

NORDVESTFYENSKE JERNBANE

ODENSE
BRENDERUP
MIDDELFART
BOGENSE

1 9 1 1 - 1 9 6 1

50 - ÅRSDAGEN FOR
åbningen af
NORDVESTFYENSKE
JERNBANE

1911 . 5. DECEMBER . 1961

Den 5. december 1961 er der forløbet 50 år, siden Nordvestfynske Jernbane åbnedes for offentlig trafik.

Den under 22. juni 1909 udfærdigede kongelige eneretsbevilling lyder på eneret til anlæg og benyttelse af en jernbane fra *Odense* til *Middelfart* med en *sidebane* fra *Brenderup* til *Bogense*. I lov nr. 156 af 27. maj 1908, i hvilken banen er optaget under nr. 16, betegnes den som: En jernbane fra *Odense* eller et punkt på Nordfynske Jernbane til *Nørre Aaby* eller *Middelfart* med en *sidebane* fra *Brenderup* til *Bogense*. Man læser mellem linierne, at der har været flere projekter; der har været både et vest-udvalg og et øst-udvalg; men til sidst har dog de mest rationelle standpunkter sejret.

Efter at der gentagne gange havde vist sig stemning for et baneanlæg i Nordvestfyen, afholdtes der på foranledning af et nedsat udvalg bestående af grev Ahlefeldt Laurvig til Kjærsgaard, som formand, landinspektør Andersen, sagfører E. Krarup, sparekassedirektør Maaløe, Odense, og proprietær J. Hansen, Lundegaard, den 18. marts 1897 et møde på Industripalæet i Odense med det formål at søge anlagt en jernbane fra Odense i nordvestlig retning over Langesø til Nørre Aaby eller Middelfart, og der blev af udvalget afholdt flere møder med delegerede fra de i sagen interesserede landkommuner. Udvalget vedtog, at banens retning i alt væsentligt skulle være fra Odense tæt syd om Villestofte, gennem Korup sogn, over Bredbjerg, gennem Langesø skov, syd for Farstrup, syd om Veflinge, mellem Farsbøllegaard og Gamby, nord om Aagaarde, tæt syd om Holse og Aabjerg, imellem Skovshøjrup og Ullehusene gennem Kjærbydalen til Kjærby, over Asperup, imellem Roerslev og Blanke, mellem Voldby og Kustrup, imellem Aulby og Vejlbjby, nord om Staurby til Middelfart. De delegerede fra Søndersø og Allesø-Brobjby sogne udtalte ønske om, at banen, straks efter at være udgået fra Odense, blev ført i mere nordlig retning, nemlig over Allesø-Søndersø i

stedet for over Korup-Langesø, men samtlige andre delegerede var stemt for linien over Korup-Langesø til Middelfart.

Den således påtænkte linieføring svarer på det nærmeste til, hvad der endelig gennemførtes.

Imidlertid blev det udvalget klart, at der intet kunne udrettes, forinden de i loven af 8. maj 1894 ommeldte jernbaner var bevilgede og loven udløben, altså efter 1. april 1904, og udvalget indstillede herefter sit arbejde indtil videre.

I rigsdagssamlingen 1903-04 fremsattes der af folketingsmand Lohmann forslag om en jernbane fra Søhus, eventuelt Odense, til Skovsgaarde, og i vinteren 1904 kom der da atter liv i baneplanerne, idet der på foranledning af nogle mænd, som havde interesse i, at banen førtes over Allesø og Sønder- sø, blev afholdt et møde i Odense den 27. februar for at drøfte anlæget af en bane i den af indbyderne ønskede retning til et punkt i Haarslev sogn. De forskellige interesserede kommuner og det ældre udvalg var repræsenteret, men der viste sig flertal for den af dette udvalg tidligere foreslåede linie over Korup-Langesø, og også på et møde den 8. marts, hvor der var mødt repræsentanter fra Odense, Middelfart og Bogense byråd, samt Korup-Ubberud, Vigerslev, Vejlbj, Haarslev, Brenderup, Ore, Sønder- sø og Allesø- Broby sogneråd.

Der nedsattes et nyt udvalg, bestående af grev Ahlefeldt Laurvig til Kjærsgaard, landstingsmand, kancelliråd Pagh, Bogense, forpagter Gjerstrup, Langesø, sognefoged Anders Hansen, Korup, gårdejer Christen Rasmussen, Ore, direktør G. Lerche, Odense, og sagfører, justitsråd Krarup, Odense. Udvalget vedtog den allerede i 1897 vedtagne linie samt med en sidelinie fra et punkt i Ore sogn til Bogense.

Udvalget forelagde under 23. juni 1904 sin plan for den under 25. april 1904 nedsatte jernbanekommission, men bemærkede, at flere af kommunerne havde indtaget en afventende holdning af hensyn til det fremkomne projekt til banen over Sønder- sø til Haarslev sogn (Middelfart).

På dette tidspunkt eksisterede der to jernbaneudvalg for baneanlæg i Nordvestfyen, nemlig

Udvalget for anlæg af en jernbane fra Odense over Sønder- sø til Skovs- gaarde med gårdejer J. Hansen, Taastrup pr. Beldringe, som formand, og udvalget for en jernbane fra Haarslev sogn til Middelfart med borgmester Ekerøth som formand.



Lokomotiv nr. 1

Det førstnævnte udvalg indsendte under 4. juni 1904 sit andragende til jernbanekommissionen om anbefaling af en jernbane fra Odense eller et punkt på Nordfynske Jernbane over Søndersø til Gamby med et tilskud fra statskassen på halvdelen af udgifterne til grunderhvervelsen.

Efter den for udvalget for en jernbanelinie fra Haarslev sogn til Middelfart førte forhandlingsprotokol påbegyndte dette udvalg sit arbejde i et møde på Middelfart rådhus den 18. maj 1904. I mødet deltog delegerede for Middelfart by, Vejlbj, Asperup og Brenderup kommuner samt private i Fjelsted-Harrendrup; endvidere amtsrådsmedlemmerne fra Vends Herred – det ene var amtsrådsmedlem, gårdejer Niels Hansen, Baaring –, etatsråd Kier og daværende baneingeniør Stensballe. Samme år i møde den 2. juli hos gårdejer P. O. Pedersen, Harndrup, gav borgmester Ekeroth, Middelfart, der var valgt til formand, meddelelse om, at han på udvalgets vegne af hensyn til samtidig behandling i jernbanekommissionen med det af øst-udvalget indgivne andragende havde indsendt foreløbigt andragende fra vest-udvalget. Endeligt andragende afsendtes samme dag gående ud på anbefaling af en jernbane fra Haarslev sogn til Middelfart med tilskud fra statskassen af halvdelen af ekspropriationsudgifterne.

Det vedtoges derhos at søge samarbejde med udvalget, der arbejdede for en jernbanelinie Odense–Søndersø–Gamby for at opnå et fælles-andragende og et fælles-udvalg.

Dette samarbejde blev imidlertid foreløbigt afslået, og de fortsatte bestræbelser for samarbejde mellem udvalgene ophørte på et møde den 23. juli 1906, hvor øst-udvalget erklærede, at de foreløbig holdt sig til jernbanekommissionens betænkning, der efter deres udsagn gik ud på en bane fra et punkt på den nordfynske jernbane (Søhus) til Nørre Aaby station.

