KIRSTEN HELLE PEDERSEN

KAMPEN OM KERTEMINDEBANEN

En undersøgelse af anlæggelsen af en privatbane i 1890erne

Odense 1978

HISTORISKE STUDIER FRA FYN Nr. 4

Udgivet af Historisk Samfund for Fyns stift

Forord.

Beslutninger om store offentlige investeringer i kommunikationsanlæg: havne, jernbaner, motorveje, lufthavne og broer påkalder sig altid meget betydelig interesse i de lokalsamfund, som berøres af dem. Dette skyldes ikke blot den direkte økonomiske betydning af selve investeringerne, men især de store ændringer i lokalsamfundene, som man ved kommunikationsanlægene vil medføre efter deres anlæg. Lokale pressionsgrupper er derfor meget aktive for at påvirke beslutningstagerne.

Dette var også tilfældet i 188oerne og 189oerne under forsøgene på at skaffe Nordøstfyn jernbaneforbindelse til et punkt på statsbanen Nyborg-Odense. Handelsinteresser i Odense ønskede banen ført direkte til byen ligesom hovedparten af landboerne i området gjorde, mens handelsinteresser i Kerteminde mente, at det ville være til betydelig skade for deres by, hvis banen førtes direkte til Odense. Den foreliggende undersøgelse beskriver kampen mellem disse interessegrupper og deres forsøg på at påvirke regering og rigsdag.

Undersøgelsen publiceres her i nøjagtig den form, i hvilken den i april 1976 indleveredes som speciale i historie ved Odense Universitet. Dette medfører, at der ikke er taget hensyn til litteratur publiceret efter dette tidspunkt. På samme måde er oplysninger fra landkommunearkiver afleveret til Landsarkivet for Fyn efter dette tidspunkt ikke medtaget. Kerteminde byråds forhandlingsprotokol fra perioden, som desværre ikke kunne anvendes ved undersøgelsen, er stadig ikke fundet og må i hvert fald foreløbigt betragtes som tabt.

Odense april 1978 Kirsten Helle Pedersen

Indholdsfortegnelse.

1 Problemstilling og materiale ..... 4.

2 Generelle forudsætninger for jernbaneanlæg ..... 12.

3 Statsstøtte til danske privatbaner til og med den store Privatbanelov af 1894 ..... 14.

3.1 Generelle bemærkninger ..... 14.

3.2 Forskellige støtteformer før 1894-loven ..... 18.

3.3 Den faktise statsstøtte før Privatbaneloven af 1894 ..... 23.

3.4 Den store Privatbanelov af 1894 ..... 28.

4 Befolknings- og erhvervsforhold af betydning for planerne om baneanlæg på Nordøstfyn ..... 30.

4.1 Befolknings- og erhvervsstruktur på landet på Nordøstfyn ..... 30.

4.2 Udviklingen i de fynske købstæders størrelse og struktur 1860-1901 ..... 38.

4.3 Befolkningsunderlag og rentabilitet for forskellige linieføringer ..... 41.

5 Kertemindebane-projekter før 1890'erne ..... 46.

6 Lovgrundlag, aktietegning og koncession ..... 65.

6.1 Første fase. Genoptagelse af Odense-Kerteminde-Dalby projektet. Lovgrundlag skabes ..... 65.

6.2 Anden fase. Aktietegning og ansøgning om koncession på henholdsvis en Odense-Kerteminde-Dalby og en Kerteminde-Ullerslev bane ..... 85.

6.2.1 Aktietegning og ansøgning om koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane ..... 86.

6.2.2 Det konkurrerende projekt: Kerteminde-Ullerslev. Aktietegning og ansøgning om koncession ..... 97.

6.3 Tredie fase. Kompromiset: En Odense-Kerteminde bane uden forlængelse ud på Hindsholm ..... 104.

6.4 Sammenfatning for perioden 1891-96 ..... 115.

7 Stridigheder om banens forløb, forlængelse og finansiering 120

7.1 Linieføringen mellem Odense og Kerteminde ..... 120.

7.2 Enighed om forlængelsen Kerteminde-Dalby ..... 131.

7.3 Forlægninger på Odense-Kerteminde linien. Linieføringen på Hindsholm ..... 141.

7.4 Striden om Kertemindes bidrag til banens overførsel over Kerteminde havn ..... 153.

7.5 Banens åbning ..... 161.

7.6 Sammenfatning for perioden 1896-1900 ..... 163.

8 Konklusion ..... 167.

Bilag 1 Fortegnelse over privatbaner i Danmark åbnet 1847 - 1/1 1901 ..... 175.

