudbytte, kan vi med Sikkerhed paaregne, at dette Baneanlæg, der gaar gennem en frugtbar, rigt befolket og velhavende Egn, vil kunne give 4 pCt. aarlig Rente af Anlægskapitalen, og at Tilvejebringelsen af Kapitalen saaledes bliver det væsentligste Offer for Banens Tilblivelse.

For at der i indeværende Rigsdagssession kan erhverves en Lov om Banens Anlæg og derefter den fornødne Koncession, er det nødvendigt, at Tegningen sluttet inden Nytaar.

Vi kan ikke slutte denne Indbydelse uden indtrængende at opfordre Kommuner og Private til ved en rundelig Tegning af Aktier at bringe dette Værk til Udførelse. Der er offret mange Forhandlinger og meget Arbejde paa denne Sag, som vil være et stort Gode for hele Egnen, og vi gjentager, at de Beløb, som tegnes, ingenlunde maa anses som tabte, men derimod med al god Grund vil forvente at give Udbytte. Tegningen bedes givet med Navns Underskrift paa vedføjede Liste, der er indrettet saaledes, at det kan ses, hvilken af de 2 Linjer der af Vedkommende gives Fortrin. De paategnede Lister bedes derefter inden den 28de December sendte til undertegnede Fr. Andersen, Rosendal pr. Odense, eller Th. Borch, Odense. Saasnart Beløbet er tegnet, og Lov og Koncession erhvervet, vil Aktionærerne blive indvarslede til en Generalforsamling for at vælge Bestyrelse, vedtage Love og bestemme det Nærmere om Betalingen af de tegnede Aktier, der formentlig vil ske i Løbet af et Aar med Halvdelen i hver Termin. Skulde mod Forventning Befolkningen ikke være villig til ved Aktietegning at bidrage til Banens Gennemførelse, nærer vi for vort Vedkommende intet Haab om at kunne føre Sagen igennem og vil betragte vor Virksomhed som afsluttet.

Odense, den 4de December 1880.

<i>Fr. Andersen,</i> Rosendal, Formand.	<i>Th. Borch,</i> Byraadsmedlem, Odense.	<i>A. Deltelsen,</i> Byraadsmedlem, Bogense.
<i>M. J. Nyborg,</i> Forpagter, Zastrov.	<i>P. Ovesen,</i> Amtsraadsmdl., Landvæsenskom., Hasmark.	

Efter at Proprietær ANDERSEN i de lokale Blade havde givet en temmelig udførlig Skildring af Banesagens Udvikling, angivet Udvalgets Plan og meddelt Amtsraadets Aktietegning, afholdt Udvalget nu Konferencer med 22 mere eller mindre interesserede Sogneraad, og Pengene kom forholdsvis let og rigeligt frem; men samtidig kom tillige en Masse Betingelser med Hensyn til Retning og Stationer. Ved ufortrøden Anstrengelse lykkedes det dog Udvalget at faa disse Betingelser bragt indenfor rimelige Grænser. Da der saaledes var vist tilstrækkelig Offerberedvillighed fra Landkredsens Side, medens det efter de faldne Udtalelser i Amts- og Byraadene maatte antages, at der i disse Raad herskede meget afvigende Anskuelse om, hvilken af de angivne Linjer der burde foretrækkes, indbød Udvalget Delegerede fra disse Raad til et Fællesmøde den 23de Decbr. 1880. Formodningen om afvigende Anskuelse viste sig fuldt begrundet, idet Amtsraadets og Bogense Byraads Delegerede bestemte sluttede sig til den østlige Linje over Sletten, medens Odense Byraads Delegerede lige saa bestemt holdt paa den vestlige Linje. Efter længere Forhandling enedes man om ved en Fællesforhandling med alle Vedkommende at søge Enighed om en Linje, der i det væsentlige formentes at kunne tilfredsstille alle de forskellige Interesser, den saakaldte Gaffelbane: fra Odense over Broby, Sønderød, Særslev til Bogense med en Sidebane fra Allesø over Lunde, Otterup til Kappendrup.

Den 30te December 1880 samledes da i denne Anledning næsten samtlige Medlemmer af Odense Amtsraad, Odense og Bogense Byraad og de interesserede Sogneraad til et Møde i Odense, hvor Proprietær ANDERSEN, Rosendal først gav Meddelelse om den skete Aktietegning af Landkommuner til de to Linjer, medens Udvalget endnu var i Uvished om, til hvilken af Linjerne Odense Amts- og Byraad vilde slutte sig, idet han meddelte Resultatet af de Delegeredes Møde den 23de Decbr. Gaffelbanen blev dermed sat under Forhandling. Den mødte imidlertid stærk Modstand fra Sletteboernes og Bogense Byraads Side, ja endogsaa fra nogle af de vestlige Sogne var man utilfreds med den, medens den anbefaledes af Odense Byraad. Umiddelbart før Mødet

havde Amtsraadet afholdt et Møde, paa hvilket det var vedtaget ikke at støtte den vestlige Linje, hvorimod man fastholdt sit Tilbud om $\frac{2}{3}$ Bidrag mod Landkommunernes til den østlige, ligesom man ogsaa, dersom der var stærk Stemning for Gaffelbanen, vilde bidrage i samme Forhold til denne. Denne Afgørelse, der meddeltes ved Delegeretmødet af Stiftamtmanden, bragte Sletteboernes Repræsentanter til at holde yderligere fast ved Østbanen, som derimod blev heftig angreben af Borgmester KOCH og Driftsingeniør DVHR. Sletteboerne støttedes kraftigt af Stiftamtmand HELTZEN. Det viste sig imidlertid umuligt at opnaa Enighed ved selve Mødet, hvorfor Udvalget ansatte et Tidsrum af otte Dage til Aktietegning i Gaffelbanen, hvoraf Resultatet blev, at der af Landkommuner og Private kun tegnedes et Beløb af 175,000 Kr. til Gaffelbanen, og da dette Beløb langt fra var tilstrækkeligt til dennes Gennemførelse, maatte denne som Kompromis opstillede Linje altsaa opgives. Det samme maatte ogsaa gælde den vestlige Linje, som Amtsraadet havde nægtet at støtte, hvilket foranledigede, at Forpagter NYBORG udtraadte af Udvalget, og kort Tid herefter dannedes et Udvalg for den vestlige Linjes Gennemførelse, med Kammerherre BERNERSCHILDEN til Langesø som Formand, Jægermester SCHIØLLER til Maegaard, Forpagter NYBORG m. fl. Odense Byraad vedtog at støtte den af dette Udvalg anbefalede Linje med et Aktiebeløb af 100,000 Kr., men nægtede alt Bidrag til den østlige Linje. Det andet Udvalg udsendte da en ny Opfordring til Kommuner og Private paa den østlige Linje om yderligere Aktietegning paa Grund af Odense Byraads Holdning, og ved de hyppige Konferencer, Proprietær ANDERSEN, Rosendal havde med de forskellige Sogneraad, særlig et Fællesmøde i N. Højrup, lykkedes det i Løbet af 8 Dage at skaffe det manglende Beløb til Veje og samtidig at faa fjernet adskillige uheldige Betingelser med Hensyn til Stationsforholdene.