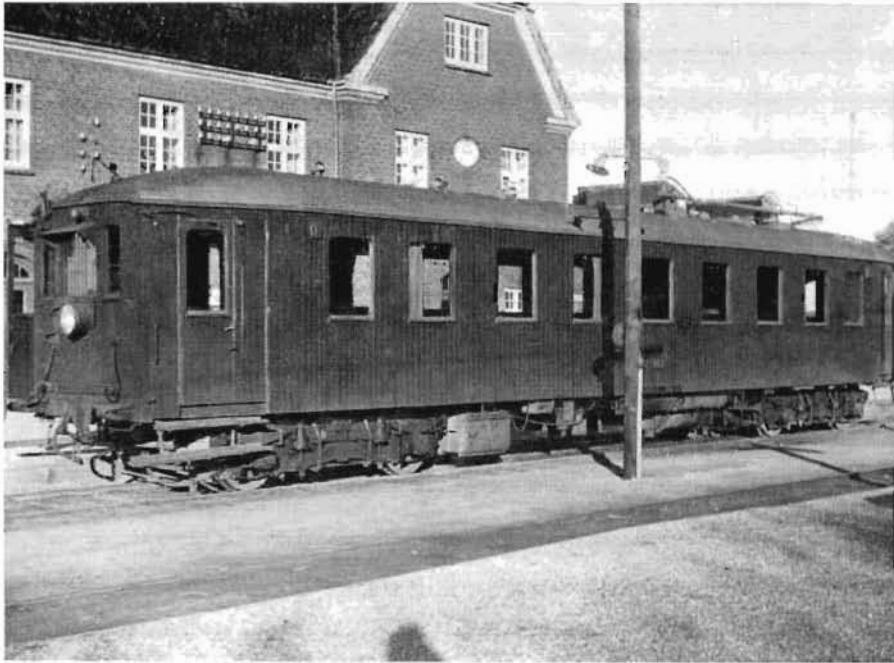
Samme dag vedtog vest-udvalget at indbyde samtlige kommuner, der var interesserede i en linie Odense–Søndersø–Middelfart, til et møde, der holdtes den 11. september 1906 – Søndersø og Veflinge kommuner var ikke repræsenteret – for at undersøge muligheden for at få de østlige og vestlige kommuner til at samarbejde.

Ved møde den 16. oktober 1906, hvortil var indbudt de samme som den 11. september, men ikke mødt repræsentanter for Veflinge, Vigerslev, Søndersø, Allesø, Næsbyhovedbroby og Odense kommuner, hvorimod for første gang kommunerne på strækningen Brenderup–Bogense deltog, valgtes et udvalg bestående af én repræsentant for hver af samtlige interesserede kommuner, samt endvidere – dog ikke som repræsentant for amtsrådet – amtsrådsmedlem, gårdejer Niels Hansen, Baaring.

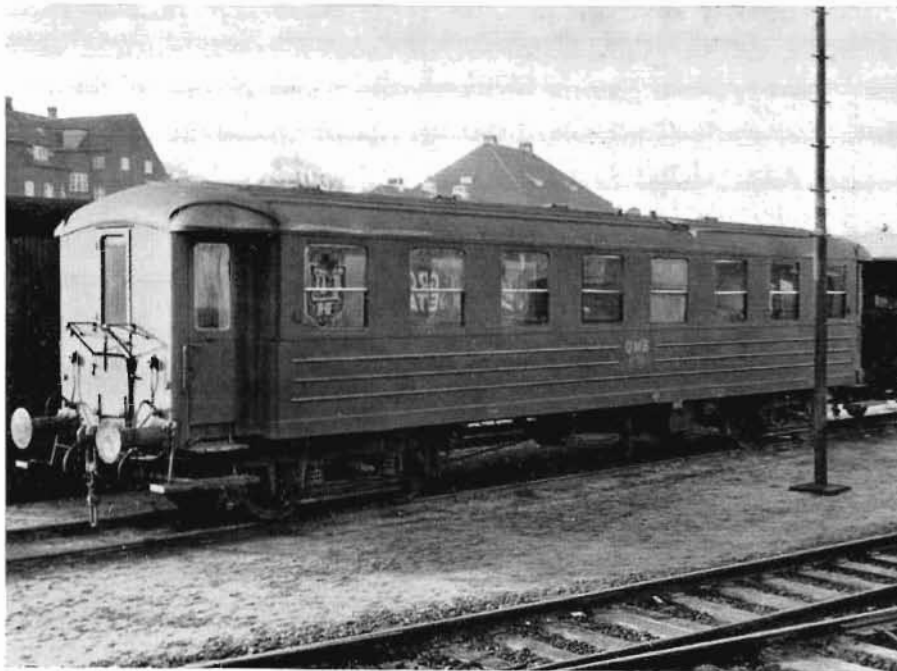
Vest-udvalget – Haarslev–Middelfart – optog herefter arbejdet for en linie Odense–Middelfart over Korup–Vigerslev, og den foreløbige aktietegning fandt sted på et møde den 14. januar 1907.

I samme møde valgtes nyt forretningsudvalg, bestående af en repræsentant for hver kommune og en for hver gruppe af private bidragydere. Borgmester Ekerøth fortsatte som formand, indtil han i november 1907 af helbredshensyn måtte fratræde, hvorefter amtsrådsmedlem, gårdejer Niels Hansen valgtes til formand.

Jernbanekommissionen af 1904 havde afgivet sin betænkning under 10. september 1906, og stillingen var herefter, at et flertal af kommissionen anbefalede anlæget af en jernbane fra Odense eller et punkt på Nordfynske Jernbane over Søndersø til Nørre Aaby, eventuelt med en sidebane til Bogense med et tilskud fra statskassen svarende til halvdelen af ekspropriationsudgifterne. Et medlem af flertallet måtte dog bestemt holde for, at ordet „eventuelt“ burde udgå af forslaget „til bedste for den lille by Bogense, hvis kår ellers ved banens anlæg kunne blive sådanne, at den ser sig berøvet sit



„Hercules“ motorvogn



Personvogn C 19

hidtidige og naturlige opland eller må bøde ublu for af få del i anlægget“. Et andet medlem af flertallet foreslog, at der efter „Nørre Aaby“ tilføjedes „eller Middelfart“.

Et mindretal foreslog en enkeltsporet statsbane Odense–Søndersø–Middelfart og eventuelt en sidebane til Bogense som privatbane.

Det skal her bemærkes, at Bogense by meget naturligt havde rettet henvendelse til kommissionen om at få en banelinie til Haarslev videreført til Bogense og erklæret sig rede til at bringe ethvert rimeligt offer. På den anden side var der gennem årene fra Nordfynske Banes side arbejdet blandt de østlige kommuner for en linie fra Allesø (ved forlægning af Nordfynske Jernbane) eller Søhus til Hindevad, således at denne indgik i Nordfynske Jernbaneselskab.

Den 30. oktober 1907 påbegyndtes forhandlingerne i rigsdagen om det under 9. oktober 1907 forelagte forslag til lov om nye jernbaneanlæg m. v., og 27. maj 1908 blev loven underskrevet. Såvel under behandlingen i rigsdagen som i tiden, indtil der blev udstedt concession på banen, havde navnlig et nedsat underudvalg bestående af: Amtsrådsmedlem, gårdejer Niels Hansen, Baaring, landstingsmand, kancelliråd Pagh, Bogense, sagfører Philip Hansen, Middelfart, redaktør J. P. C. Bro, Brogaard, møllejer J. Petersen, Ryds mølle, og gårdejer Chr. Christensen, Nymark, meget at varetage, såvel arbejdsmæssigt, som gennem påvirkning til fremme af den ønskede jernbanelinie.