Bilag 2 Benyttet trykt materiale med forkortelsesliste ..... 182.

Bilag 3 Benyttet utrykt materiale med forkortelsesliste ..... 185.

Kap. 1. Problemstilling og materiale.

I 1960'erne og 1970'erne har man over store dele af Vesteuropa og USA i takt med nedlægningen af jernbanelinier og ændringen af togfremføringen fra damp- til diesel- og elektrisk drevne lokomotiver set fremstå en stærk interesse i de tidlige jernbaner. Denne interesse har dog, også når der ses bort fra det rent kulrøgnostalgiske islæt, i stadig stigende grad være rettet mod det rent jernbanetekniske[1]. Der kan dog også for en del lande findes eksempler på undersøgelser, hvor de tidlige jernbaner udforskes ud fra en samfundsøkonomisk eller politisk synsvinkel[2].

Den her foreliggende undersøgelse er et forsøg på at belyse nogle enkelte af de politisk-økonomiske forhold, der var af betydning ved anlægget af en dansk privatbane, Kerteminde-banen, fra de første forsøg fremkom i 1870'erne, til banen faktisk blev anlagt i 1890'erne og åbnet år 1900. Undersøgelsen er dog koncentreret om perioden 1891-1900, hvor der uden afbrydelse arbejdedes på projektets gennemførelse. Der er i undersøgelsen lagt vægt på to forhold: for det første, hvilke lokale politisk-økonomiske interessegrupper, der var involveret i sagen om baneanlægget, og hvordan de interagerede, og for det andet, i hvilket omfang beslutningerne om banens anlæg, finansiering og linieføring blev truffet lokalt eller af politiske organer på et overordnet niveau, det vil sige Rigsdagen og Regeringen, herunder specielt Indenrigsministeriet og det heraf udgåede Ministerium for offentlige Arbejder. Samspillet mellem de politiske organer på det overordnede niveau er derimod kun belyst i mindre omfang, da en mere dækkende fremstilling af, hvordan spørgsmålet om Kerteminde-banen behandledes på centralt niveau, ville have krævet ikke blot en behandling af jernbanespørgsmålet i almindelighed på Rigsdagen i 1880'erne og 1890'erne, men også en behandling af den storpolitiske kamp og dens afvikling, med hvilken gennemførelsen af jernbaneforslagene var sammenknyttet. De ovenfor skitserede problemstillinger er naturligvis ikke de eneste, der kan anlægges på anlægget af Kerteminde-banen eller på pri-

1) Jvfr. f.eks. Jernbanelitteratur (bibliografi), udgivet af Søllerød kommunebiblioteker, Holte, 1969 og Ulf Diehl: Om järnvägshistorisk forskning, Tåg (Tidskrift utgiven av svenska järnvägsklubben) 10, 1975, p. 186f.

2) For et yderst begrænset udvalg af disse se nedenfor side 7f..

vatbaneanlæg i almindelighed i Danmark i denne periode, og der er da også, mens undersøgelsen stod på, sket en stadig tildannelse af problemstillingerne på grundlag af vekselvirkningen mellem udgangshypoteserne og de resultater, som undersøgelserne i det tilgængelige materiale gav.

Foruden behandlingen af de nævnte problemstillinger og som ramme herom er der i undersøgelsen givet en som regel kronologisk fremstilling af, hvad der løbende skete i sagen om anlægget af en jernbane til Kerteminde med en eventuel forlængelse ud på Hindsholm.