I Løbet af $1\frac{1}{2}$ Maaned var saaledes hele den kalkulerede Anlægs-kapital bragt til Veje, et Resultat, der maa tilskrives hele den Forberedelse, Sagen alt havde faaet i de 4 Aar, der var forløbne, siden Sagen rejstes, dels det belejlige Tidspunkt med det rigelige Pengemarked efter

en fortrinlig Høst, dels den væsentlige Understøttelse, Sagen modtog af Odense Amtsraad, særlig dets Formand, Stiftamtmand HELTZEN, og dels endelig Udvalgets utrættelige Virksomhed i de sidste 6 Uger, hvor navnlig Udvalgets energiske og dygtige Formand, ANDERSEN, Rosendal, saa godt som hver eneste Dag havde Møde med et eller flere af de forskellige interesserede Sogneraad. Tillige havde Sagen været underkastet en meget levende Forhandling i de lokale Blade.

Det endelige Resultat af Aktietegningen stillede sig saaledes:

Lunde Kommune	20,000 Kr.
Skeby-Otterup	30,000 —
Norup	27,000 —
Krogsbølle	40,000 —
Hjadstrup	25,000 —
Østrup	9,000 —
Uggerslev-N. Højrup	23,000 —
Nørre Næraa-Bederslev	20,000 —
Klinte-Grindløse	20,000 —
Skamby	44,000 —
Ejlby-Melby	14,000 —
Guldbjerg-Sandager	12,000 —
Bogense Købstadkommune	25,000 —
Desuden Odense Amtskommune med For- trinsret til 4 pCt. Udbytte efter Prioritets- laanets Forrentning	208,000 —
Af Private tegnedes i samme Serie som Land- og Bykommuner	64,400 —
Ialt Aktiebeløb	
	581,400 Kr.
Hos Fyens Diskontokasse var sikret et uop- sigeligt Laan til 5 pCt. og Kurs 96 pCt.	
Netto, stort	600,000 Kr.

Der stod nu tilbage at tilvejebringe den fornødne Lov og Koncession. Under 17. Januar 1881 indgaves Andragende til Ministeriet om Koncession paa Jernbaneanlæget i Henhold til den Lov, til hvilken Ministeren forud havde lovet hurtigst muligt at vilde fremsætte Forslag i Rigsdagen, og allerede den 8. Februar samme Aar blev Lovforslaget forelagt Folketinget. Det fremmedes saa hurtigt, at Loven om en Jern-

bane fra Odense til Børgense allerede fik kongelig Stadfæstelse under 18. Marts 1881. At Lovforslaget fik en saa hurtig og let Gang gennem Rigsdagen, skyldtes flere Grunde og ikke mindst den Omstændighed, at det ikke stillede noget Krav til Statskassen. Dette var man ikke vant til. Ved Lovforslagets 1ste Behandling i Folketinget ytrede CHR. BERG bl. a.: »Jeg erindrer ikke, at vi nogensinde har haft et Regerings-Forslag af lignende Natur liggende for os; i Almindelighed er Forslagene jo gaaede ud paa, at Staten skulde yde endogsaa væsentlige Ofre; nu kommer Regeringen og foreslaar, at Landets Banenet maa blive udvidet med ca. 5 Mil saa godt som uden en Øres Offer for Statskassen«. Ogsaa i en anden Henseende frembød dette Jernbane-Lovforslag noget nyt, nemlig den Bestemmelse, at Banen kunde anlægges uden Indhegning og særlig Bevøgtning ved Vej-Overkørsler, en Bestemmelse, der forøvrigt fremkaldte nogen Frygt for, at der let vilde ske Ulykkestilfælde ved Benyttelsen af en Bane af den Beskaffenhed i en saa tæt befolket Egn som den, Banen skulde gennemskære.

Der ytredes ogsaa under Sagens Behandling i Folketinget en Frygt for, at en Jernbane mellem Odense og Børgense ikke vilde kunne betale sig, og at der derfor nogle Aar efter dens Anlæg kunde ventes at ville fremkomme Begæring om, at Staten vilde være saa venlig at overtage Banen. Forøvrigt drejede Forhandlingerne i Folketinget sig væsentligt om det samme Spørgsmaal, der havde fremkaldt Strid blandt Egnens Befolkning, nemlig om Banens Hovedretning skulde være den østlige (krumme) eller den vestlige (mere lige) Linje. Spørgsmaalet afgjorde Folketinget til Fordel for den østlige Linje, idet Tinget vedtog et af CHR. BERG stillet Ændringsforslag, der fastslog, at Banen skulde føres over Sletten »øst om Nislevgaard«. I det af Ministeriet forelagte Lovforslag hed det, at Banen skulde føres til Børgense eller dens Havn. Der blev i Folketinget af KL. BERNTSEN o. fl. stillet Forslag om at ændre denne Bestemmelse derhen, at Banen ubetinget skulde føres til Havnen. Dette Ændringsforslag blev taget tilbage, efter at Ministeren havde lovet at stille sig velvillig lige over for Børgense med Hensyn til dette Spørgsmaals endelige Afgørelse.



Kammerherre, Stiftamtmand HELTZEN.



Kancelliraad, Prokurator BORCH.



Proprietær, Elatsraad ANDERSEN-ROSENDAL.



Købmand A. DETLEFSEN.



Landvæsenskommissær P. OVESEN.

Udvalget, der med ANDERSEN, Rosendal, i Spidsen havde virket saa energisk for Banesagens Fremme, tog med fornyet Kraft fat paa Arbejdet, efter at Rigsdagen havde vedtaget og Kongen stadfæstet Loven om Banens Anlæg. Endnu var der nemlig mange Vanskeligheder at overvinde, og navnlig var det ikke saa ganske let at komme overens med de forskellige interesserede Kommuner om Baneliniens endelige Beliggenhed. Der blev bl. a. ført Forhandling med Særlev Kommune, der ikke havde tegnet noget Bidrag til den østlige Linie, om at slutte sig til denne med et passende Bidrag imod, at Linien blev trukken lidt i vestlig Retning, saa at der kunde blive en Station i Særlev Sogn. Forhandlingerne herom bristede imidlertid, fordi der ikke kunde tilvejebringes Enighed om Stationens Beliggenhed. Det kneb at komme til Rette med Bogense Kommune, der som Vilkaar for sin Aktietegning til Baneanlægget havde betinget sig, at Banen skulde føres til Byens Havn, ligesom Byraadet havde forbeholdt sig at være medbestemmende med Hensyn til Beliggenheden af Bogense Banegaard. For at komme til Forstaaelse angaaende disse Spørgsmaal blev der den 25de Marts 1881 afholdt et Fællesmøde paa Bogense Raadhus af Jernbane-Forretningsudvalget og Bogense Byraad. I dette Møde blev der fra Byraadets Side krævet, at Banen skulde føres til Havnen, og man henstillede, at Banegaarden anlagdes paa Havnepladsen. Udvalget havde derimod tænkt at foreslaa Banegaarden anlagt paa en Plads mellem Byen og Forstaden, men ikke at føre Banesporet videre. Om disse forskellige Standpunkter førtes der en lang Forhandling. Fra Byraadets Side blev gjort gældende, at Banens Forlængelse til Havnen havde en lige saa stor, om ikke større Betydning for hele Baneanlægget som for Bogense Købstad, og at det derfor vilde være urimeligt at vælte hele Bekostningen til Havnesporet over paa denne By. Udvalgsformanden (Andersen, Rosendal) indvendte herimod, at den umiddelbare Forbindelse mellem Havnen og Banen ikke havde stor Betydning for denne sidste, der var en Lokalbane mellem Odense—Bogense, og han nærede stærk Tvivl om, at Ministeriet, der ved Koncessionens Udstedelse kunde vælge mellem Bogense eller Bogense Havn som Banens Endepunkt, vilde holde

sig til det sidste Alternativ, naar hele Foretagendets Realisation derved blev sat paa Spil. Forhandlingerne fortsattes til ud paa Natten, og Byraadet og Udvalget blev tilsidst enige om følgende Overenskomst:

- 1) Bogense Kommune tegner yderligere Aktier i Odense—Bogense Jernbanen, imod at Jernbaneselskabet paa sin Bekostning fører Havnespor til østre Hjørne af Havnebassinet, 4500 Kr., altsaa ialt 29,500 Kr. Endvidere tegner Kommunen Aktier i Jernbanen, svarende til et Beløb af $\frac{1}{4}$ af Ekspropriationsudgifterne til 600 Alen Havnespor samt af $\frac{1}{4}$ af Ekspropriation af Adgang til Banegaarden gennem Matr.-Nr. 19 af Bygrunden (Præstegaardens Have), saaledes at Kommunen derved garanterer, at Ekspropriationen ikke overstiger gennemsnitlig 4,000 Kr. pr. Td. Land g. M. af fornævnte Ejendom.
- 2) Stationsbygningen lægges paa Jordlodden Matr.-Nr. 1 eller saa nær derved, som Forholdene tillade det.
- 3) Forbindelsesvej mellem Banegaarden og Byen anlægges af Jernbaneselskabet som Chaussee.

Under 11te April 1881 blev der givet kgl. Koncession til Baneanlæget. Koncessionen, der er udstedt til dets Forretningsudvalg (nemlig Kancelliraad, Prokurator TH. BORCH af Odense, Proprietær, Landvæsenskommissær J. F. ANDERSEN til Rosendal, Købmand i Bogense A. DETLEFSEN og Landvæsensk. P. OVESEN af Hasmark), gaar ud paa, at der bevilges Forretningsudvalget »Eneret til at anlægge en Jernbane fra Odense over Sletten, Øst om Nislevgaard til Bogense Havn samt i 80 Aar fra Banens Aabning at regne at benytte denne til Befordring af Personer og Gods ved Hjælp af Lokomotiver«. Af Koncessionens øvrige Bestemmelser fremhæves følgende: Banen, der skal gives samme Sporvidde som de jydsk-fyenske Statsbaner, bygges som Lokomotivbane efter et lettere System og uden Indhegning. Koncessionshaveren udreder alle Udgifter ved Baneanlæget med Undtagelse af Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne, der udredes af Statskassen mod Refusion fra vedkommende Landsdel. Anlæget af Banen skal fremmes saaledes, at den kan være færdig og i Drift inden 1ste Juli 1883. Der forbeholdes Indenrigsministeren Approbation paa Banens Togplaner og Takster for Befordring. Naar Driften maatte kræve det, kan Ministeren

paalægge Koncessionshaveren at udvide Banens Materiel. Regeringen skal være berettiget til at fordrø sig Banen med dertil hørende Driftsmateriel, Inventarium, Forraad m. m. overdragen efter Forløbet af 25 Aar fra Banens Aabning at regne med de paa den hvilende Forpligtelser – mod Udredelsen af et Vederlag lig det Tyvedobbelte af Gennemsnittet af Anlæggets Nettoudbytte i de sidste 3 Aar, der er gaaede forud for det Aar, i hvilket den forlanges overdraget til Staten. Efter Regeringens nærmere Bestemmelse kan der gives fremtidige nye Baner Tilladelse til Tilslutning til den her koncessionerede Bane. Inden 3 Maaneder efter Banens Aabning vil der være at danne et Aktieselskab, til hvilket Forretningsudvalget skal overdrage Koncessionen uden Vederlag.

Den 13de April 1881 samledes Aktionærerne efter Indbydelse af Forretningsudvalget i Odense og oprettede et Aktieselskab under Navn af »det nordfyenske Jernbaneselskab«, til hvilket Selskab den til Udvalget meddelte Koncession da overdroges. Selskabets Love vedtoges, og i Henhold til disse dannedes en Bestyrelse, bestaaende af:

- 2 Medlemmer, valgte af Odense Aamtsraad, nemlig: Lehns greve PETERSDORFF til Emsidselsborg og Landvæsenkommissær P. OVESEN af Hasmark,
- 5 Medlemmer, valgte af By- og Landkommunerne, nemlig: Proprietær ANDERSEN, Rosendal, Kancelliraad BORCH, Odense, Købmand DETLEFSEN, Bogense, Gaardejer JENS JENSEN, Jullerup, og Gaardejer KNUD CHR. HANSEN, Bederslev,
- 1 Medlem, valgt af de private Aktionærer, nemlig Kancelliraad DREYER, Odense, og
- 1 Medlem, valgt af Fyens Diskontokasse som Prioritetshaver, nemlig Bankdirektør BANG, Odense.

Denne Bestyrelse valgte til Formand Lehns greve PETERSDORFF og til Næstformand Propr. ANDERSEN, Rosendal. Til Forretningsudvalg valgtes ANDERSEN, Rosendal (Formand), BORCH og DREYER.

Kort Tid derefter bestemte Odense Byraad sig til – trods kraftig Modstand fra nogle af dets Medlemmers Side – at gaa med til Foretagendet og tilbød Banen et Aktietilskud af 50,000 Kr., hvilket Tilbud modtoges.

Den Kapital, der endelig blev til Raadighed til Foretagendets Gennemførelse, udgjorde en Sum af 1,237,800 Kr. og var fremkommen paa følgende Maade:

Aktietilskud fra Kommunerne:

Lunde.....	20,000 Kr.
Skeby-Otterup	30,000 —
Norup.....	27,000 —
Krogsbølle.....	40,000 —
Hjadstrup	25,000 —
Østrup	9,000 —
Uggerslev-Nørre Højrup	23,000 —
N. Næraa-Bederslev	20,000 —
Klinte-Grindløse	20,000 —
Skamby	44,000 —
Ejlby-Melby.....	14,000 —
Guldbjerg-Sandager	12,000 —
Bogense.....	31,000 —
Odense.....	50,000 —
	<u>365,000 Kr.</u>
Af Private var der tegnet et Aktiebeløb stort ...	64,800 —
Ialt Aktier af 2den Kl. ...	429,800 Kr.
Odense Amtskommune (1ste Kl. Aktier med For-	
trinsret til 4 pCt. Udbytte efter Prioritets-	
laanets Forrentning)	208,000 —
Fyens Diskontokasses Prioritetslaan	600,000 —
Tilsammen ...	<u>1,237,800 Kr.</u>

Der toges straks fat paa de nødvendige Forarbejder til selve Baneanlægget. Banelinjen, til hvilken Indenrigsministeriet i Skrivelse af 27de Maj 1881 havde godkendt en af Overingeniør (senere Generaldirektør for Statsbanerne) TEGNER udarbejdet Plan, blev udstukken i Marken af Ingeniørkaptajn E. JENSEN, og Linjebesigtigelsen foretoges allerede i Dagene fra 30te Maj til 3dje Juni af den dertil beskikkede Kommission, hvis Formand, Stiftamtmand HELTZEN, var bleven udnævnt til kgl. Kommissarius ved Banen. Som kontrollerende ved Baneanlægget fungerede paa Regeringens Vegne Overingeniør TEGNER, og Tilsynsarbejdet udførtes iøvrigt af Ingeniør C. FAUERHOLDT, der senere blev

beskikket til Driftsbestyrer ved den nye Bane, og som i lignende Egen- skab tidligere havde været ansat ved Vemb—Lemvig-Banen. Hele Arbejdet ved Banelinjens Anlæg blev overtaget i Entreprise af Ingeniør SØREN WINKEL af København og Tømrermester J. HANSEN af Odense. For- arbejdet paabegyndtes den 1ste Juli 1881. Ekspropriationen fandt Sted fra 29de August til 7de Septbr., og Taksationen fra 26de Septbr. til 3die Oktober.

