

Nordvestfyenske jernbane.

I. INDLEDNING.

Nordvestfyenske Jernbaneselskab a/s ejer banestrækningerne Odense–Brenderup–Midelfart og Brenderup–Bogense, der er åbnet for drift den 5. december 1911. Driftslængde 62,1 km.

Anlægsudgifterne vedrørende banens oprindelige anlæg udgør 3.235.634 kr., hvoraf staten har udredet 219.526 kr., svarende til halvdelen af ekspropriationsudgifterne.

Midlerne til banens anlæg er tilvejebragt dels ved prioritetslån, dels ved aktietegning samt ved det nævnte tilskud fra staten.

Af prioritetslånet – oprindeligt stort 1.300.000 kr. – er amortiseret 643.238,51 kr., således at dette pr. 31. marts 1954 udgør 656.761,49 kr. Lånet vil være tilbagebetalt i 1967.

Aktiekapitalen udgør	1.716.450 kr.,
fordelt med	0 % til staten,
	ca. 90 % – kommunerne og
	ca. 10 % – private.

Moderniseringsforanstaltninger I.

I henhold til lov nr. 53 af 14. marts 1931 er anvendt 357.533 kr. til anskaffelse af motorvognsmateriel.

Beløbet er tilvejebragt således:

Statslån	101.110 kr.
Banens fonds	237.533 –
Salg af materialer	18.890 –
Ialt ...	<u>327.533 kr.</u>

Af lånet henstår nu: 39.526 kr.

Moderniseringsforanstaltninger II.

I henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 er der bevilget banen et beløb af ialt 1.300.000 kr.

Dette beløb er ved ministeriets skrivelse af 22. marts 1954 forhøjet til 1.330.500 kr.

Endvidere tilskyder banens afskrivningsfond 353.000 kr., således at der ialt må anvendes 1.683.500 kr. til modernisering.

Staten	yder 70 % af 1.330.500 kr. =	931.350 kr.
Kommunerne	– 30 % – 1.330.500 – =	399.150 –

Statens og kommunernes bidrag til moderniseringen er ydet som afdragsfrit lån sikret ved 1. prioritets pant i det af moderniseringen omfattede rullende materiel og ved aktier i de af moderniseringen omfattede faste anlæg.

ad 12. Administrationsudgifter.

Udgiften til overledning udgør for hele statsbaneområdet i 1952/53 2,11 % af drifts-udgifter og værkstedsudgifter. Posterne 1-7 og 10-11 tilsammen 1.640.000 kr.

2,11 % heraf =	34.900
Driftens ledelse	24.500
	<hr/>
	59.400

Der beregnes halvdelen heraf = 29.700 kr.

ad 13. Fællesudgifter.

Omfatter bl. a. udgifter til hovedrevisorat, telefonudgifter, erstatninger for godsbeska-digelser, ferieløn m. m.

Udgør for hele statsbaneområdet 1,654 % af driftsudgifter og værkstedsudgifter.

1,654 % af 1.640.000 kr. = 27.300 kr.

BILAG 25b.**MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER**

Generaldirektoratet for statsbanerne.

København K. den 29. juni 1954.

PRIVATBANEKOMMISSIONEN AF 1954,

ministeriet for offentlige arbejder,

Slotsholmsgade 10, K.

Bestyrelsen for Svendborg-Nyborg jernbaneselskab har anmodet Generaldirektoratet for statsbanerne om at ville meddele Privatbanekommisionen, hvad der af post- og telegrafvæsenet for postekspedition er betalt for hver station for april måned 1954, samt hvad banens indtægt ved postbefordring har udgjort i regnskabsåret 1953/54.

Foranlediget heraf skal man meddele, at post- og telegrafvæsenet for postekspedition på nedennævnte stationer på strækningen Svendborg-Nyborg for april måned d. å. har betalt det ud for hver enkelt station anførte beløb således:

Slude	kr. 183,56
Frørup	— 406,43
Øksendrup	— 249,57
Rygaard	— 205,07
Hesselager	— 604,09
Gudme	— 714,60
Oure	— 337,45
Vejstrup	— 442,03
Skaarup	— 639,69

Det tilføjes, at der af ovennævnte beløb foruden de med varetagelsen af postarbejdet forbundne direkte udgifter må afholdes bestillingstillæg for udførelsen af postarbejdet til postekspeditørerne, jfr. tjenestemandslovens § 978, stk. 2.

For så vidt angår post- og telegrafvæsenets betaling til statsbanerne for postbefordring over strækningen Svendborg-Nyborg, udgjorde denne i året 1953/54 72.758 kr. 17 øre.

E. B.

T. K. Holmflet.

BILAG 25c.

Trafikdiagram for Svendborg-Nyborg jernbane er ikke udarbejdet.

Af moderniseringsprogrammet mangler i dag kun fuldendelse af værksteds- og remisebygninger i Odense, men dette sker i indeværende år.

Yderligere modernisering.

Banen har indkøbt og installeret følgende anlæg og maskiner i det nye værksted i Odense for at kunne udnytte dets kapacitet bedst muligt og selv udføre større reparationer:

1 fræser	17.800 kr.
1 krananlæg	19.000 -
1 hjuldrejbænk	12.000 -
	<hr/>
	48.800 kr.

Disse maskiner og kranen er fælles for Nordvestfynske Jernbane og Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane i forholdet 60 %-40 %, og Nordvestfynske Jernbanes andel i denne udgift bliver således ca. 29.200 kr. Det forventes, at det bevilgede beløb 1.683.500 kr. vil kunne holde, selv om udgiften på 29.000 kr. medtages.

Banen har fremført ønske om efterbevilling til nedennævnte foranstaltninger:

11 sporskifter i hovedspor	33.000 kr.
Daglyssignal med spor aflåsning i afhængighed på 3 stationer	45.000 -
	<hr/>
Ialt ...	78.000 kr.