Mens samspillet mellem de politiske organer på det overordnede plan som nævnt kun er behandlet i grove træk, er det søgt at give en mere dækkende beskrivelse af, hvordan resultatet af samspillet mellem Regering og Rigsdag var på privatbaneområdet for perioden frem til den store privatbanelov i 1894. Dette skal forstås således, at der efter gennemgangen af problemstillinger og materiale i dette kapitel og kapitel 2s kortfattede betragtninger over nogle generelle forudsætninger for jernbaneanlæg i kapitel 3 gives en gennemgang af den statslige støttepolitik med hensyn til privatbaneanlæg, således som den viste sig ved den rent faktisk givne støtte til gennemførte privatbaneanlæg, men uden at der i væsentlig grad gåes ind på, hvilke politiske forhold på det overordnede niveau, der var grundlaget for den førte politik. Dette er gjort ud fra den synsvinkel, at det, der for de forskellige lokale grupper, som arbejdede med planer om jernbaneanlæg, på ethvert tidspunkt var væsentligt, var, hvilken støttepolitik statsmagten i den umiddelbart foregående periode havde ført, idet det var denne, et baneprojekt måtte planlægges efter. Hvilke politiske konstellationer den statslige politik var resultat af, var mindre væsentligt, med mindre konstellationerne var ændret væsentligt, siden der sidst var givet støtte til en bane.

For at give en baggrund for vurderingen af de resultater, som samspillet mellem de lokale interessegrupper gav, er der derefter i kapitel 4 givet en oversigt over økonomiske og demografiske forhold af betydning for anlægget af en bane på Nordøstfyn. De tre kapitler 5, 6 og 7 omhandler forsøgene på at få gennemført anlægget af en Kerteminde-bane og selve gennemførelsen af anlægget, idet der lægges specielt vægt på de ovenfor anførte problemstillinger. Fremstillingen afsluttes af kapitel 8, hvori der konkluderes.

Som det fremgår af det ovenstående, er der ikke ved valget af problemstillinger lagt særligt vægt på, at det specielt drejede sig om et jernbaneanlæg. Havde undersøgelsens tidsmæssige afgrænsning været en anden, kunne de samme problemstillinger have været anvendt på andre store offentlige investeringer i et afgrænset område.

Med de valgte problemstillinger og afgrænsninger har den litteratur, der med udbytte har kunnet udnyttes, været ret begrænset. Med hensyn til behandlingen af privatbanebyggeri i almindelighed har der stort set kun kunnet drages nytte af fire værker, nemlig Koefoed's bog om de skandinaviske landes jernbaner fra 1884, Scharling's afsnit om jernbanerne i Falbe-Hansen og Scharling's Danmarks Statistik fra 1878 med supplement fra 1891, Rich. Willerslev's afsnit i DSBs jubilæumsværk fra 1947 og Niels Jensen's bog: Danmarks Jernbaner 1847-1972 fra 1972. Af de nævnte er de to første absolut de bedste. Koefoed så, trods det tidlige tidspunkt bogen er skrevet på, de store linier i støttepolitikken overfor privatbanerne, og Scharling har gjort forsøg på at komme bag lovparagraffernes meget forskellige formulering og beregne statsstøttens virkelige omfang i de forskellige tilfælde. Willerslev's afsnit i DSBs jubilæumsværk bærer præg af at være et bestillingsarbejde næsten udelukkende baseret på læsning af Rigsdagstidende og uden megen forståelse for statsstøttens reelle omfang, mens Niels Jensen's bog af historiske oplysninger i det væsentlige kun giver en serie data for banestrækningernes åbning[3]. Anlagt på en noget anden måde end nogen af de fire nævnte er Aage Aagesen's: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark, fra 1949, som imidlertid har et godt afsnit om de ændringer i det danske samfund, der var baggrunden for det store jernbanebyggeri i Danmark i anden halvdel af det 19. århundrede[4]. I analysen af statsmagtens holdning til spørgsmålet om hvilke dele af banenettet, der skulle anlægges som statsbane, og hvilke som privatbane, kan ingen af de nævnte værker med hensyn til danske forhold imidlertid måle sig med Sverker Oredsson's behandling af de tilsvarende forhold i Sverige, lige så lidt som DSB-festskriftet