Det lykkedes at udføre Arbejdet saa hurtigt, at Banens højtidelige Aabning fandt Sted den 30te Juni 1882, og dens regelmæssige Drift tog sin Begyndelse næste Dag, altsaa et helt Aar forinden Udløbet af den Tidsfrist, der i Koncessionen var givet til Banens Anlæg. Man kunde altsaa køre paa en Jernbane, hvortil der halvandet Aar i Forvejen hverken var Penge, Lov eller Koncession, en Raskhed i Udviklingen, der er sjelden her til Lands.

Banen, der er 4,97 Mil lang, blev konstrueret med normal Spor- vidde og med Staalskinner til en Vægt af 35 Pund pr. engelsk Yard, saaledes at fremmede Baners Vognmateriel kan føres ind paa Banen. De stærkeste Stigninger udgør 1 : 100, og den mindste Krumningsradius, der er brugt, er 1200 Fod. Banens højeste Punkt (i Nærheden af Jullerup Station) ligger $128\frac{1}{2}$ Fod højt over Havet. Paa $3\frac{1}{2}$ Mil hæver Banen sig intet Sted 70 Fod over Havet og kun meget faa Steder over 50. Mellem Skamby og Jullerup har der ved Rostrup været det eneste betydelige Jordarbejde, en Gennemgravning af $15\frac{1}{2}$ Fods Dybde og en Opfyldning af ca. 28 Fod over en smal Slugt. Denne korte Strækning krævede ogsaa $\frac{1}{3}$ af hele Jordarbejdet.

Hele Baneanlægget har — samtlige Ekspropriationsudgifter indbe- fattede — kostet 1,372,100 Kr., altsaa ca. 275,000 Kr. pr. Banemil.

Ekspropriations-Udgifterne alene har pr. Banemil udgjort 53,528 Kr. — i alt 268,601 Kr., deraf 137,471 Kr. som Betaling for selve den eksproprierede Jord, medens Resten af Summen er medgaaet til Erstat- ning for Ulemper, Ejendomsforringelser, Flytning af Bygninger o. s. v. Banens Gennemsnitsbrede er 21,6 Alen. Det til selve Baneanlægget med- gaaede og derunder inddragne Areal udgør $92\frac{3}{4}$ Tdr. Land g. M. Til

hver Mil Bane fra Odense til Bogense er saaledes medgaaet ca. $18\frac{1}{2}$ Tdr. Land g. M. En Tønde Land har altsaa i og for sig kostet ca. 1478 Kr., og naar alle andre Tab og Erstatninger medregnes, ca. 2900 Kr. Til Sammenligning anføres, at ved Anlægget af Odense—Svendborg-Banen kostede en Tønde Land i og for sig 2660 Kr., og naar Erstatningsudgifterne m. v. medregnes, 4800 Kr. Derimod kostede ved Anlægget af Herning—Skjern-Jernbane i Jylland en Tønde Land kun henholdsvis 377 Kr. og 995 Kr.

Som man ved, hviler Odense—Bogense-Banen paa et, da den blev anlagt, herhjemme nyt Princip med Hensyn til Udredelsen af Anlægsomkostningerne, idet disse — med Undtagelse af Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne — er dækkede ved Pengemidler, der udelukkende er skaffede til Veje ad kommunal og privat Vej fra selve den interesserede Egn. Dette Princip er for saa vidt sundt, som det tør forudsættes, at de Kommuner, der vil bringe et stort pekuniært Offer, ogsaa maa have en levende Interesse for at faa en Bane. Paa den anden Side er der ogsaa forbundet ikke faa Misligheder dermed. Idet det overlades til Kommunerne ved større eller mindre Aktietegning saa godt som at bestemme Banens Retning, faar den ikke altid den korteste Linje eller den for Trafiken heldigste. Nordfyenske Jernbanes store østlige Bue var en Følge af den store Aktietegning paa de østlige og nordlige Punkter, og Hensynet til Banens Længde bevirkede, at man undlod nogle oprindelig paatænkte mindre Sving ved Odense og Bogense. (Bag efter turde man være kommen til Erkendelse af, at denne Ændring i den oprindelige Plan var mindre vel betænkt.)

Banens Udgangspunkt er Bogense, hvor Stationsbygningen ikke var færdig, da Banen blev aabnet, hvorfor man en Tid maatte hjælpe sig med interimistiske Stationslokaler i en Bræddebygning, der senere blev flyttet til Kappendrup Station, hvor den anvendes til Materialskur. Ved 5 af Landstationsbygningerne findes en Rejsestald. Ministeriet havde nemlig bifaldet Jernbanebestyrelsens Indstilling om, at der meddeltes vedkommende Stationsforvaltere Kroholdsbevilling. Bestyrelsen troede paa denne Maade at varetage baade Banens og de rejsendes Tarv og

samtidig at sikre sig Kontrol med Udskejelser af Kroholdet. Paa et Bestyrelsesmøde den 18de December 1889 vedtoges det imidlertid paa givne Foranledning at ophæve den Stationerne i sin Tid givne Tilladelse til at udskænke spirituøse Drikke, saa at der siden Nytaar 1890 ingen saadan Udskænkning har fundet Sted paa Stationerne.

Det stod en Tid lang hen, hvorvidt Banen skulde have sin særegne Banegaard i Odense eller søge Forbindelse med Statsbanestationen. Med Staten blev der tilsidst indgaaet en Overenskomst, hvorefter det nordfyenske Jernbaneselskab frit overdrog til Statsbanen et Stykke Jord til Odense Stations Udvidelse mod at Statsbanen overtog al Stationstjeneste i Odense for et aarligt Vederlag af 4,500 Kr. I Betragtning af, at Staten slap saa billigt fra Anlægget af Nordfyenske Jernbane, og under Hensyn til den meget betydelige Trafik, som denne Bane tilfører Statsbanen, skulde man synes, at denne nok kunde yde Privatbanen den omhandlede Tjeneste uden særligt Vederlag, og i Henhold til denne Betragtning blev der allerede i Efteraaret 1889 af Nordfyenske Jernbanes Bestyrelse i Forbindelse med 2 andre ligestillede private Banebestyrelser indgivet et Andragende til Indenrigsministeriet om Fritagelse for den Afgift, der svares til Staten for Medbenyttelse af de paagældende Statsbanestationer, der er disse Baners Endestationer. Men hidtil har vedkommende Statsmyndigheder ikke været lydhøre lige over for de Billighedskrav, der i saa Henseende er fremkomne, og for hvilke navnlig Folketingsmand KL. BERNTSEN har været Talsmand. Fra 1ste April 1899 har Staten derimod — efter Initiativ bl. a. af nævnte Folketingsmand — overtaget Udgiften ved Regeringens Tilsyn med Banen. Denne Udgift androg 800 Kr. aarlig.