II. OVERBYGNINGEN.

Banens hovedspor består af følgende sportyper:

Vægt pr. m	km
37 kg	1,3
24,39 -	0,8
22,37 -	60,0

Af moderniseringsbeløbet er der i 1952 afholdt ca. 117.000 kr. til indlægning af nye skinner i banens skarpeste kurver, og banens samlede spornet må påregnes at have en levetid på endnu mindst 15 à 20 år.

Sporet og svellebestanden må betegnes som vel vedligeholdt, og hele strækningen er forsynet med udmærket grusballast.

Banen er uindhegnet med sikrede overkørsler i henhold til lov nr. 28 af 1. febr. 1930. 35 overkørsler er forsynede med automatiske blinklyssignaler.

Største tilladte hastighed er 70 km/t.

III. STATIONER m. v:

Banen har - incl. de tre tilslutningsstationer Odense, Middelfart og Bogense - 20 betjente stationer og 6 trinbrætter samt 1 privat industrisidespor ved Tarup. På banens egne 17 stationer findes bygninger med bolig.

Banen ejer 1 remise i Brenderup med 1 lokomotivplads samt drejeskive.

I Middelfart ejer banen 1 remise med 1 lokomotiv- og 2 motorvognspladser.

Bogense station ejes i fællesskab med Nordfynske Jernbane. Nordvestfynske Jern-

bane disponerer over 1 lokomotivplads i den derværende remise, og den har desuden særskilt 1 remise med plads til en motorvogn.

I Odense findes moderniserede værksteder og remiser fælles med Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane.

Den samlede brandforsikringssum for stationsbygningerne andrager 1.232.000 kr.

I henhold til overenskomst af 1911 angående »Fælles afbenyttelse af Bogense station« har Nordvestfynske Jernbane betalt alle omkostninger ved foranstaltninger, som er en følge af og nødvendige for banens tilslutning i Bogense.

IV. JERNBANEMATERIEL.

Banens materiel består i dag af:

	Forsikringssum: kr.
4 damplokomotiver	465.000
2 diesel-elektriske motorvogne, 330 hk	1.082.000
3 — -mekaniske — 160 —	1.026.000
1 benzin-traktor	32.900
2 4-akslede personvogne	369.000
14 2-akslede —	415.402
1 person- og pakvogn (2-akslet)	33.825
4 pakvogne	76.000
1½ postvogn	63.000
41 lukkede og 34 åbne godsvogne	618.175
Andel i reservemotor »Herkules«	16.450
1 sneplov	17.000
Tilsammen ...	<u>4.214.752</u>

Af banens lokomotiver er 2 midlertidig hensatte, medens 2 er moderniserede med tryklufsbremse. Af øvrigt rullende materiel er alt i køreklar og tjenstfærdig stand og forsynet med tryklufsbremser eller -ledninger.

Korte kilometer.

	1938/39	1952/53	1953/54
Damptog	43.658	5.150	—
Diesel-elektriske motorvogne	160.185	187.846	188.164
Diesel-mekaniske —	216.289 *)	153.366	159.676
Ialt ...	<u>420.132</u>	<u>346.362</u>	<u>347.840</u>

V. KØREPLAN FOR TOG.

Gennemsnitlig antal ordinære tog	Hverdage		Son- og helligdage	
	Sommer	Vinter	Sommer	Vinter
Odense-Middelfart	16	16	16	16
Heraf tog over delstrækninger	2	2	2	2
Bogense-Brenderup	16	16	16	16

*) i 1938/39 benzin-mekaniske.

Et eksemplar af sommerkøreplanen 1953 og vinterkøreplanen 1953/54 vedlægges.
De under delstrækninger opførte tog er tilsluttende tog til og fra Bogense, som i Brenderup videreføres til og fra Middelfart.

VI. AUTOMOBILDRIFT.

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

Ruteomnibusser.

Indreg. nr.	Forsikrings- sum i kr.	Årgang	Antal pladser	Drivkraft	Formål
M. 17821	62.000	1949	31	diesel	rutekørsel
M. 17838	60.000	1950	31	benzin	do.
M. 2935	65.000	1951	31	diesel	turist og rute
M. 2853	17.000	1936	21	benzin	do.
Ialt ... 4	204.000		114	2 diesel 2 benzin	

Kørte kilometer:

Omnibusser:	1938/39	1952/53	1953/54
Benzin	—	77.000	79.000
Diesel	—	119.000	118.000
Ialt ...	—	196.000	197.000

Ingen lastautomobiler.

2. På hvilke ruter har banen koncession?

- 1) Brenderup–Odense.
- 2) Bogense–Brenderup–Middelfart.

Endvidere drives i fællesskab med Nordfynske Jernbane ruten Odense–Søndersø–Bogense (med siderute Søndersø–Dallund). Nordvestfynske Jernbanes andel andrager 40 %.

Nordfynske Jernbane forestår den daglige ledelse.

I fællesskab med Danske Statsbaner drives ruten Odense–Middelfart–Kolding. Statsbanerne forestår den daglige ledelse. Af nettooverskudet tilfalder der Nordvestfynske Jernbane 50 %.

3. På hvilke ruter har banen forgæves søgt koncession, hvorpå andre for tiden har koncession?

Ingen, hverken person- eller fragtruter.

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

Fragtruten Haarslev–Odense. Odense amt nr. O 10.
— Rue Hed–Odense. — — — O 16.

5. I hvilket omfang udbringer banen gods fra stationerne, herunder oplysning om, hvor mange automobiler der medgår hertil, og hvor mange stationer?