3) L. Koefoed: Danmarks, Norges og Sverrigs Jernbaner, Kbh. 1884. Falbe-Hansen og Scharling: Danmarks Statistik, bd. 3, 1878, p. 38ff og supplementsbind 1891, p. 235ff. De danske Statsbaner 1847-1947, Kbh. 1947, p. 18ff. Niels Jensen: Danske Jernbaner 1847-1972, Kbh. 1972.
4) Aage Aagesen: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark, Kbh. 1949.

fra 1947 kan måle sig med SJs jubilæumsskrift fra 1956[5]. Ved beskrivelsen af forarbejdet og gennemførelsen af anlægget af Kerteminde-banen, har den trykte litteratur været af yderst begrænset værdi. Et 25-års-jubilæumsskrift eksisterer, men oplysningerne om anlægget indskrænker sig til ½ side[6]. For en del af de deltagende personer kan der findes baggrundsoplysninger i jubilæumsskrifter for andre lokale institutioner, som de har været tilknyttet, i lokale vejvisere og i enkelte artikler[7]. Af trykt materiale til belysning af gennemførelsen af baneanlægget har det, der har været af størst værdi, været trykte kilder, således Rigsdagstidende, de trykte forhandlingsprotokoller for Odense Byråd, for Odense Amtsråd og for liniebesigtigelses- og ekspropriationskommissionen, samt de lokale aviser. Da arbejdet med de trykte forhandlingsprotokoller i det væsentlige ikke er principielt forskelligt fra arbejdet med de tilsvarende utrykte, vil de blive behandlet nedenfor under gennemgangen af utrykt materiale. De lokale aviser giver i begyndelsen gode referater af mødevirksomheden. I den kritiske periode, hvor kampen mellem Odenseinteresserne og Kertemindeinteresserne tilspidses, lukker imidlertid først Kerteminde og derefter Odense møderne for pressen, og aviserne er derefter kun velunderrettede om de offentlige og som følge deraf mindst interessante møder. Gennemgangen af avisstof efter dette tidspunkt er derfor udført ret ekstensivt[8].

For de valgte problemstillinger er der gjort forsøg på at finde tilsvarende behandlet i fremstillinger om andre baneanlæg. Undersøgelserne af monografier og artikler om andre baneanlæg har dog af ressourcemæssige grunde måttet have en ret sporadisk karakter. Spørgsmålet om lokale interessegrupper og deres indbyrdes modsætningsforhold ved anlægget kan findes behandlet i en del af de banefestskrifter og banemonografier, der vier anlægsfasen nogen opmærksomhed[9]. Spørgsmålet om, i hvil-

---

5) Sverker Oredsson: Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890, Lund, 1969. Sveriges Järnvägar Hundra År. SJ 1856-1956, Stockholm, 1956.
6) Odense-Kjerteminde-Martofte Jernbaneselskab 1900-1925, u. sted (1925).
7) Se nedenfor ved behandlingen af de enkelte personer, f.eks. side 68ff. .
8) Om lukningen af møderne jvfr. Fyens Stiftstidende, 31/1 1891, p. 2, sp. 5 og 12/2 1891, p. 2, sp. 3. Den benyttede avis er først og fremmest Fyens Stiftstidende, men i en del tilfælde suppleret med Fyns Tidende og Kjerteminde Avis.
9) For fynske privatbaner findes de bedste beskrivelser i: J. Lauritsen: Den sydfynske Jærnbane, en illustreret Rejsehaandbog, Odense, 1876. J. Lauritsen: Jærnbanerne Ringe-Faa-

ket omfang den reelle indflydelse lå på lokalt eller på centralt niveau, er fundet godt behandlet i Harald Brugård's speciale om liniestriden om Bergensbanen, hvori han når frem til, at det var indflydelsen fra centralt hold, der var væsentligst, idet det projekt, der havde størst lokal opbakning blev vraget til fordel for et, der havde større opbakning i Stortinget[10].

Fremstillinger af hvilken betydning baneanlæg fik for samfundsudviklingen findes i noget omfang, men er af ringe relevans for denne undersøgelse, da det er valgt at slutte fremstillingen ved banens åbning[11].