En kortere tid havde udvalget som teknisk medhjælp haft ingeniør Lorenz Petersen; men der blev nu i maj måned 1908 truffet aftale med etatsråd Kier om at virke som banens ingeniør sammen med daværende baneingeniør Stensballe.

I loven er jernbanen som førnævnt under nr. 16 betegnet som „En jernbane fra Odense eller et punkt på Nordfynske jernbane til Nørre Aaby eller Middelfart med en sidebane fra Brenderup til Bogense“.

Under 22. juli 1908 indgik concessionsudvalget, nemlig ovennævnte 6 underudvalgsmedlemmer, suppleret med sagfører C. Knudsen, Odense, til ministeriet for offentlige arbejder med andragende om eneret på anlæg og drift af en jernbane fra Odense til Middelfart med sidebane fra Brenderup til Bogense.

Under 2. marts 1909 indgik meddelelse fra ministeriet for offentlige arbejder om, at ministeriet, af de i loven af 27. maj 1908 § 6 under nr. 16 om-

handlede alternative jernbanelinier, var sindet at meddele eneretsbevilling på en jernbane fra Odense direkte til Middelfart, „beliggende i en sådan afstand fra Odense–Bogense banen, at den ikke påfører denne bane nogen virkelig konkurrence – og med sidebane fra Brenderup til Bogense“.

Concession på banen som ansøgt meddeltes derefter under 22. juni 1909.

Endelig aktietegning havde fundet sted 19. marts 1909, og kommunerne overtog garantien for det prioritetslån, der desuden skulle optages til banens bygning.

Efter at det endelige projekt var udarbejdet, fulgte udstikning af banen, som lededes af baneingeniør Stensballe. I udstikningen deltog ingeniørerne Frode Engbæk og W. Marstrand, der under anlægget var kontrollerende.

Besigtigelses- og ekspropriationsforretningerne, der lededes af kgl. kommissarius, kammerherre Lerche, påbegyndtes den 27. oktober 1909.

De af ministeriet udvalgte medlemmer af kommissionen var etatsråd Hammerich, Iselingen, og godsforvalter Berthelsen, Høng. Af Odense amt var valgt proprietær Heltzen, Landkilde, og folketingsmand, løjtnant K. Jensen, Højby; af Assens amt var valgt hofjægermester de Simonsen, Erholm, og gårdejer J. P. Knudsen, Byllerup. Ledende landinspektør var etatsråd P. Bentzon, København. Kommissionens sekretær var cand. juris F. Hoskiær fra ministeriet for offentlige arbejder.

De forskellige udbydelser blev foretaget i vinteren og foråret 1910, og arbejdet ved selve banelinien blev overdraget følgende:

Udførelse af underbygning og anbringelse af overbygning:

Odense–Harndrup: Entreprenørerne Hoffmann, Hansen & Co.

Harndrup–Brenderup–Bogense og Brenderup–Middelfart: Entreprenørerne Werner & Winkel.

Overenskomst om levering af driftsmateriellet blev sluttet således:

Henschel & Sohn, Cassel:	6 stk. 3/5 koblede lokomotiver
A/B Arløf mekaniske Verkstad og Waggonfabrik,	
Arløf:	5 – II og III kl. personvogne
	8 – III kl. personvogne
	3 – Post- og personvogne
	4 – bagagevogne
	10 – åbne godsvogne (grusvogne)
Vognfabriken „Scandia“, Randers:	25 – åbne godsvogne
Les Atéliers Metallurgiques, Bruxelles:	30 – lukkede godsvogne



Stationsbygningen, Brenderup

Med generaldirektoratet for De danske Statsbaner blev afsluttet overenskomst om tilslutning til statsbanerne i Odense og Middelfart for en sum af henholdsvis 205.000 kr. og 115.000 kr., heri for Odense's vedkommende indbefattet ekspropriation, medens der for Middelfarts vedkommende blev en yderligere udgift til ekspropriation.

For Middelfarts vedkommende fastsattes derhos ved ekspropriationen til dobbeltsporet, at Nordvestfynske Jernbane, når der etableredes underføring, skulle betale 25.000 kr., hvilket skete i 1934.

Statsbanerne kunne i henhold til concessionen forbeholde sig indtægten af al godstransport mellem Odense og Middelfart, og persontaksterne Odense-Middelfart måtte ikke være under statsbanernes.

Ved ekspropriationskommissionens møde i Bogense den 3. august 1910 blev der oprettet overenskomst mellem Nordfynske og Nordvestfynske Jernbane om fælles-afbenyttelse af Bogense station og om deling af trafikken mellem Odense og Bogense. Taksterne mellem Odense og Bogense skulle være ens.

I foråret 1911 afholdtes licitation over stationsbygningerne, der var tegnet af kgl. bygningsinspektør J. Wilh. Petersen. De 16 almindelige landstationer



Brenderup stationsplads

overdroges bygningsentreprenørerne Brd. Thommesen, Levring, til opførelse, medens Brenderup station gaves tømrermestrene Christiansen & Johansen, Aahøjrup, i entreprise.

Arbejdet på banens bygning fremmedes således, at den kunne åbnes for drift den 5. december 1911. I Odense måtte dog indtil 2. december 1914 benyttes en interimistisk stationsbygning.

Med Sydfyenske Jernbaneselskab var afsluttet overenskomst om besøgelse af driftsledelsen med etatsråd Kier som driftsbestyrer og Sydfyenske Jernbaneselskabs embedsmænd som medhjælp.

Det ved banen ansatte personale var for størstedelen taget blandt yngre personale ved Sydfyenske Jernbaner og Odense-Kjerteminde-Martofte Jernbane.

Udgifterne ved banens anlæg havde ialt andraget.....	kr. 3.235.634
Heraf udgjorde ekspropriationen kr. 439.052, hvoraf staten udredede halvdelen.....	- 219.526
således at der af kommunerne skulle udredes.....	<u>kr. 3.016.108</u>

Af dette beløb er tilvejebragt som aktietegning kr. 1.716.450, således:

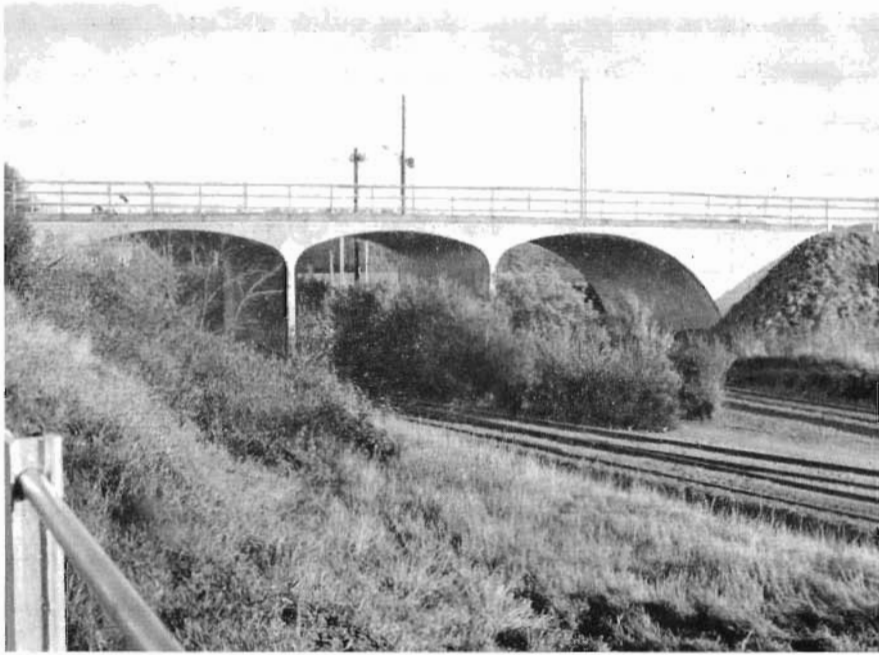
Odense amtskommune.....	221.000 kr.
Assens amtskommune.....	162.500 -
Odense købstadkommune.....	150.000 -
Bogense købstadkommune.....	100.000 -
Middelfart købstadkommune.....	150.000 -
Paarup sognekommune.....	7.000 -
Korup sognekommune.....	20.000 -
Ubberud sognekommune.....	10.000 -
Vigerslev sognekommune.....	125.000 -
Veflinge sognekommune.....	80.000 -
Haarslev sognekommune.....	100.000 -
Ore sognekommune.....	50.000 -
Skovby sognekommune.....	50.000 -
Fjelsted-Harrendrup sognekommune.....	30.000 -
Brænderup sognekommune.....	115.000 -
Asperup-Roerslev sognekommune.....	100.000 -
Vejlby sognekommune.....	80.000 -
Private.....	165.950 -
	1.716.450 kr.

Restbeløbet kr. 1.300.000 tilvejebragtes ved et amortisabelt partialobligationslån, for hvilket kommunerne har garanteret en for alle og alle for en. Den årlige ydelse er for tiden 65.000 kr., hvoraf $4\frac{1}{2}$ pct. er rente af skyldig kapital og resten afdrag. Lånet løber til ca. 1967.

Det er således meget betydelige ofre, der fra befolkningen i Nordvestfyen er bragt for tilvejebringelsen af banen.

Concessionen på drift af banen overgik til det af kommunerne og private dannede aktieselskab, og på møde i Odense den 19. september 1912 konstitueredes selskabet.

Et stort og betydeligt arbejde, tilvejebringelsen og bygningen af Nordvestfynske Jernbane, havde således fundet sin afslutning. Arbejdet havde været stort, rigt og interessant, uegennyttigt båret af mænd, der var interesseret i deres egne trivsel. Der var mange om arbejdet, men navnlig de mænd, der som forannævnt indgav andragende om concession på banen og ledede arbejdet under banens bygning, har krav på befolkningens taknemlighed.



Bro ved Brendrup



Langesø stationsbygning

Til banens første bestyrelse og repræsentantskab valgtes:

Bestyrelsen:

Kreditforeningsdirektør N. Hansen, Baaring (formand).

Sparekassedirektør J. Petersen, Ryds Mølle.

Redaktør J. P. C. Bro, Brenderup.

Købmand Wibolt, Middelfart.

Kgl. borgmester Bloch, Odense (næstformand).

Repræsentantskabet:

Amtsrådsmedlem Chr. Christensen, Nymark.

– L. Christensen, St. Ernebjerg, Tommerup.

Valgt af Odense amtsråd.

Kammerherre, stiftamtmand Simony, Odense (formand).

Amtsrådsmedlem J. P. Knudsen, Nørre Aaby.

Valgt af Assens amtsråd.

Pastor Rud, Odense.

Valgt af Odense byråd.

Borgmester K. Stephensen, Middelfart.

Valgt af Middelfart byråd.

Købmand S. Leth, Bogense.

Valgt af Bogense byråd.

Sognerådsformand J. Rasmussen, Røjle.

– A. Hansen, Korup.

– R. Rosendal, Roerslev (næstformand).

– R. Hansen, Veflinge.

– F. Knudsen, Harndrup.

Sognefoged P. M. Hansen, Brenderup.

Valgt af sognekommunerne.

Tiendekommissær P. O. Petersen, Harndrup.

Valgt af private.

Bankdirektør Berg, Odense.

Valgt af Fyens Disconto Kasse.

Den nuværende bestyrelse og repræsentantskab består af:

Bestyrelsen:

Borgmester H. Chr. Hansen, Middelfart (fra februar 1958), formand.

Gårdejer H. P. Nielsen, Skaastrup, Mejlskov (fra maj 1943), næstformand.

Fhv. amtsrådsmedlem, gårdejer Chr. Thomsen, Brenderup (fra sept. 1931).
Sognerådsformand Anton Christensen, Baaring pr. Asperup (fra august 1951).
Gårdejer Marius Bendixen, Vigerslev pr. Langesø (fra august 1954).

Repræsentantskabet:

Odense amtskommune:

Amtrådsmedlem O. Marstrand Jørgensen, Langesø (fra april 1958).
Amtsrådsmedlem Jens Nielsen, Højby, Fyn (fra april 1958).

Assens amtskommune:

Stiftamtmand J. Høirup, Odense (fra oktober 1948), formand.
Amtsrådsmedlem Sigurd H. C. Bro, Baaring, Asperup (fra april 1950),
næstformand.

Odense købstadskommune:

Byrådsmedlem, kontorbestyrer Georg Jørgensen, Odense (fra april 1954).

Middelfart købstadskommune:

Byrådsmedlem, repræsentant Carl Mouritsen, Middelfart (fra april 1958).

Bogense købstadskommune:

Skoleinspektør Th. S. Jensen, Bogense (fra april 1950).

Landkommunerne:

Paarup kommune: Sognerådsmedlem Johs. Rasmussen, Stegsted, Bolbro
(fra april 1954).
Korup – Skatterådsformand, snedkermester Wilfred Christiansen,
Korup (fra april 1954).
Ubberud – Sognerådsformand, gårdejer Kristian Pedersen, Holm-
strup (fra april 1954).
Vigerslev – Sognerådsformand, gårdejer Albert Christensen, Viger-
slev pr. Farstrup (fra september 1954).
Veflinge – Sognerådsformand, gårdejer C. Rasmussen, Rubjerg-
gaard, Farstrup (fra april 1954).
Haarslev – Sognerådsformand Hans Søren Hansen, Gamby
(fra april 1954).
Fjelsted- } – Sognerådsformand Carl Busse, Fjelsted pr. Gelsted
Harndrup } (fra marts 1947).
Brenderup – Sognerådsformand, sognefoged Asger F. Hansen,
Brenderup (fra april 1958).



Minder fra sidste verdenskrig

- | | | |
|------------|-------|---|
| Asperup-) | kom- | Sognerådsmedlem, gårdejer Kristian Møller Hansen, |
| Roerslev) | mune: | Asperup (fra april 1958). |
| Vejlby | - | Sognerådsmedlem Niels Nielsen, Vejlbj, Røjle
(fra april 1950). |
| Ore | - | Sognerådsformand L. C. Nielsen, Ore pr. Mejlskov
(fra januar 1949). |
| Skovby | - | Sognerådsformand, gårdejer Knud Rendbæk, Eskild-
strup pr. Kassemose (fra april 1958). |

De private bidragydere:

Frugthandler J. Klindt Jørgensen, Brenderup (fra oktober 1945).

Prioritetshaveren:

Fyens Disconto Kasse, bankdirektør T. Wad, Odense (fra august 1952).