Fra følgende stationer er der etableret fast udkørsel af gods:
 Veflinge, Gamby, Harndrup, Brenderup, Asperup, Blanke og Røjle.
 Overenskomsten hviler på kontrakt med private vognmænd.
 Ved udbringningen er beskæftiget ialt 6 vognmænd, nemlig:

Veflinge	1	lastbil, månedlig tilskud	100	kr.
Gamby	1	do.	60	—
Harndrup	1	do.	125	—
Brenderup	1	do.	100	—
Asperup-Blanke	1	do.	110	—
Røjle	1	do.	75	—

Desuden har banen fælles vognmand i Bogense med Nordfynske Jernbane og i Odense og Middelfart med statsbanerne.

Banen driver ingen koncessionerede fragtruter.

VII. DET VED BANEN ANSATTE PERSONALE.

Afdeling:	Antal fast ansatte	Lønning incl. uniform kr.	Antal løst ansatte	Lønning incl. uniform kr.	Særlige ydelser kr.
Administrationen	4	52.000	1	6.000	—
Stationstjeneste	11	125.200	20	112.000	7.000
Togtjeneste	5	51.200	2 ^{1/2}	20.000	10.000
Banecafdelingen	6	54.200	11 ¹⁾	104.100	3.000
Maskinafdelingen	12	130.000	11 ²⁾	77.400	14.000
Ruteautomobiler	—	—	6 ³⁾	48.000	—
Lastautomobiler	—	—	—	—	—
Ialt ...	38	412.600	51	367.500	34.000

Af banens 17 stationer er de 13 ekspeditricebetjente, idet kun Veflinge, Harndrup, Brenderup og Asperup stationer har mandlig betjening (2 stationsforstandere og 2 stationsmestre).

Af de fast ansatte tjenestemænd (38) er 18 ansat efter $\frac{1}{4}$ 1943.

Rutebiltjenesten og togledertjenesten forestås af stationsforstanderen i Brenderup — ca. 2 timer daglig — og den tekniske ledelse udføres af værkmeesteren — ca. 2 timer daglig.

Endvidere anvender hovedkontoret en ekstrakontorist ca. $\frac{1}{3}$ af dennes tjenestetid med rutebilregnskab.

Afregningsstationen Brenderup anvender $\frac{1}{3}$ af en trafikassistent ved ekspedition af rutebil- og chaufførafregninger.

1) Heraf $\frac{1}{3}$ overbanemester, idet overbanemesteren forsøgsvis er fælles for Nordfynske Jernbane, Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane og Nordvestfynske Jernbane. Det bemærkes, at man fra 1. oktober 1954 forsøgsvis inddrager ekstraarbejderne i vinterhalvåret, hvorved påregnes en lønbesparelse på ca. 25.000 kr. årlig.

2) Heraf 1 lærling.

3) Heraf 1 reservechauffør samt kontorassistance.

Banens samlede pensionsudgift.

År	Banens samlede pensionsudgift	Heraf udgør regu- leringstill. m. v. til pensionister	Statstilskud til gamle pensionister
	kr.	kr.	kr.
1938/39	19.686	10.112	—
1952/53	180.976	156.586	20.138
1953/54	198.713	166.429	20.819

I den samlede udgift er kun indregnet banens virkelige udgift – altså statstilskud til »gamle pensionister« er holdt udenfor.

Banen har i dag 42 pensionister (29 mænd og 13 enker) samt andel i 6 pensionister på andre baner.

Pensionisternes alder fordeler sig således:

Mænd:			Enker:			Mænd:			Enker:		
83 år	1	—	71 år	4	—	70 —	3	—	69 —	4	1
81 —	1	—	70 —	3	—	68 —	2	1	67 —	—	1
80 —	2	—	69 —	4	1	66 —	1	1	61 —	1	1
79 —	1	—	68 —	2	1	61 —	1	1	54 —	—	1
78 —	1	—	67 —	—	1	48 —	—	1	35 —	—	1
77 —	2	—	66 —	1	1						
76 —	—	2	61 —	1	1						
75 —	1	—	54 —	—	1						
74 —	1	1	48 —	—	1						
73 —	2	2	35 —	—	1						
72 —	2	—									

Banen har sin egen selvstændige pensionskasse.

Præmiereserven androg pr. $\frac{31}{3}$ 1953 1.309.485 kr., i hvilket beløb der pr. $\frac{31}{3}$ 1954 mangler kr. 145.361,54 i, at kassen kan siges at være solvent med hensyn til dækning af grundpensioner.

VIII. TARIFFORHOLD.

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

1. marts 1940:	persontakster + ca. 10 %,	godstakster + ca. 15 %
1. maj 1940:	—	+ — 20 %
1. august 1940:	— + — 15 %	—
1. maj 1941:	—	+ — 15 %
1. december 1946:	— + — 10 %	—
15. februar 1948:	— + — 10 %	—
1. marts 1949:	—	+ — 10 %
1. juli 1950:	— + — 10 %	—
1. april 1951:	— + — 10 %	—

Banen har i visse stationsforbindelser week-end-billetter, som gælder fra lørdag middag kl. 12 til mandag middag kl. 12, dog ikke 1. påskedag, 1. pinsedag og tidsrummet 18. december til 6. januar.

En billigbillet (week-end- eller søndagsbillet) mellem Odense og Brenderup koster kr. 4,40 (32 km) mod dobbeltbillet kr. 5,90 (enkeltbillet Odense-Brenderup koster kr. 3,90).

Mellem Odense og Middelfart har statsbanerne eneret på befordring af banepakker, styk- og vognladningsgods samt levende dyr.

Persontaksterne på Nordvestfyenske Jernbane er til enhver tid delvis bestemt af statsbanernes takster, idet en rejse mellem to andre stationer på strækningen Odense-Middelfart ikke må blive dyrere end mellem Odense og Middelfart over Aarup.