Den Halvdel af Banens Ekspropriationsudgifter, som forskudsvis blev betalt af Statskassen, skulde efter den første Bestemmelse have været udredet af den vedkommende Landsdel overensstemmende med Lov af 26de Maj 1868; men ved Lov af 30te Marts 1883 — hvilken Lovs Fremkomst skyldtes Odense Amdsraads Indstilling til Regeringen — frafaldt Statskassen dette Refusionskrav, saa at Staten i Virkeligheden har betalt Halvdelen af Banens Ekspropriationsudgifter.

Efter at der nu er gjort Rede for Banens Tilblivelse og hvad dermed staar i Forbindelse, vil der nedenfor følge en sammentrængt Udsigt over, hvorledes Foretagendet videre har udviklet sig gennem de forløbne 25 Aar.

1ste Juli 1882 aabnedes Banen for Drift med 6 Mellemstationer og 2 Holdepladser; Oktober 1882 anlagdes endnu en Holdeplads ved Uggerslev og April 1885 et Billetsalg ved Næsby, hvorhos der i Aarenes Løb er anlagt Sidespor ved forskellige Stationer og Holdepladser.

I Driftsaaret 1885—86 opførtes Varehuse i Guldbjerg og Lunde; næste Driftsaar ved Jullerup, Skamby, Uggerslev, Kappendrup, Otterup og Beldringe. Endvidere opførtes 1887—88 og 1896—97 ved Bogense Station Reparationsværksteder for Vognmateriellet.

Siden Oktober Maaned 1887 har der ved Banen været indført Abonnements-Billetter, der sælges med en Rabat af $16\frac{2}{3}$ pCt. af Dobbeltbilletprisen. Disse Abonnements-Billetter er efterhaanden blevne stærkt benyttede. Den 1ste Juni 1890 indførtes gennemgaaende Befordring af Frimærkepakker saavel til Statsbanernes som til de private Baners Ekspeditionssteder. Med de danske Statsbaner blev der i Septbr. 1905 afsluttet Overenskomst angaaende direkte Befordring af Personer og Rejsegods mellem Statsbanestationer og Stationer paa Nordfynske Jernbane. Med Sydfynske Jernbaner, Svendborg—Nyborg-Banen samt Odense—Kerteminde—Dalby-Banen indgik man en lignende Overenskomst, der dog kun omhandler gennemgaaende Befordring af Rejsegods.

I 1898—99 blev alle Stationer og Holdepladser satte i indbyrdes telefonisk Forbindelse med hinanden og med Hovedkontoret.

I 1895—96 blev der indlagt Dampopvarmning i Vognene.

Medens der i den første halve Snes Aar af Banens Driftsperiode kun løb 3 ordinære Tog daglig i hver Retning, indførtes der 1ste April 1892 en ny Køreplan med 4 Tog daglig i hver Retning.

Banens Driftsmateriel udgjorde:

	1ste Driftsaar.	25de Driftsaar.
Tenderlokomotiver	2 Stkr.	6 Stkr.
Personvogne	6 —	10 —
Kombinerede Post- og Personvogne	» —	3 —
Bagagevogne (deribl. Kedelvogne)	2 —	5 —
Bænkevogne (der ogsaa kunne anvendes som Godsvogne)	» —	4 —
Lukkede Godsvogne med Bremse	2 —	6 —
do. uden do.	9 —	23 —
Aabne Godsvogne, højsidede	6 —	22 —
do. lavsidede	8 —	18 —

Det samlede Driftsmateriel, der i det første Driftsaar bestod af 2 Lokomotiver og 33 Vogne, er altsaa i den forløbne Tid vokset til ialt 6 Lokomotiver og 91 Vogne af forskellige Slags.

Banens Benyttelse saavel til Person- som Godsbefordring har gennem Aarene været i næsten uafbrudt Stigning, og Indtægter og Udgifter er i Forhold hertil blevne forøgede. Tallene i den paa sidste Side anførte statistiske Oversigt er talende Vidnesbyrd herom.

Vægten af Gods og Kreaturer, befordrede ad Banen, var i dens andet Driftsaar 262,477 Centner, i det sidste Aar 1,109,716 Centner.

Gods- og Kreaturfærdselen er altsaa i Aarenes Løb stegen med næsten 300 pCt., og en Sammenligning af, hvad der i Antal eller Vægt forsendtes ad Banen i dens andet og dens seneste Driftsaar, turde for omstaaende Positioner have særlig Interesse:

Der befordredes af:		1883—84.	1906—07.
Heste.....	Stkr.	29	368
Hornkvæg	—	1,708	7,697
Svin og Grise.....	—	7,135	22,264
Foderstoffer	Centner.....	30,027	273,480
Mælk	—	»	29,480
Smør, Æg, Ost, Margarine	—	5,550	47,600
Rodfrugter	—	47,239	82,880
Roeaffald	—	8,682	62,060
Fisk	—	»	9,080
Flæsk og Kød	—	»	13,640
Stenkul, Kokes, Cinders	—	29,396	117,480
Tømmer og Brædder	—	8,614	14,980
Teglværksvarer	—	7,940	58,600

Sammenlignes Banens første Driftsaar for Godstrafikens Vedkommende med det sidst afsluttede Aar, viser det sig, at der i 1882—83 gennemsnitlig *daglig* førtes over Banen 573 Centner Gods, medens der i det sidste Aar har været befordret *daglig* ca. 3000 Centner, altsaa over 5 Gange saa meget.

Det stærke Slid, som Banesporet ved den betydelige Trafik har været Genstand for, viste for nogle Aar siden Nødvendigheden af en Forstærkning af Sporet. I Driftsaaret 1902—03 blev der gjort en Begyndelse med at ombytte de oprindelig nedlagte 35 Punds Skinner med sværere Skinner, nemlig af 45 Punds Vægt pr. engelsk Yard. Denne Fornyelse og Forstærkning af Sporet, med hvilket Arbejde der i de følgende Aar er blevet fortsat, vil snart være fuldført over hele Banelinien.

Det er selvfølgelig betydelige Summer, som de forskellige Udvidelser og Forbedringer af Banens Bygninger og Materiel har kostet. Alene til den nye Sporlægning vil der medgaa ca. 200,000 Kr. Naar Banen i den Anledning ikke har været nødsaget til at forøge sin Prioritetsgæld, men har kunnet dække Udgifterne alene ved Hjælp af det efterhaanden indvundne Driftsoverskud, saa skyldes det ikke alene den

økonomiske Drift, som man fra første Færd indførte, men ogsaa den hele Omsigt, hvormed Banens Pengeforhold er blevne ledede.