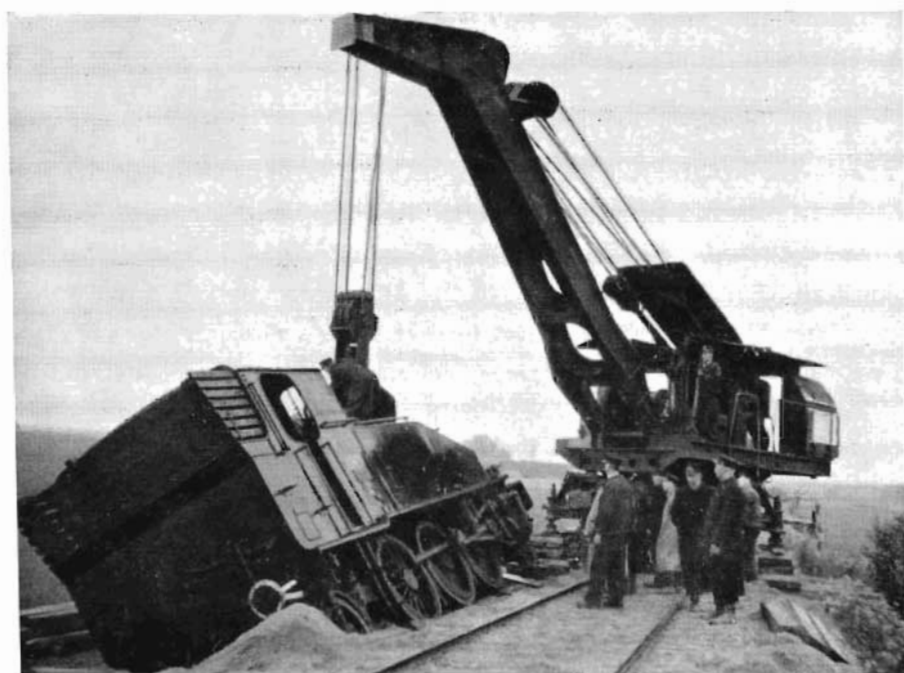
Formændene gennem de 50 år har været:

For bestyrelsen:

Amtsrådsmedlem, direktør Niels Hansen, Baaring, Asperup, indtil 1935.



Minder fra sidste verdenskrig



Minder fra sidste verdenskrig

Fhv. amtsrådsmedlem Chr. Christensen, Nymark, 1935–1943.
Fhv. amtsrådsmedlem Chr. Thomsen, Brenderup, 1943–1959.
Borgmester H. Chr. Hansen, Middelfart, fra 1959.

For repræsentantskabet:

Kammerherre, stiftamtmand Simony indtil 1920.
Stiftamtmand Sv. Neumann 1920–1948.
Stiftamtmand J. Høirup fra 1948.

Selskabets revisorer har været:

Lærer Haugaard, Taagerud, indtil 1947.
Hospitalsforstander, amtsrådssekretær Nic. Ritsing, Odense, indtil 1954.
Statsaut. revisor L. Larsen, Odense, fra 1947 indtil 1953.
Revisionsfirmaet Larsen & Nærø, statsaut. revisorer, fra 1953.
Amtsrådssekretær P. A. Kaae, Odense, fra 1954.

Banens driftsbestyrere har været:

Etatsråd F. Kier indtil 9. oktober 1914.
Landstingsmand J. P. Stensballe indtil 1. august 1929.
P. Hansen indtil 31. maj 1959 og
A. Pedersen fra 1. juni 1959.

Banen havde oprindeligt en længde af 60,8 km, nemlig Odense–Middelfart 48,2 km og Brenderup–Bogense 12,6 km. Ved banens indførelse til den nye Middelfart station efter Lillebæltsbroens åbning i 1935 forlængedes strækningen til Middelfart med 1,3 km til 49,5 km, og den samlede driftslængde er herefter 62,1 km. Sporet er lagt med 22,37 kg's stålskinner og imprægnerede sveller 15/20 cm 2,4 m lange – 17 stk. pr. skinnelængde à 12 m.

Banens første køreplan havde 4 tog daglig i hver retning, og denne beholdtes indtil den 14. august 1914, da der som følge af krigsrestriktionerne indskrænkedes til 2 tog daglig i hver retning, men allerede 1. oktober 1914 kom den atter op på 4 tog. April 1917 indskrænkedes den til 3 tog indtil 15. maj 1918, hvor det 4. tog atter blev indlagt. Juli 1922 indførtes det 5. togpar og 1. marts 1923 det 6. 15. maj 1926 nåedes op på 8 tog daglig i hver retning, hvilket siden har været den gennemsnitlige norm. Den betydelige udvidelse i 1926 kunne iværksættes, efter at der i 1926 var anskaffet 2 stk.

benzin-mekaniske motorvogne, der muliggjorde en udvidet kørsel, uden at den hidtidige udgift forøgedes. I 1932 anskaffedes, delvis for moderniseringslån til beløb ca. 100.000 kr. i henhold til lov af 14. marts 1931, 1 stk. diesel-elektrisk motor-personvogn, og sammen med Kjertemindebanen 1 vogn mere af samme type, samt et reservemaskinsæt.

Den sidste modernisering fandt sted i 1949 og nærmest følgende år i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948.

Der anvendtes til disse moderniseringsforanstaltninger ialt et beløb på 1.723.533 kr., og heraf afholdt banens afskrivningsfond 353.000 kr., medens restbeløbet blev betalt af staten med 959.373 kr. og af kommunerne med 411.160 kr., og lånebeløbet blev fra stat og kommuner ydet mod udstedelse af løsøre pantebrev.

Moderniseringen omfattede følgende:

Nyt motormateriel.....	ca. 936.000 kr.
Nye personvogne.....	- 106.000 -
Sporforstærkning.....	- 163.000 -
Modernisering af stationsanlæg.....	- 40.000 -
Nyt værksted og remise.....	- 254.000 -
Trykluftbremser.....	- 134.000 -
Modernisering af personvogne.....	- 116.000 -
(Indvundet ved salg af gl. materiel ca. 25.000 kr.)	

Med denne sidste modernisering er overgangen til motordrift endelig, idet der nu kun undtagelsesvis køres med damp tog i den periode, hvor sukkerroekampagnen skal afvikles.

Værksted- og remise forholdene er nu forbedret således, at man er i stand til med moderne maskiner at foretage den væsentligste vedligeholdelse og eftersyn af det rullende materiel.

Vekslende gode og dårlige tider har været medbestemmende for den udvikling, der har fundet sted indenfor jernbanens 50-årige levetid, men et ganske særligt tidsafsnit blev dog krigs- og besættelsesårene 1940-45.

De første besættelsesår forløb nogenlunde normalt, men med betydelig forøgelse af såvel person- som godstransporterne med en deraf følgende øget belastning for såvel personale som materiel.

Efterhånden som restriktionerne på benzin, olie, kul og gummi strammedes – og transport med private befordringsmidler faktisk umuliggjordes – stilledes der meget store krav til banen.

Hvem husker ikke de på motorvognene monterede gengas-anlæg og den idelige påfyldning af bøgetræ.

Dertil kom, at Nordvestfynske Jernbane fik krigens følger ind på nærmere hold i form af utallige sabotagehandlinger og sporsprængninger, der bevirkede, at toggangen i disse år mange gange måtte indstilles helt eller delvis, indtil udskiftning af skinner og sporskifter var foretaget.

Søndag den 7. januar 1945 blev tog 105, da det befandt sig mellem Villes-tofte og Snestrup udsat for flyverangreb, hvorved 4 personer, deriblandt lokomotivføreren, dræbtes, og 12 personer såredes, ligesom materiellet, især lokomotivet, led overlast.