Ligeledes skal billetprisen Odense-Bogense over Brenderup (45 km) være den samme som Odense-Bogense over Otterup (38 km).

Statistik.

	Jernbanedrift		Automobildrift		
	1938/39	1953/54	1938/39	1953/54	
Indtægt pr. personkm i øre	4,48	8,28	—	11,49	
— — tonkm i øre	18,43	48,15	—	14,60	
Middeltransportlængde:					
Personer	km	18,0	18,4	—	14,1
Gods	—	25,6	22,5	—	16,0

IX. TRAFIKTAL.

a. Jernbanedriften.

	1938/39	1952/53	1953/54
Antal rejser	302.404	373.342	362.270
— personkilometer	5.452.169	6.913.585	6.683.326
— — pr. km bane	87.797	111.530	107.622
— tons gods	37.133	33.643	32.167
— tonkilometer	949.944	759.260	722.668
— — pr. km bane	15.297	12.226	11.637

b. Rutebildriften *)

Antal rejser	—	92.000	95.182
— personkilometer	—	1.196.000	1.342.066
— tons pakker og gods	—	126	129

*) For de i fællesskab med Danske Statsbaner og Nordfyenske Jernbane drevne omnibusruter, der ikke er medregnet i ovenstående trafiktal, kan følgende oplyses:

	O. M. B. andel	Ialt antal rejser	
		1952/53	1953/54
Odense-Middelfart-Kolding ..	50%	ca. 347.000	ca. 385.000
Odense-Søndersø-Bogense ...	40%	97.188	100.018
Ialt		444.188	485.018
Part til O. M. B. ...		162.375	232.500

Særlige transporter.

På de tre største roestationer Farstrup, Veflinge og Blanke blev ved banens foranstaltning og bekostning i 1951-52 opført læsseramper, beregnet for læsning af sukkerroer til fabrik i Odense. Læsseramperne er blevet en god hjælp for leverandørerne, som lettes meget ved aflæsning af roer såvel tidsmæssigt som arbejdsmæssigt, og flere transporter også af anden art er erhvervet tilbage eller bibeholdt med jernbane som følge af disse rampers opførelse.

Transporten af roer og affald foregår i tiden fra medio september til omkring årsskiftet og afvikles ved hjælp af stor motorvogn – som særtog, når der haves tilstrækkeligt behov herfor.

I sidste kampagne – 1953/54 – transporterede jernbanen 440 vognladninger roer og 246 vognladninger affald.

Transporterne på Nordvestfynske Jernbane er iøvrigt præget af, at det er en decideret landbrugs- og gartneriprodukts-bane.

Det kan således nævnes, at der ved stationerne Morud, Veflinge, Gamby, Harndrup og Brenderup er opført andels-frugtsamler-centraler, store lagerbygninger, hvorfra der foregår væsentlige transporter såvel stykgods som vognladninger af frugt og grøntsager både til salgsforeningen i Odense, Københavns Grønttorvsauktion som til eksport til udlandet. Væsentlige transporter af bær og træfrugter kommer til transport med jernbanen, og det kan nævnes, at man i en god jordbærsæson har måttet køre særtog Brenderup–Odense med 8 vognladninger jordbær en søndag formiddag. (Bærrene skulle til København).

De største godsforsendelsers arter og mængde i 1953/54.

Sukkerroer	5.584 t
Købmandsgods (maskiner, papiraffald, klude)	4.172 t
Frugt	3.063 t
Roeaffald	2.572 t
Kunstgødning	2.162 t
Træ og trævarer	917 t
Sten	759 t
Kul	536 t
Grus	521 t

De største transporter finder sted mellem Brenderup og Odense. Det kan tilføjes, at der i Bogense findes større industrivirksomheder – jernstøberi, garveri, landbrugsmaskinfabrik – som alle benytter jernbanen til transporter via Middelfart til og fra Jylland. Endvidere findes i Farstrup et ret stort savværk og møbelfabrik, der er gode kunder hos jernbanen. I Røjle findes en madrasfabrik, som dagligt sender en vognladning madrasser til kunder i København.

Ved det private industri-sidespor i Tarup læsses og aflæsses ca. 12 vognladninger ugentlig af gl. papir og klude.

Med hensyn til hvor hurtigt trafikken afvikles, skal man oplyse, at efter at jernbanens motorvogne nu er moderniserede, er den fornødne trækraft til enhver tid tilstede, således at alle transporter afvikles indenfor det døgn, hvori de indleveres. Transporternes beskaffenhed – frugt, grøntsager o. l. er ofte sådan, at hurtigt befordring er påkrævet.

Persontrafikken på banen.

- a) Det normalt *højeste antal* rejsende daglig (bortset fra spidsbelastning ved højtider og på helligdage) i begge retninger hver for sig indenfor et tidsrum af 2 timer:

Hverdage mod Odense	(5,45-7,30)	sommer	137	vinter	161
— fra —	(16,55-18,40)	—	118	—	158
Alm. søndage fra Odense	(9,45-11,45)	—	180	—	118
— — —	(21,10-23,00)	—	156	—	88
— — mod —	(18,00-19,35)	—	136	—	105
— — — —	(21,30-23,15)	—	128	—	133

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

Fra Odense	(9,45-11,45)	ca. 500
Mod —	(18,00-19,35)	— 500

Det må i denne forbindelse tilføjes, at en god sommersøndag med stævner i Langesø (en vintersøndag med skisportsstævne sammested) kan bringe ca. 1.000 rejsende ud fra Odense og tilbage med et enkelt tog.