Det vil i denne Forbindelse være paa sin Plads lidt nærmere at omtale Banens Prioritetsgæld. Da Banen etableredes, blev der hos Fyens Diskontokasse stiftet et Prioritetslaan paa 600,000 Kr. til en aarlig Rente af 5 pCt. og til en Kurs af 98 samt imod 2 pCt. Provision. Til Sikkerhed for Laanet blev der givet Laangiveren 1ste Prioritets Panteret i Jernbanen med Grund, Bygninger, Maskiner, Driftsmateriel og Driftsinventarium samt andet Tilbehør, alt i saa vid en Udstrækning, som saadan Panteret efter Lovgivningen overhovedet kan have, hvorhos Diskontokassen betingede sig at have en Repræsentant i Banens Bestyrelse.

Efter at der paa Pengemarkedet var indtraadt en Forandring, som aabnede Muligheden for at opnaa et Prioritetslaan paa billigere Rentevilkaar, indledede Banens Bestyrelse Forhandlinger herom med forskellige Pengeinstituter, og der tilvejebragtes Enighed med Fyens Diskontokasse om, at denne nedsatte Renten af det allerede givne Laan fra 5 til 4 pCt. paa Vilkaar af, at Odense Amtsraad paa Amtskommunens Vegne overtog Garantien for Laanets Forrentning. Efter nogen Betænelighed gik Amtsraadet ind paa dette Vilkaar, men krævede som Betingelse herfor, at Amtsraadet, der hidtil havde besat 2 af Pladserne i Banens Bestyrelse, fremtidig skulde vælge de 4 af Bestyrelsesmedlemmerne, medens By- og Sognekommunerne, der hidtil havde valgt 5 af disse, kun skulde vælge de 3, de private Aktionærer som hidtil 1, hvorhos Diskontokassen skulde beholde Retten til at delegere Bestyrelsen et Medlem. Sagen blev forelagt en af Jernbaneselskabet den 7de Marts 1887 afholdt ekstraordinær Generalforsamling, som efter en længere Forhandling gik ind paa, at Lovbestemmelsen om Bestyrelsens Sammensætning ændredes i Overensstemmelse med det af Amtsraadet stillede Krav, der dog havde mødt ikke ringe Modstand fra flere Kommune-Repræsentanters Side, idet man fandt det betænkeligt at indskrænke By- og Sognekommunernes Indflydelse paa Banens Styrelse.

I Efteraaret 1895 lykkedes det Jernbanebestyrelsen ved Forhandling med Diskontokassen at opnaa en ny Konvertering af Prioritetslaanet, saaledes at Renten yderligere nedsattes fra 4 til $3\frac{1}{2}$ pCt. fra 1ste April 1900 at regne, og at denne Rentenedsættelses Beløb for en Del anvendes til Laanets Amortisation. Ifølge den med Diskontokassen truffne Overenskomst betaler Jernbaneselskabet aarlig til Diskontokassen 22,000 Kr., hvorefter udredes det fornødne Beløb til Forrentning med $3\frac{1}{2}$ pCt. af den til enhver Tid skyldige Kapital, medens Resten bruges til Amortisationen. Denne er begyndt fra 1ste April 1901, idet man vedtog at lade Udbyttet af de første Aars Rentenedsættelse medgaa til Dækning af Konverteringsomkostningerne.

Den ved disse Konverteringer opnaaede Rentenedgang andrager 8,000 Kr. aarlig, hvilket svarer til et aarligt Merudbytte for saavel 1ste som 2den Klasses Aktionærer af ca. $1\frac{1}{4}$ pCt.

Det første Afdrag paa Prioritetslaanet blev efter Bestemmelsen foretaget 31. Marts 1902 med 1000 Kr. Dette Afdrag kan til en Begyndelse synes ringe, men efter Amortisationens Plan vil Afdragenes Størrelse hvert Aar stige, og selv om det vil vare længe, inden hele Gælden paa denne Maade kan være betalt, har det selvfølgelig for Banens hele økonomiske Stilling sin store Betydning, at dens Gæld Aar for Aar formindskes.

Ved Udgangen af sidste Regnskabsaar var Prioritetsgælden nedbragt til 593,000 Kr.

Foruden at Banen altsaa af sit Overskud har været i Stand til at dække alle Udgifter til Udvidelser og Forbedringer af Materiel, har den kunnet betale aarlige Renter, ikke alene fuldt ud til Prioritetshaveren, men gennemsnitlig ogsaa til 1ste Klasses Aktionær, Amtskommunen, der har Fortrinsret næst efter Prioritetshaveren til 4 pCt. Kun et enkelt Aar (1887—88) maatte Amtskommunen nøjes med $1\frac{1}{2}$ pCt., ellers har den hvert Aar faaet sine 4 pCt. Udbytte og de sidste 8 Aar 5 pCt. Aktionærene af 2den Klasse (By- og Sognekommuner samt Private) fik i det 5te, 6te og 7de Driftsjaar ingen Rente, men ellers har

ogsaa denne Klasse af Aktionærer hvert Aar faaet Renteudbytte, efterhaanden i stigende Grad — i de sidste 8 Aar 5 pCt. — saa at den i Indbydelsen til Aktietegningen udtalte Forventning, at Baneanlægget vilde kunne give 4 pCt. aarlig Rente af Anlægskapitalen, ikke er slaaet helt fejl, men endogsaa i de senere Aar er bleven overtruffen.

Endnu skal bemærkes, at der af Banens Overskud i flere Aar er afgivet Beløb til et Understøttelsesfond, hvis Størrelse nu med oplagte Renter udgør 33,000 Kr.

Ved Loven af 7de Januar 1898 er alle Privatbaner ligesom visse andre Arbejdsgivere forpligtede til at yde deres Personel Skadeserstatning ved Ulykkestilfælde, og for at faa dette Forhold og den dermed forbundne Risiko ordnet paa den bedste Maade, har Privatbanerne dannet deres egen Ulykkesforsikringsforening.

Fra 1ste Oktober 1901 er Nordfyenske Jernbane desuden indmeldt som Interessent i »Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898«, hvorved der er sikret Banens faste Personel Pension efter bestemte Regler. Det aarlige Bidrag til Kassen udredes væsentligt af Jernbaneselskabet med et mindre Tilskud af vedkommende ved Banen ansatte Personer. Bidraget til Kassen udgør 10 pCt. af den oppebaarne Lønning, og heraf udreder Personalet sin Part efter følgende Skala: Ansatte med fra 0—5 Aars Tjenestetid betaler 4 pCt., fra 5—10 Aars 3 pCt., fra 10—15 Aars 2 pCt. og fra 15—19 Aars Tjenestetid 1 pCt. Ældre Ansatte er fritagne for at betale. Hvad der mangler i de 10 pCt., udredes af Banen, og hertil vil medgaa ca. 4200 Kr. aarlig.

Til Ulykkesforsikring af Personalet og Forsikring for Ansvar efter Lov af 26. Marts 1898 medgaaer 1100 Kr. aarlig; til Understøttelser for Enker efter afdøde Funktionærer ca. 1300 Kr. aarlig. Den nævnte Lov af 26. Marts 1898 omhandler det Ansvar, der paahviler Banerne overfor den Skade, der ved Kørsel paa Banerne eller Benyttelse af disses Driftsindretninger tilføjes Rejsende eller Andre, for hvem der ikke paa Grund af Tjenesteforhold under Banerne gælder særlige Regler.