Den 15. februar 1945 fandt en sprængning sted i Staurbyskov umiddelbart foran tog 413, der havde til følge, at lokomotivet og 2 godsvogne væltede, medens 4 godsvogne afsporedes.

Den 15. marts 1945 skete en sprængning under tog 423, da det befandt sig mellem Holse og Mejlskov. Nogle tyske soldater såredes.

Den 26. april 1945 skete en sprængning ved Bredbjerg foran tog 402, hvorved lokomotivet væltede og 8 vogne afsporedes.

Fra 1. februar 1945 indstilledes efter påbud al personkørsel på søn- og helligdage og fra 19. februar 1945 endvidere al personkørsel på mandage, onsdage og fredage.

Det er vel ikke for meget sagt, at med krigens afslutning 5. maj 1945 var et tidsafsnit passeret, der viste, at banen i disse trængselsår i høj grad blev den redningsplanke, der på det trafikale område sikrede og opretholdt forsyningerne til og fra den egn, der er dens naturlige opland.

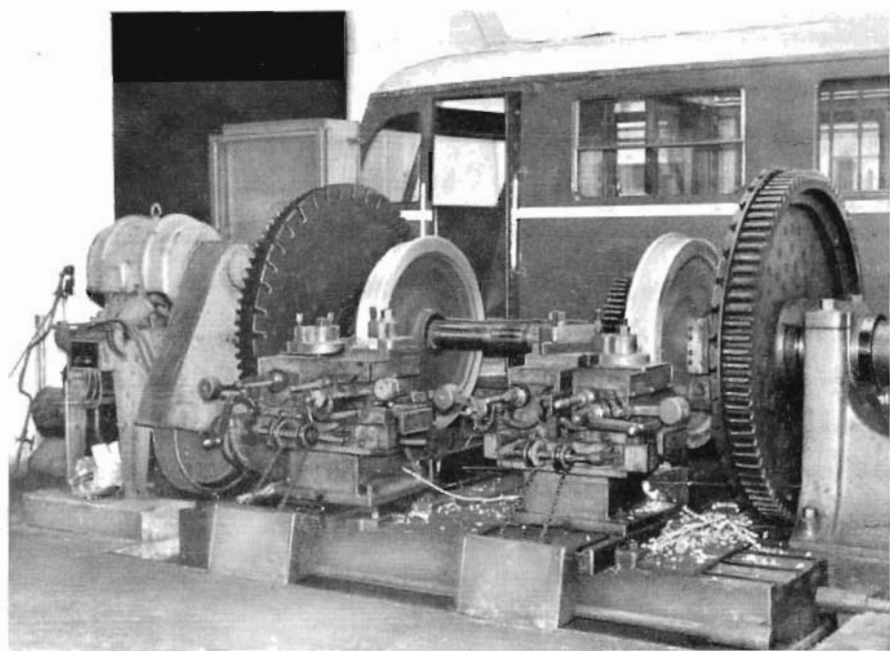
For i videst muligt omfang at kunne betjene oplandets kunder besluttede ledelsen også at etablere *rutebildrift*, og den 2. oktober 1949 åbnedes driften af omnibusruten Brenderup–Odense og Brenderup–Bogense.

Den 14. maj 1950 førtes omnibusruten Bogense–Brenderup igennem til Middelfart.

Endvidere *drives* i fællesskab med Nordfynske Jernbane omnibusruten Bogense–Søndersø–Odense (O.M.B. ejer 40 %), og i fællesskab med D.S.B. omnibusruten Odense–Middelfart–Kolding (O.M.B. ejer 50 %).



Remiser og værksteder i Odense



Hjuldrejebank i værkstedet



Sidst anskaffede rutebil

Den seneste bedømmelse af privatbanernes stilling i dansk trafik har vi i betænkningen fra den i 1954 af ministeren for offentlige arbejder nedsatte kommission, der har placeret Nordvestfynske Jernbane i gruppe I (den bedste), og det hedder om banen:

„Banen har betydning såvel egnetrafikalt som i forbindelse med statsbanerne.

For erhvervene i banens opland er de udførte transporter af roer og frugt mest betydningsfulde ...

Kommissionen er af den opfattelse, at Nordvestfynske Jernbane bør opretholdes.“

Ud fra disse betragtninger har banens repræsentanter i amts- og kommuneråd fornyet tilsagn om garanti for banens drift – foreløbig indtil 31. marts 1966 – idet ingen i dag kan vide, hvad fremtiden – ikke mindst på trafikudviklingens område – kan bringe, men så lang tid fremover det nu må blive, vil Nordvestfynske Jernbane, som det har været tilfældet gennem de nu forløbne 50 år, gøre dagens gerning under dagens vilkår i forvisning

om, at den tjener sin egn og sin befolkning og derved har løst en ikke ringe samfundsmæssig trafikale opgave.

På 50-års dagen skal der fra banens ledelse lyde en tak til Odense amtsråd, Assens amtsråd og de i banen interesserede sognekommuner for det sammenhold, der har præget årene, når det gjaldt banens virke og trivsel og for det økonomiske offer, som har været bragt.

I de medfølgende tavler gives en oversigt over trafikken i årenes løb og over det økonomiske resultat af driften.

Nordvestfyenske Jernbane har i dag følgende rullende materiel:

Damplokomotiver	3
Motorvogne – diesel, elektriske	3*)
Motorvogne – diesel, mekaniske	3*)
Personvogne, 4-akslede	2*)
Personvogne, 2-akslede	16*)
Bagagevogne	3
Lukkede godsvogne	34
Åbne godsvogne	33
Traktorer, benzin	1
Rutebiler (til egne ruter)	5
Skinnebus med påhængsvogn	1**)

*) Heraf 1 fælles med O. K. M. J.

***) Fælles med O. K. M. J.

Det kan anføres, at Nordvestfyenske Jernbane i dag har 39 niveauoverkørsler sikrede med automatiske blinklyssignalanlæg.