X. SAMLET ØKONOMISK OVERSIGT.

	<i>Jernbane og rutebiler.</i>				
	1938/39	1950/51	1951/52	1952/53	1953/54
Indtægt af personbefordring .	244.395	684.734	727.282	729.401	708.014
— — godsbefordring ..	183.975	465.176	445.852	399.509	385.953
— — postbefordring ...	17.335	25.293	30.900	33.575	35.471
Andre indtægter	45.163	128.124	140.164	127.048	151.126
Samlet driftsindtægt	490.868	1.303.327	1.344.198	1.289.533	1.280.564
Samlede driftsudgifter	514.435	1.399.767	1.613.475	1.651.029	1.531.228
(uden afskrivninger, forrentning af lån, afdrag på lån, henlæggelser og forpagtningsafgifter)					
Renter af lån:					
a) Moderniseringslån	4.093	2.441	2.263	2.076	1.882
b) Prioritetslån og andre faste lån	45.735	34.457	33.091	32.723	30.878
Afdrag på lån:					
a) Moderniseringslån	2.550	4.203	4.381	4.568	4.762
b) Prioritetslån og andre faste lån	17.518	30.705	32.071	32.439	34.284
Afskrivning på rutebiler m. v.	0	24.431	29.515	30.015	30.015
Henlæggelse til afskr.fond ...	0	0	0	0	0
Forpagtningsafgifter	0	0	0	0	0
Ialt udgifter	584.331	1.496.004	1.714.796	1.752.850	1.633.049
Endeligt resultat ...	÷ 93.463	÷ 192.677	÷ 370.598	÷ 463.317	÷ 352.485

Statsbanernes indtægt af gennemgående billetter og direkte ekspederet gods for 1952/53 andrager henholdsvis ca. 215.000 kr. og ca. 422.000 kr., ialt ca. 637.000 kr.

Omnibusdriften.

	1938/39	1951/52	1952/53	1953/54
Indtægt	kr. 0	142.123	162.082	171.503
Udgift	— 0	124.526	150.831	125.493
Overskud ...	kr. 0	17.597	11.251	46.010
Afskrivning	— 0	29.515	30.015	30.015
Restoverskud ...	kr. 0	÷ 11.918	÷ 18.764	15.995
Indtægt pr. vognkilometer	kr. 0	0,80	0,83	0,87
Udgift — —	— 0	0,86	0,92	0,79

XI. BANENS STILLING I ØKONOMISK HENSEENDE.

Status pr. 31. marts 1954

Aktiver.

Baneanlægget	kr. 2.373.211,49
Modernisering I, jfr. lov nr. 53 af ¹⁴ / ₃ 1931	— 39.526,40
Anskaffelse af rutebiler	— 63.184,48
Læsseramper	— 5.323,28
Påbegyndte arbejder:	
Traktorskur	— 2.793,84
Sikringsanlæg	— 18.692,78
Bilgarage i Brenderup	— 18.447,34
Baneafdelingens lager	— 84.127,46
Maskinafdelingens lager	— 38.775,47
Kassekonto	— 53.019,92
Kassebeholdning ved stationerne	— 27.872,38
Brenderup Bank	— 385,04
Postkonto	— 21.666,84
Afskrivningsfonden, bankindsud m. v.	— 296.092,88
Tilgode hos fremmede befordringsmyndigheder	— 10.020,95
Forskellige debitorer	— 37.729,68
Underskud 1953/54	— 352.485,34
Statusunderskud	— 145.361,54
Modernisering II (lov nr. 130 af ²³ / ₃ 1948) bevilling ...	— 1.683.500,00
	<u>kr. 5.272.217,11</u>

Passiver.

Aktiekapital	kr. 1.716.450,00
Prioritetslån (oprindelig kr. 1.300.000)	— 656.761,49
Lån hos staten (moderniseringsforanst. I, lov nr. 53 af ¹⁴ / ₃ 1931)	— 39.526,40
Fyens Diskonto Kasse (kassekredit)	— 752.137,41
Efterkravskonto	— 12.833,95
Forskellige kreditorer	— 69.756,70
Skyldig til fremmede befordringsmyndigheder	— 10.394,83
At overføre:	kr. 3.257.860,78

	Overført:	kr.	3.257.860,78
Afskrivningsfonden	—		296.092,88
Skyld til pensionskassen	—		145.361,54
Moderniseringsforanstaltninger II af $\frac{23}{3}$ 1948:			
Bevilget	kr.	1.683.500,00	
Banens udlæg — afholdt af kassekredit	—	110.598,09	— 1.572.901,91
Modtaget fra staten à conto	—	744.075,60	
— — kommunerne à conto	—	308.849,37	
— — afskrivningsfonden à conto	—	282.000,00	
Endnu ikke afregnet moderniseringsarbejde	—	237.976,94	
			<u>kr. 5.272.217,11</u>

Samtlige kommuner har givet garanti for banens drift indtil $\frac{31}{3}$ 1956.

Supplerende oplysninger

Da det af en del af privatbanernes oplysninger til privatbanekommissionen af 1954 ikke fremgår, hvor meget trafik samt indtægt og udgift, der har været på jernbane — ruteautomobiler og lastbiler — *hver for sig*, anmoder man om, at følgende oplysninger for 1952/53 (1952) og 1953/54 (1953) må blive fremsendt snarest muligt, så vidt muligt omgående:

1) <i>Jernbane:</i>	1952/53	1953/54
Antal rejser	373.342	362.270
Antal tons gods	33.643	32.167
Indtægt af personbefordringen	582.842 kr.	553.683 kr.
Indtægt af godsbefordringen	383.986 —	368.781 —
Samlet indtægt	1.127.452 —	1.109.061 —
2) <i>Ruteautomobiler:</i>		
Antal rejser	92.000	95.182
Antal tons gods	126	129
Indtægt af personbefordringen	146.559 kr.	154.331 kr.
Indtægt af godsbefordringen	15.523 —	17.172 —
Samlet indtægt	162.082 —	171.503 —
3) <i>Lastbiler:</i>		
Antal tons gods	0	0
Indtægt af godsbefordringen	0	0
Ligeledes ønskes <i>driftsudgifter</i> adskilt i:		
Jernbane (ekskl. renter og afdrag på anlægslån)	1.506.842 kr.	1.412.380 kr.
Rutebiler	180.846 —	155.508 —
Lastbiler	0	0

Såfremt banen oppebærer andel i driftsoverskud fra konkurrerende bilruter, bedes beløbet opgivet for 1953/54 og grunden til, at man modtager denne andel.