Nordfyenske Jernbane var en af de første Jernbaner, der her til Lands anlagdes uden Indhegning og særlig Bevogtning af Vejoverkørsler, og som tidligere anført faldt der i Folketinget, da Lovforslaget om dette Baneanlæg var til Forhandling, Udtalelser om, at det var et Vovespil at drive en Bane uden Indhegning i en saa tæt befolket Egn som Nordfyen.

Det vil i denne Anledning ikke være uden Interesse at gennemgaa den følgende Liste over de i Løbet af de 25 Aar paa Banen forefaldne Ulykkestilfælde:

Den 14de Juli 1882 blev et tospændigt Køretøj overkørt af det fra Bogense kommende Morgentog. Saavel Kusk som Heste dræbtes.

Den 22de September 1883 paakørte en Ballastmaskine et lille Barn, der trods tidligere gentagne Advarsler til Forældrene havde søgt op paa Sporet.

I Driftsaaret 1885—86 forefaldt der paa Banen tre Ulykkestilfælde, der alle havde Døden til Følge.

Den 29de Januar 1889 om Eftermiddagen blev en Mand paakørt og dræbt ved at passere en Overkørsel paa aaben Mark.

I alle disse Tilfælde har Ulykken ramt Banen uvedkommende Personer, der enten forsætligt eller ved Uagtsomhed har opholdt sig paa Sporet, uden at Banepersonalet har været i Stand til at afværge Katastrofen.

Af Banepersonalet er 2 forulykkede, nemlig en Portør og en Fyrbøder. Portøren dræbtes den 16de Juni 1895 ved Rangering paa Odense Station. Fyrbøderen forulykkede den 21de November 1905 ved at springe op paa et Rangerlokomotiv, der var i Bevægelse. Han forfejlede Springet og faldt ind under en Godsvogn, der fulgte efter Maskinen, og blev saa haardt kvæstet, at han afgik ved Døden den følgende Dags Morgen. Ulykkestilfældet forefaldt paa den offentlige Overkørsel i Forstaden ved Bogense.

For Fuldstændighedens Skyld nævnes endnu følgende forefaldne Tilfælde, i hvilke større Ulykker afværgedes:

Den 25de Januar 1883 om Aftenen paakørte et Par kaade Bønder-

karle det lukkede og bevogtede Led ved Bogense Forstad umiddelbart forinden Togets Ankomst. Ved Ledvogterens Konduite stoppedes Toget i Tide, saa at der ingen Ulykke skete.

Den 25de Marts 1883, 1ste Paaskedag, fandtes en Sten af 60 Punds Vægt henlagt paa Sporet ved Skamby Station tæt op til den ene Skinne. Den paa Maskinen anbragte Kofanger kastede Stenen til Side. Gerningsmanden anholdtes af Politiet og straffedes.

Den 19de Maj 1895 havde en beruset Mand lagt sig til Hvile paa Sporet; han blev af Toget kastet til Side uden at tage Skade.

Den 30te Januar 1899 om Aftenen løb Tog 7 af Sporet ved Indkørselen til Odense Station, foranlediget ved et Sporskifte, hvis Tunge var sønderbrudt. Den anrettede Skade var ikke betydelig.

Den 24de Juli 1903 blev et Køretøj paakørt af Tog 2 ved en Overkørsel i Nærheden af Odense. Vognen samt Lokomotivet og en Personvogn beskadigedes.

Af de ca. $4\frac{1}{4}$ Millioner Passagerer, der gennem de forløbne Aar er befordrede ad Banen, er ingen kommen til Skade.

Med Hensyn til de indtrufne Ulykkestilfælde vil man af Listen over dem have bemærket, at de forefaldt navnlig i de første Aar efter Banens Aabning, da Folk var mindre fortrolige med Forholdene, end man senere er blevet. Hvad der vistnok har bidraget til at forøge Sikkerheden er den Omstændighed, at det lykkedes Banebestyrelsen at opnaa Overenskomst med vedkommende Grundejere om at fjerne de høje Poppelhegn, der flere Steder (især ved stærke Krumninger af Banelinjen) kunde hindre den frie Udsigt over Sporet fra Lokomotivet.

Forøvrigt maa det siges, at Antallet af Ulykkestilfælde paa Nordfynske Jernbane ingenlunde har været højt i Forhold til Ulykkestilfældene paa andre, ogsaa indhegnede Baner.

Det stærke Nedslag i Vinteren 1883—84 bevirkede et større Dæmningsskred ved Rostrup, der i Tiden fra 25de Januar til 3dje Februar medførte en Udveksling af Passagerer ved Skredet.

1885—86 har Banen i 15 Dage i større eller mindre Grad været belemret af Sne, der har hindret Færdslen, og 60 Tog maatte af denne Aarsag indstilles.

1886—87 var Banen i 2 Dage belemret af Sne, hvorfor 9 Tog maatte indstilles.

1887—88 har Snehindringer belemret Banen i 24 Dage og haft Indstilling af 106 Plantog til Følge.

1888—89 var 14 Plantog, fordelt paa 6 Dage, indstillede paa Grund af Snehindringer.

1890—91 har Snelæg hindret Færdslen paa Banen i 7 Dage i større og mindre Omfang, og 27 Tog var indstillede.

1891—92 standsede Snehindringer Færdslen paa Banen i 2 Dage.

1892—93 var Banen i 8 Dage i større eller mindre Grad belemret med Sne og Færdslen uregelmæssig.

1894—95 har Kørslen paa Banen i 10 Dage i større eller mindre Grad været belemret af Sne, uden at Forbindelsen imellem Banens Endepunkter nogen Dag var helt afbrudt.

1896—97 har Snehindringer medført Indstilling af 14 Tog, fordelte paa 3 Dage.

1897—98 var Driften paa Banen kun hindret 1 Dag paa Grund af Sne.

1899—1900 maatte 13 Tog indstilles af Snehindringer, og

1901—02 var af samme Aarsag 24 Tog indstillede.

Kun i 12 af de forløbne 25 Driftsaar har Banens Drift været hindret af Sne. Nogle til Snerydning bestemte Apparater, der anbringes paa Lokomotivet, har bidraget meget til at holde Banen fri for Sne, og det samme kan siges om de paa forskellige Steder af Banelinien anbragte Sneskærme, til hvilke udrangerede Sveller delvis er anvendte som Materiale.



Kammerherre, Stiftamtmand JONQUÈRES.



Folketingsmand KLAVS BEIRTSSEN.



Lehns greve C. PETERSDORFF.



J. V. TEGNER,
Overingeniør,
(senere Generaldirektor for Statsbanerne).



Driftsbestyrer, Kapt. FAUERHOLDT.

Efter at Kammerherre, Stiftamtmand HELTZEN d. 7. Novbr. 1898 var afgaaet ved Døden, blev han som kongelig Kommissarius ved Nordfyenske Jernbane afløst af den nuværende Stiftamtmand, Kammerherre DE JONQUIÈRES.

Banens nuværende Bestyrelse bestaar af:

Valgte af Amtsraadet:

Lensgreve PETERSDORFF til Einsidelsborg (Formand),
Folketingsmand, Direktør KLAUS BERNTSEN,
Gaardejer, Amtsraadsmedlem P. JØRGENSEN, Gyngstrup.
Fhv. Proprietær (tidl. Ejer af Ørritslevgaard) N. V. MØLLER.

Valgte af Kommunerne:

Landvæsenskommissær P. OVESEN,
Gaardejer NIELS JENSEN, Ringe,
Købmand G. V. LARSEN, Bogense.