NORDVESTFYENSKE JERNBANES TRAFIK OG INDTÆGTER

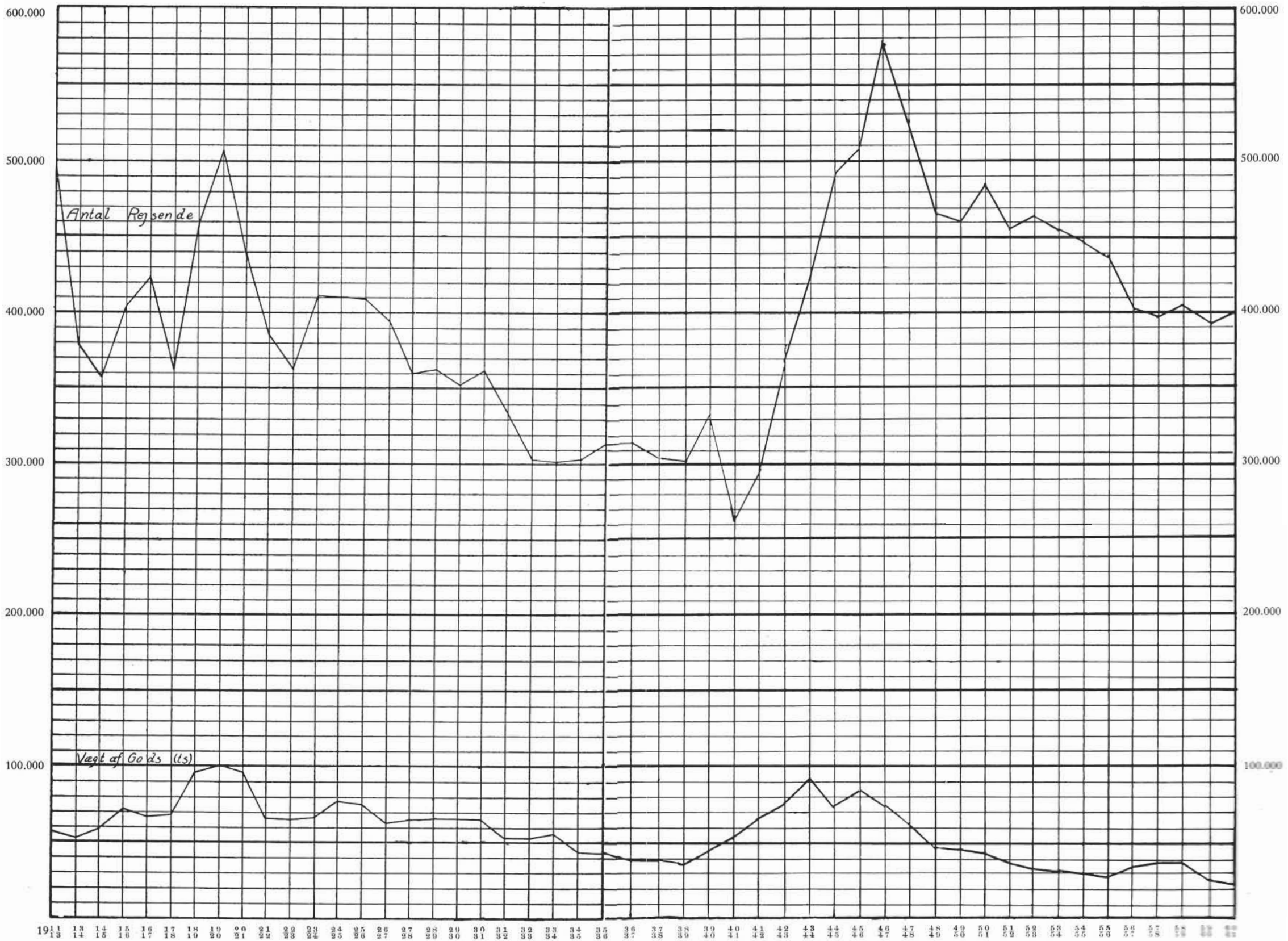
Driftsår	Pristal	Tog-kilometer	Antal rejsende	Person-kilometer	Indtægt af person-befordring	Indtægt af hver person-kilometer	Indtægt af person-befordring pr. bane-kilometer	Styk- og vognlad-ningsgods samt kreaturer	Ton-kilometer	Indtægt af gods- og kreatur-befordring	Indtægt af hver ton-kilometer	Indtægt af gods- og kreatur-befordring pr. bane-kilometer
					Kr.	Øre	Kr.	Tons		Kr.	Øre	Kr.
1911-13	—	242.480	496.103	7.556.834	211.695	2,80	2.631	57.199	1.190.538	145.953	12,26	1.814
1913-14	100	183.125	378.753	5.815.623	160.549	2,76	2.640	52.832	1.084.419	133.465	12,31	2.195
1914-15	116	177.459	357.701	5.489.298	154.782	2,82	2.545	59.323	1.213.729	145.812	12,01	2.398
1915-16	136	187.222	403.936	6.237.948	175.636	2,82	2.888	71.121	1.393.549	166.092	11,92	2.731
1916-17	155	185.413	423.915	6.685.149	213.478	3,19	3.511	67.340	1.361.087	175.804	12,92	2.891
1917-18	182	143.656	362.694	5.913.669	200.078	3,38	3.290	68.821	1.381.653	237.537	17,19	3.906
1918-19	190	185.851	458.379	7.331.368	266.749	3,64	4.387	96.169	1.748.923	399.876	22,86	6.576
1919-20	211 242	224.176	507.097	8.261.605	394.638	4,78	6.490	100.150	2.000.216	491.214	24,56	8.078
1920-21	262 264	204.038	438.283	7.286.749	429.370	5,89	7.061	96.395	2.031.064	583.567	28,73	9.597
1921-22	237 212	185.974	386.932	6.366.522	373.184	5,86	6.137	67.991	1.479.114	521.657	35,27	8.578
1922-23	199 198	220.825	363.394	5.938.690	321.550	5,41	5.288	66.442	1.335.352	379.728	28,44	6.244
1923-24	204 209	290.611	410.615	6.707.579	344.931	5,14	5.672	67.977	1.550.184	383.225	24,64	6.302
1924-25	214 221	290.952	410.353	7.024.935	343.915	4,90	5.656	78.788	1.842.282	407.714	22,13	6.705
1925-26	219 194	291.700	400.959	6.724.141	335.924	4,97	5.524	76.974	1.715.848	367.621	21,43	6.045
1926-27	184 181	375.188	395.829	7.146.622	328.427	4,60	5.401	63.035	1.466.078	290.257	19,80	4.773
1927-28	178 176 176 176	388.161	360.815	6.524.042	301.257	4,62	4.954	65.692	1.527.319	265.284	17,37	4.363
1928-29	176 176 172 176	386.233	362.600	6.565.774	287.502	4,38	4.728	66.839	1.555.963	250.846	16,12	4.125
1929-30	173 174 172 170	388.674	352.249	6.404.503	272.959	4,26	4.489	66.766	1.456.185	250.800	17,22	4.124
1930-31	167 165 162 159	379.470	361.639	6.462.404	265.772	4,11	4.371	66.567	1.497.210	244.873	16,36	4.027
1931-32	157 154 154 154	381.521	334.321	5.932.248	244.236	4,12	4.016	52.405	1.174.575	209.135	17,81	3.439
1932-33	155 154 156 155	390.053	304.694	5.556.729	221.326	3,98	3.640	52.412	1.289.119	199.982	15,51	3.289
1933-34	152 160 162 162	387.719	301.373	5.608.045	222.392	3,97	3.657	55.985	1.328.849	197.926	14,89	3.255