Nordfynske Jernbane	36.945 kr.
DSB	82.017 -

Overenskomst med Nordfynske Jernbane (40 % af overskud) samt med DSB (50 % af overskud), idet ruterne er sideløbende med Nordvestfynske Jernbane.

Statsbanernes indtægt af personbefordringen i 1952/53 i retning til og fra statsbanerne bedes opgivet, idet beløbet for *blankobilletter*, der ikke er specificeret i statsbanernes årsberetning, anslås skønsmæssigt.

215.000 kr.

Sluttelig ønskes opgivet, hvilke moderniseringslån og andre lån, bortset fra anlægslån, banen i øvrigt har, og den årlige udgift til renter og afdrag for hvert lån.

Moderniseringslån af 1931:

Renter	1.882 kr.
Afdrag	4.762 -
Restlån	39.526 -

Nordvestfynske Jernbane.

Driftsbestyreren.

E. B.

A. Pedersen.

Odense, den 28. september 1954.

BILAG 26b.

NORDVESTFYENSKE JERNBANE

Driftsbestyreren.

Odense, d. 2. juni 1954.

Under henvisning til den ærede privatkommissions skrivelse af 21. maj 1954 tillader man sig herved at fremsende i 20 eksemplarer de ønskede oplysninger vedrørende indtægt af postekspedition og postbefordring på Nordvestfynske Jernbane.

Betaling for postekspedition i april måned 1954 andrager for hver station:

Villestofte	230,24 kr.	Brenderup	925,29 -
Korup	500,15 -	Asperup	542,40 -
Langesø	385,46 -	Blanke	214,72 -
Morud	357,86 -	Kustrup	201,36 -
Farstrup	288,02 -	Røjle	444,96 -
Veflinge	560,95 -	Holse	235,85 -
Gamby :	554,92 -	Mejlskov	263,02 -
Nymark	275,08 -	Kassemose	326,82 -
Harndrup	681,24 -		

Banens indtægt ved postbefordring har i regnskabsåret 1953/54 udgjort ialt kr. 35.471,24.

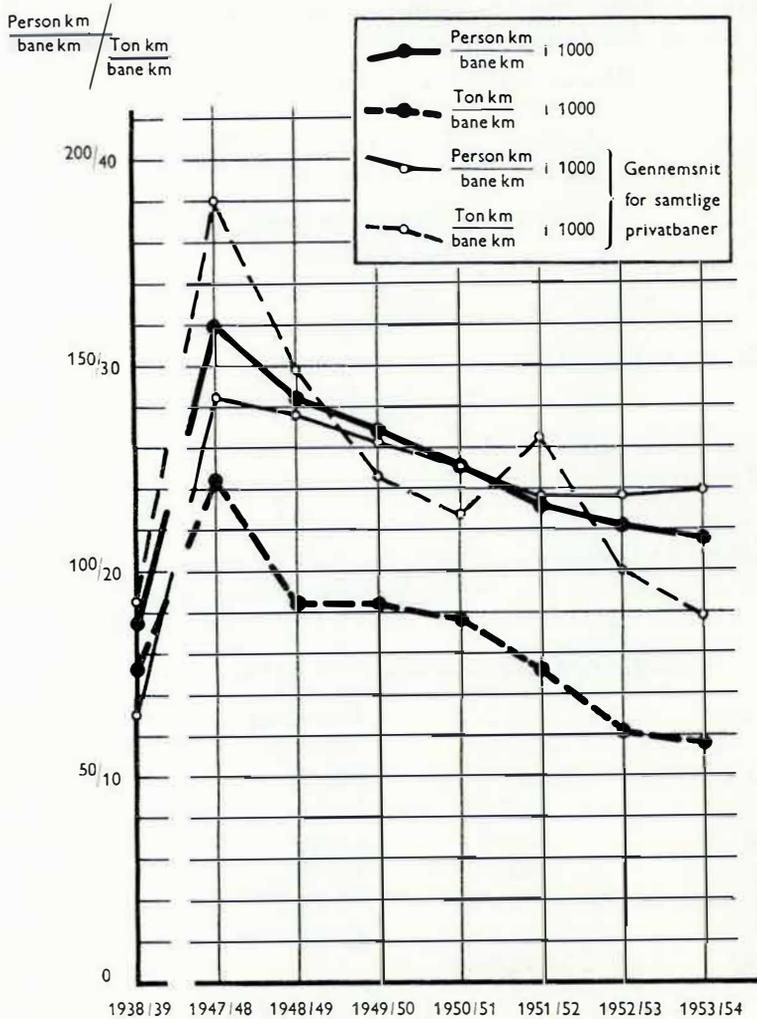
A. Pedersen.

PRIVATBANEKOMMISSIONEN AF 1954,

adr.: Ministeriet for offentlige arbejder,
København.

Nordvestfyenske jernbane.

TRAFIKDIAGRAM.



PRIVATBANekommissionen AF 1954.

København, den 14. december 1954.

BRENDERUP-BOGENSE.