Valgt af de private Aktionærer:

Stamhusbesidder H. MØLLER, Østrupgaard (Næstformand).

Repræsentant for Fyens Diskontokasse:

Bankdirektør A. HØEG, Odense.

Folketingsmand KLAUS BERNTSEN, Gaardmand P. OVESEN og Gaardejer P. JØRGENSEN er for Tiden Medlemmer af Bestyrelsens Forretningsudvalg, Berntsen dets Formand.

Lensgreve PETERSDORFF har været Bestyrelsens Formand uafbrudt siden Banens Anlæg. Proprietær, Etatsraad ANDERSEN-ROSENDAL var Medlem af Bestyrelsen, dens Næstformand og Formand for Forretningsudvalget ligeledes uafbrudt fra Begyndelsen af Baneanlægget, indtil han d. 2. Decbr. 1906 afgik ved Døden.

Efter Andersen-Rosendal er Berntsen det Medlem, som længst har haft Sæde i Forretningsudvalget.

Af den nuværende Bestyrelses Medlemmer har to, nemlig foruden Lehns greve PETERSDORFF tillige Landvæsenskommissær P. OVESEN, haft Plads i den første Bestyrelse.

Foruden de tidligere nævnte Mænd har efterhaanden nedenauførte haft Sæde i Bestyrelsen, nemlig:

Tidl. Købmand i Bogense, nu Grosserer
i København HANNIBAL BECK,
Gaardejer JEPPE PEDERSEN, Nørre Højrup,
Gaardejer KNUD MADSEN, Skamby,
Gaardejer AND. HANSEN, Østrup,
Gaardejer KNUD MADSEN, Rostrup,
Gaardejer OTTO JØRGENSEN, Gundstrup,
Sognefoged P. MADSEN, Uggerslev,
Gaardejer NIELS JENSEN, Ørritslev.

Af Banens tvende Revisorer, der vælges ved Banens aarlige Generalforsamling, har Kancelliraad, Landstingsmand PAGH i Bogense fungeret uafbrudt som Revisor siden Banens Anlæg. Lærer STÆHR i Hjørlev var Revisor i 23 Aar og afløstes for 2 Aar siden af Gaardejer KNUD HANSEN i Glaundrup.

Medens Banens Virksomhed paa næsten alle Omraader er bleven stærkt udvidet i den forløbne Driftsperiode, er *Banens Personale* ikke blevet ret meget forøget i Tal. Det udgjorde:

	1ste Driftsaar.	25de Driftsaar.
Driftsbestyrer	1	1
Stationsforstandere (den ene tillige Regnskabsfører og fung. Trafikinspektør)	7	6
Stationsmestre	0	3
Assistenten	2	3
Elever	2	3
Togførere	2	1
Konduktører	0	2
Overportør	1	0
Portører	3	7
Banemester	1	1
Baneformænd	8	8
Banearbejdere	0	3
Lokomotivførere	2	2
Fyrbødere	3	4
	32	44

Foruden Driftsbestyreren, Kaptajn FAUERHOLDT, har af Banens Personale efternævnte været uafbrudt i dens Tjeneste gennem de forløbne 25 Aar, nemlig: Banemester P. JENSEN, Stationsforvalter V. LUND (først ved Kappendrup, nu ved Otterup Station), Stationsforvalter L. PETERSEN i Beldringe (der først var Togfører), Stationsforvalterne H. C. HENNINGSEN i Skamby og R. CHRISTIANSEN i Jullerup (begge de sidstnævnte har først gjort Tjeneste ved Banen som Portører), Stationsmestrene (tidligere Formænd) M. P. NAAMANSEN i Guldbjerg og H. N. PEDERSEN i Uggerslev. Endvidere: Lokomotivfører C. SKJOLDBORG (der gør Tjeneste som Værkfører ved Reparationsværkstedet i Bogense), Lokomotivfører (tidligere Pudser) H. JØRGENSEN samt Formændene H. PETERSEN, S. M. ANDERSEN, H. C. RASMUSSEN og R. C. ANDERSEN.

Banens første Regnskabsfører og Stationsforvalter i Bogense var den nuværende Driftsinspektør ved de nordjydske Privatbaner C. AUBECK. Han afløstes her ved Banen af H. THAGE, der fremdeles er

ansat i samme Stilling (nu tillige som fung. Trafikinspektør), og som tidligere havde gjort Tjeneste som Elev ved Nordfyenske Bane og senere som Assistent ved andre Privatbaner.

Det er i nærværende Fremstilling allerede udtalt, at der ved Nordfyenske Jernbanes Anlæg blev etableret et herhjemme temmelig nyt Princip for Baneanlæg, og der indførtes tillige en saa betydelig Simplificering i Henseende til Banedriften, at Etableringen af Tertiær-systemet var noget af en Revolution indenfor de den Gang kendte Former af Jernbanedrift. Der var Folk, som kaldte Foretagendet »stærkt og dristigt«, og mange tvivlede om dets heldige Udfald. Efter at Banen nu har været i Virksomhed i 25 Aar, vil man med de indvundne Resultater for Øje formentlig fra alle Sider erkende, at Foretagendet er lykkedes, og at Banen, Nordfyens vigtigste Samfærdselsmiddel, har været til stor Gavn for Egnens økonomiske Udvikling og Fremgang paa forskellige andre Omraader. Hvorvidt Banen i højere Grad, end Tilfældet har været, vilde have kunnet løse sin Opgave, er et Spørgsmaal, som ikke her skal besvares. De i nærværende Skrift fremdragne Oplysninger vil imidlertid tjene til Bestyrkelse af den Kendsgerning, at Banen gennem det forløbne Tidsafsnit har været i en jævn fremadskridende Udvikling. Denne vil sikkert i Fremtiden blive fortsat paa en Maade, der tager passende Hensyn saavel til Foretagendets finansielle Bæreevne som til Publikums Interesser. Bestyrelsen har saaledes fornylig udarbejdet nye Takster for saavel Person- som Gods-befordringen samt et nyt Lønnings-Regulativ for Banens Personale. Disse nye Bestemmelser vil, efter at Ministeriets Approbation er indhentet, formentlig træde i Kraft fra 1ste Juli 1907.



NORDFYENSKE JERNBANE

1882—1907.

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	$\frac{3}{4}$
1883—84	117,362	71,527	27,891	7,732	107,150	58,671	48,479	4	$\frac{3}{4}$
1884—85	122,565	73,114	34,190	4,691	111,995	58,447	53,548	4	1 $\frac{1}{2}$
1885—86	116,524	70,250	31,548	5,685	107,483	60,292	47,191	4	$\frac{1}{2}$
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 $\frac{1}{2}$	»
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 $\frac{1}{2}$
1891—92	138,233	78,468	49,896	5,989	134,353	82,394	51,959	4	2 $\frac{1}{2}$
1892—93	146,631	83,327	48,744	6,569	138,640	86,177	52,463	4	2 $\frac{1}{2}$
1893—94	160,244	88,790	49,342	6,767	144,899	84,436	60,463	4	3 $\frac{1}{2}$
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
Tilsammen	3,820,798	2,199,013	1,579,775	170,168	3,948,956	2,231,181	1,717,775		

FYENS STIFTSBOGTRYKKERI (DREYER)