1933-34	157 160 162 162	387.739	301.373	5.608.045	222.392	3,97	3.657	55.985	1.328.849	197.926	14,89	3.255
1934-35	165 166 168 169	387.900	302.417	5.625.316	221.154	3,93	3.637	45.373	1.069.804	173.356	16,20	2.851
1935-36	170 173 172 173	389.860	314.236	5.869.869	229.055	3,90	3.767	42.929	1.071.131	167.011	16,02	2.746
1936-37	173 174 174 175	391.251	317.053	5.745.431	238.443	4,15	3.840	39.295	981.011	180.799	17,40	2.749
1937-38	178 180 183 184	416.685	305.595	5.536.964	243.505	4,40	3.921	39.108	968.448	187.257	18,33	2.858
1938-39	184 182 182 183	420.132	302.404	5.452.169	244.395	4,48	3.935	37.133	949.944	183.975	18,43	2.819
1939-40	183 183 190 203	376.776	333.264	6.050.703	275.251	4,55	4.432	44.313	1.113.555	207.007	17,75	3.183
1940-41	222 233 248 259	202.317	260.678	4.957.914	272.944	5,51	4.395	52.722	1.267.506	341.564	25,93	5.291
1941-42	263 275 277 278	205.513	297.793	5.496.099	328.119	5,97	5.283	65.532	1.631.796	445.749	26,26	6.900
1942-43	276 283 284 286	237.185	369.740	7.017.478	426.903	6,08	6.874	74.243	1.792.380	519.790	27,84	8.035
1943-44	286 284 286 287	205.492	424.219	8.087.656	485.950	6,01	7.825	91.319	2.192.888	628.710	27,70	9.780
1944-45	288 288 290 290	206.406	492.434	9.594.553	571.479	5,96	9.202	74.553	1.902.332	601.962	30,54	9.355
1945-46	291 291 291 290	214.424	500.275	9.664.894	615.352	6,37	9.909	85.802	2.003.798	620.953	29,94	9.661
1946-47	288 288 291 292	304.941	576.497	10.503.553	685.784	6,53	11.043	74.317	1.742.496	562.431	30,97	8.689
1947-48	297 298 300 300	318.483	521.510	9.910.783	683.482	6,90	11.006	63.169	1.513.482	519.278	32,75	7.982
1948-49	301 306 306 310	323.673	466.281	8.825.209	667.836	7,57	10.754	48.031	1.139.903	444.072	37,02	6.795
1949-50	310 307 307 315	351.526	462.691	8.357.760	634.142	7,26	9.768	47.211	1.139.795	462.300	38,36	7.041
1950-51	322 323 333 346	350.771	486.152	7.829.811	684.735	7,46	9.410	44.493	1.093.974	465.176	39,74	7.001
1951-52	356 366 369 372	345.502	455.646	7.170.093	727.282	8,32	9.606	38.731	940.803	445.852	43,59	6.604
1952-53	373 378 377 378	346.362	465.168	6.913.585	729.401	8,43	9.386	33.645	759.260	399.509	47,62	5.822
1953-54	375 375 375 376	347.840	457.452	6.683.326	708.014	8,28	8.916	32.167	722.668	385.953	48,16	5.605
1954-55	378 379 382 388	344.934	449.981	6.314.363	692.398	8,43	8.576	30.155	674.789	398.405	52,76	5.733
1955-56	393 397 405 410	342.388	435.464	5.995.505	660.997	8,42	8.129	28.464	658.804	384.286	51,70	5.484
1956-57	414 419 422 427	342.676	401.266	5.653.365	630.893	8,50	7.742	34.380	827.916	417.378	45,08	6.010
1957-58	422 431 435 438	343.449	397.147	5.485.502	615.035	8,49	7.495	37.692	868.162	433.207	45,01	6.292
1958-59	439 440 444 448	346.151	405.136	5.683.300	615.819	8,24	7.537	38.553	917.779	442.752	43,08	6.367
1959-60	449 448 453 458	347.349	391.993	5.611.686	607.553	8,27	7.472	25.006	587.481	436.816	65,44	6.191
1960-61	457	348.711	401.469	5.577.240	628.349	8,27	7.426	21.917	512.170	394.066	67,01	5.527

NORDVESTFYENSKE JERNBANES DRIFTSRESULTATER

	Samlet driftsindtægt	Samlet driftsudgift ÷ reg.tillæg til pensionister	Driftsoverskud	Rente og afdrag på lån	Udbytte til aktionærer		Henlægelse til reserve- og fornyelsesfond m. v.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	%	Kr.	Kr.
1911-13	384.692	246.999	137.693	59.624	1	17.165	60.904
1913-14	317.818	200.515	117.303	58.646	1	17.165	41.492
1914-15	326.886	215.082	111.804	58.646	1	17.165	35.993
1915-16	366.506	252.515	113.991	58.646	1	17.165	38.180
1916-17	421.298	319.551	101.747	65.162	1	17.165	19.420
1917-18	469.398	402.013	67.385	65.162	-	-	1.611
1918-19	722.663	617.645	105.018	65.162	1	17.165	23.303
1919-20	964.539	876.230	88.309	65.162	1	17.165	5.982
1920-21	1.104.322	1.038.193	66.129	65.162	-	-	104
1921-22	969.136	837.060	132.076	65.162	1	17.165	50.612
1922-23	767.901	623.732	144.169	65.162	1	17.165	61.842
1923-24	799.917	653.723	146.194	65.162	2	34.329	46.703
1924-25	824.316	658.298	166.018	65.162	2	34.329	66.527
1925-26	773.472	618.850	154.622	65.162	2	34.329	55.131
1926-27	689.265	592.299	96.966	65.162	1	17.165	14.639
1927-28	629.181	540.203	88.978	69.937	1	17.165	1.876
1928-29	599.007	507.722	91.285	69.824	-	-	11.461
1929-30	585.216	513.153	72.063	69.710	-	-	-
1930-31	590.337	504.456	85.881	66.233	-	-	-
1931-32	511.605	462.645	48.960	65.162	-	-	-
1932-33	470.102	428.618	41.484	65.162	-	-	-
1933-34	483.133	408.993	74.140	65.162	-	-	1.099
1934-35	451.325	412.083	39.242	60.710	-	-	-
1935-36	451.816	424.977	26.839	65.313	-	-	-
1936-37	481.241	511.639	÷ 30.398	67.509	-	-	-
1937-38	496.107	536.274	÷ 40.167	67.609	-	-	-
1938-39	490.868	544.577	÷ 53.709	67.712	-	-	-
1939-40	545.699	559.423	÷ 13.724	67.820	-	-	-
1940-41	679.438	646.033	33.405	67.934	-	-	-
1941-42	865.914	761.354	104.560	68.052	-	-	24.640
1942-43	1.021.947	839.702	182.245	68.174	-	-	24.640
1943-44	1.200.989	979.629	221.360	68.303	-	-	24.640
1944-45	1.307.483	1.040.904	266.579	68.436	-	-	24.640
1945-46	1.330.115	1.025.081	305.034	68.575	-	-	24.640
1946-47	1.328.063	1.092.382	235.681	68.720	-	-	24.640
1947-48	1.358.998	1.160.762	198.236	68.871	-	-	24.640
1948-49	1.266.863	1.271.313	÷ 4.450	69.029	-	-	-
1949-50	1.214.166	1.347.599	÷ 133.433	69.193	-	-	-
1950-51	1.303.328	1.337.080	÷ 33.752	69.365	-	-	-
1951-52	1.344.198	1.525.687	÷ 181.489	69.543	-	-	-
1952-53	1.289.534	1.559.258	÷ 269.724	69.730	-	-	-
1953-54	1.280.564	1.427.574	÷ 147.010	69.924	-	-	-
1954-55	1.231.169	1.448.519	÷ 217.350	70.126	-	-	-
1955-56	1.170.946	1.474.516	÷ 303.570	70.337	-	-	-
1956-57	1.167.210	1.565.202	÷ 397.992	70.557	-	-	-
1957-58	1.184.991	1.503.433	÷ 345.442	70.786	-	-	-
1958-59	1.201.008	1.604.943	÷ 403.935	71.025	-	-	-
1959-60	1.176.691	1.615.950	÷ 439.259	71.274	-	-	-
1960-61	1.139.546	1.631.760	÷ 492.214	71.554	-	-	-

OVERSICHT OVER SAMLET ANTAL REJSENDE OG SAMLET VÆGT AF GODS (ts)



OVERSIGT OVER SAMLET INDTÆGT, SAMLET UDGIFT OG DRIFTSRESULTAT

(i tusind kr.)