I privatbanekommissionens plenarmøde den 8. oktober 1954 blev jeg anmodet om i samarbejde med driftsbestyrer P. Hansen at foretage en undersøgelse vedrørende Nordvestfynske Jernbanes strækning fra Brenderup til Bogense samt søge oplyst, hvad det rent økonomisk vil betyde for nævnte bane og Nordfynske Jernbane, hvis man tænker sig strækningen Brenderup-Bogense nedlagt.

På grundlag af oplysninger fra de to baners direktører og efter forhandlinger med disse skal jeg tillade mig at udtale følgende:

Nordvestfynske Jernbane har i 1953/54 haft ialt 6.683.300 personkilometer, der fordeles sig således, idet der samtidig gives oplysning om antal personkilometer pr. banekilometer og persontrafikkens procentandel af hele banens trafik:

	Person- kilometer	Personkilometer pr. banekilometer	Personkilo- meter i ‰
Odense-Brederup	4.836.800	151.623	72,4
Brederup-Middelfart	1.306.500	74.232	19,6
Brederup-Bogense	540.000	42.862	8,0
	<u>6.683.300</u>		

og banen har i samme år præsteret ialt 722.700 tonkilometer, der opstillet på tilsvarende måde fordeles sig således:

	Ton- kilometer	Tonkilometer pr. banekilometer	Tonkilo- meter i ‰
Odense-Brederup	503.500	15.780	69,7
Brederup-Middelfart	163.100	9.300	22,5
Brederup-Bogense	56.100	4.460	7,8
	<u>722.700</u>		

Strækningen Brederup-Bogense befares i hver retning på hverdage med 7 tog, dog onsdag og lørdag desuden af 2 sene aftentog og om søndagen med 8 tog. Der er normalt ikke egentlige godstog på strækningen, idet vognladningsgods tages med af et par af persontogene. Der transporteres gennemsnitlig på hverdage til og fra Bogense ca. 45 rejsende, og til og fra Brederup og herudover ca. 60 rejsende, og på søndage til og fra Bogense ca. 80 rejsende, og til og fra Brederup og herudover ca. 130 rejsende.

Med hensyn til transport af vognladningsgods på – og til og fra – strækningen Brederup-Bogense er »transit« fra og til DSB via Middelfart til og fra Bogense den overvejende del af transporterne. Nærmere analyseret kan transporten af vognladningsgods opstilles således:

Bogense station:

»Transit« (Brederup-Bogense) til Bogense 169 vgl., ialt 1.733 t, heraf er 165 vgl. fra DSB via Middelfart.

»Transit« (Bogense-Brederup) fra Bogense 70 vgl., ialt 396 t, alle 70 vgl. videre udover OMB via Middelfart.

Kassemose, Mejlskov og Holse stationer:

Lokalt på OMB (incl. Middelfart og Odense).

Fra Kassemose, Mejlskov og Holse: 96 vgl., ialt 819 t.

Til Kassemose, Mejlskov og Holse: 49 vgl., ialt 532 t.

Udover OMB og transport på DSB m. v.:

Fra Kassemose, Mejlskov og Holse: 4 vgl., ialt 44 t.

Til Kassemose, Mejlskov og Holse: 6 vgl., ialt 58 t.

Alle 10 vognladninger via Middelfart.

Fra mellemstationerne er der altså en meget ringe samtrafik med DSB, medens der er nogen lokaltrafik, hvoraf alt øvrigt er til og fra strækningen Brenderup–Odense.

Med hensyn til forsendelse af banepakker har banen oplyst, at de 3 mellemstationer hver har en indtægt heraf på ca. 6–700 kr., medens Bogense har en indtægt på ca. 5.000 kr.

Driftsbestyrer P. Hansen har desuden oplyst samtlige udgifter, der er forbundet med driften af omhandlede strækning til stationstjeneste, togtjeneste, bancafdeling, maskinafdeling, materiellets vedligeholdelse samt forskellige andre udgifter, og dette sammenholdt med den med ovenanførte trafik forbundne indtægt er opgjort til at give et endeligt driftsresultat på minus 67.662 kr. Fra tilsynets side mener man dog på grundlag af et noget ændret udgiftsbudget, at der bør regnes med et underskud på ca. 80.000 kr.

I begge tilfælde er ikke medregnet nogen andel i reguleringstillæg til pensionister.

Godsforsendelse (vognladningsgods + stykgods) fra og til strækningen Brenderup (ekscl.)–Bogense (incl.) giver hovedstrækningen Odense–Brenderup–Middelfart en indtægt på ca. 37.000 kr., der i det store og hele vil gå tabt ved nedlægning af Brenderup–Bogense strækningen, såfremt bildrift ikke etableres.

Nordvestfynske Jernbanes samlede indtægt ved banedriften i henhold til regnskabet for 1953/54 udgør	1.109.000 kr.
Indtægten for strækningen Brenderup–Bogense er af banen opgjort til	120.000 –
Indtægten af jernbanedriften på hovedstrækningen er herefter	989.000 kr.
eller:	
Hovedstrækning indtægt	19.800 kr./km
og Brenderup–Bogense indtægt	9.900 kr./km

Udgifterne udgør:

For hovedstrækningen

24.200 kr./km

– Brenderup–Bogense

16.500 kr./km

således at driftsresultatet af de 2 strækninger er henholdsvis ÷ 4.400 kr./km og ÷ 6.600 kr./km.

Bildrift:

Driftsbestyrer P. Hansen har foretaget en kalkule over afviklingen af trafikken med rutebiler og lastbiler, idet der forudsættes samme person- og stykgodstrafik, samt at bestemmelserne om Nordvestfynske Jernbanes andel i indtægten af trafikken mellem Odense og Bogense ophæves. Ved anskaffelse af 2 rutebiler samt 1 lastbil og bibeholdelse af mel-

lemstationerne til brug for indlevering af stykgods m. v. bliver det endelige resultat af bildriften ÷ 32.000 kr. (idet banepakker, indleveret i Bogense, regnes transporteret af Nordfynske Jernbane).

I et af tilsynet opstillet budget for bildrift er forudsat, at banen overlader stykgods-befordringen til en privat mand, der skulle køre på banens koncession – afgift eller betaling 0 – og idet det iøvrigt påregnes, at persontrafikken på strækningen kunne klares med 1½ rutebil (fællesreserve med andre af banens rutebillinier), vil jeg skønne, idet banens tal i det væsentlige er benyttet, at bildriften under disse omstændigheder vil give et underskud på ca. 21.000 kr.

NORDFYNSKE JERNBANE.

Gods-samtrafikken mellem Nordfynske og Nordvestfynske Jernbaner er meget ringe, således i 1953/54: 1 vogn vognladningsgods (3,4 t) og ialt stykgods: 28,1 t, repræsenterende en indtægt for Nordvestfynske Jernbane på kun 381,32 kr.

Af de tidligere nævnte 235 vogne (165 + 70) fra og til DSB m. v. til og fra Bogense station vil ved en eventuel nedlægning af Brenderup–Bogense en del gå via Odense og ad Nordfynske Jernbane, resten tabes såvel for DSB som for privatbanerne. Da bilerne allerede har taget meget godstransport fra banerne, må det påregnes, at det, der er tilbage, er transporter over længere afstande, hvorved omkørslen via Odense i økonomisk henseende er mindre mærkbar, samt at det drejer sig om godsarter, der ikke egner sig for landevejstransport. Regnes af de 235 vogne med en samlet godsmængde på 2.075 t kun 100 vogne bevaret for banerne og sendt over Nordfynske Jernbane, vil en eventuel nedlægning af Brenderup–Bogense strækningen, hvorved den mellem banerne trufne overenskomst om fællesbenyttelse af Bogense station falder bort, efter tilsynets beregning give Nordfynske Jernbane et minus på 16.000 kr. Direktør Andersen har opgivet et minus på 30.000 kr., men hertil må bemærkes, at når tallene skal sammenlignes på ensartet grundlag, ændres sidstnævnte beløb til ÷ 21.000 kr., idet vognladningsgods bør antages at ville give yderligere ca. 4.000 kr., og banepakker, repræsenterende en indtægt på ca. 5.000 kr., regnes at blive befordret over Nordfynske Jernbane.

Resumé og sammenstilling.

Banernes samlede underskud var i 1953/54:

Nordvestfynske Jernbane	ca.	352.500 kr.
Nordfynske Jernbane	–	368.500 –
Ialt underskud ...	ca.	<u>721.000 kr.</u>

I. NEDLÆGNING AF BANESTRÆKNINGEN BRENDERUP–BOGENSE, IDET DER IKKE ETABLERES BILDRIFT.

	Efter tilsynet	Efter banerne
Brenderup–Bogense strækningens underskud, spares ca.	80.000 kr.	67.700 kr.
Hovedstrækningen Odense–Middelfart vil for tabte gods-forsendelser (vognladningsgods og stykgods) miste (maksimalt)	37.000 –	37.000 –
Nordvestfynske Jernbanes regnskab vil forbedres med ca.	<u>43.000 kr.</u>	<u>30.700 kr.</u>

	Efter tilsynet	Efter banerne
Nordfynske Jernbanes regnskab vil forringes med maksimalt (idet der ikke er taget hensyn til indtægten ved stykgodsbefordring til og fra Bogense)	16.000 —	21.000 —
eller en samlet besparelse på	<u>27.000 kr.</u>	<u>9.700 kr.</u>
eller i pct. af banernes samlede underskud	3,7 %	1,3 %

II. NEDLÆGNING AF BANESTRÆKNINGEN BRENDERUP-BOGENSE MED ETABLERING AF BILDRIFT.

	Efter tilsynet	Efter banerne
Brenderup-Bogense strækningens underskud spares	ca. 80.000 kr.	67.700 kr.
Hovedstrækningen Odense-Middelfart vil for tabte godsforsendelser (kun vognladningsgods) miste	20.000 —	20.000 —
Sparet ca.	60.000 kr.	47.700 kr.
Bildrift er af banen opgjort til at give et underskud på ca. 21.000 kr., men hertil kommer udgift til 1/2 mand, 5.000 kr., som er forudsat sparet på Brenderup station (og indgår som besparelse i beløbet 80.000 kr.), men som måske ikke kan spares ved etablering af bildrift, ialt	26.000 —	32.000 —
Nordvestfynske Jernbanes regnskab vil forbedres med ca.	34.000 kr.	15.700 kr.
Nordfynske Jernbanes regnskab vil forringes med ... ca.	16.000 —	21.000 —
eller en samlet besparelse på	<u>+ 18.000 kr.</u>	<u>÷ 6.700 kr.</u>
eller i pct. af banernes samlede underskud	2,5 %	÷ 0,9 %

Som det fremgår af ovenstående, vil der ved nedlægning af strækningen Brenderup-Bogense for begge baner taget under eet efter tilsynets skøn kunne opnås en mindre årlig besparelse (18.000–27.000 kr.), hvadenten der i stedet etableres bildrift eller ej; efter banernes opgørelse: det første tilfælde en forøgelse af underskudet på 6.700 kr., medens der, såfremt bildrift ikke oprettes, skulle kunne spares ca. 9.700 kr.

I realiteten drejer det sig således kun om forholdsvis ringe beløb, hvis størrelse er afhængig af flere usikre skøn om den fremtidige trafik, og det er sandsynligt, at besparelsen ikke vil stå i et rimeligt forhold til de ulemper og den utilfredshed – vel navnlig for Bogenses vedkommende – der for tiden må forudses at ville fremkomme ved en eventuel nedlægning.

P. Harboe.