Mens relevant litteratur således kun er forefundet i begrænset omfang, har der stået et stort utrykt materiale til rådighed. Først og fremmest må det fremhæves, at meget væsentlige dele af arkiverne, fra den private gruppe, der arbejdede for baneanlægget, er bevaret. For 1870'ernes vedkommende kan arkivalierne findes i Stamhuset Hverringes arkiv i Landsarkivet for Fyn, og for 1880'erne og 1890'erne kan arkivet for "Forretningsudvalget for anlæggelse af en jernbane til det nordøstlige Fyen," herefter i dette kapitel blot kaldet forretningsudvalget, findes i Odense-Kerteminde-Martofte-Jernbanes arkiv, ligeledes i Landsarkivet. Forretningsudvalgsarkivet er meget dækkende for forretningsudvalgets virksomhed fra 1891 og fremefter. Ganske vist mangler udvalgets første forhandlingsprotokol (1891-98), men der findes systematiske rækker af såvel indgåede skrivelser til udvalget som udvalgets koncepter til udgåede skrivelser fra 1891 og fremad. I koncepterne kan man ofte se, hvordan forretningsudvalgets synspunkter er blevet udformet. Dette fremgår således i en del tilfælde ved, at et af udvalgsmedlemmerne har skrevet et koncept til en skrivelse, hvorefter et andet udvalgsmedlem har foretaget korrektioner[12].

---

borg, den nordfynske og Tommerup-Assens, Odense, 1882. Nordvestfynske Jernbane 1911-1936, Odense, (1936). NFJ 1882-1957, Bogense, 1957. Ib V. Andersen: Langelandsbanen 1911-1962, Kbh. 1964. Vigand Rasmussen: Da Ærø skulle have en jernbane, Fynske Årbøger 1974, p. 60ff.

10) Harald Brugård: Linjestriden om Bergensbanen. En undersøgelse af Numedalsalternativets stilling i forhold til Hallingdalsalternativet i tidsrommet 1871-1896, Hovedopgave, Hist. Inst., Oslo, 1972.

11) De mest markante bidrag om dette emne er: R.W. Fogel: Railroads and American Economic Growth, Baltimore, 1964. G.R. Hawke: Railways and Economic Growth in England and Wales, 1840-1870, Oxford, 1970, jvfr. S. Engermann: Railways and Economic Growth in England and Wales 1840-1870, Business History, vol. 13, 1970, p. 124ff.1

12) Angående de nævnte arkivalier jvfr. bilag 3.

Væsentligt har det også været, at Odense Amtsråds arkiv er bevaret i god stand, således at såvel amtsrådets forhandlingsprotokoller, journaler og journalsager er bevaret for den relevante periode og afleveret til Landsarkivet. Amtsrådets forhandlingsprotokol findes også i en trykt version, og da den trykte er ordret overensstemmende med den originale, er den trykte anvendt. Amtsrådets arkiv er væsentligt, fordi amtsrådet i flere faser stod centralt i bestræbelserne for at skabe en bane, og fordi amtsrådet var den myndighed, der skulle godkende sognekommunernes lånoptagning til aktietegning, så sognekommunernes aktietegning i en del tilfælde kan konstateres her[13].

Der er beklagelsesvis ikke afleveret sognekommunale arkiver fra området til Landsarkivet, og der er ikke gjort forsøg på at opspore dem, da det som regel er yderst vanskeligt at finde noget i et ældre sognekommunearkiv i den orden, det ligger i lokalt[14]. Landkommunernes synspunkter er imidlertid ret godt dækket ind, takket være landkommunernes korrespondance med forretningsudvalget, amtsrådet og Kgl. kommissarius (se nedenfor)[15].

For Odense købstads vedkommende er der overhovedet ikke brugt utrykt materiale, idet byrådets forhandlingsprotokol også findes i trykt form.Man kunne betvivle sådanne trykte referaters pålidelighed i den fase af jernbanesagen, hvor pressen ikke fik tilladelse til at referere møderne. Der synes dog ingen grund hertil, idet de trykte forhandlingsprotokoller først udsendtes temmelig længe efter begivenhederne. Desuden kan der, takket være personsammenfaldene mellem medlemmer af byrådet og medlemmer af forretningsudvalget, i forretningsudvalgets arkiv findes fortrolige notater til forhandlingerne i byrådet[16].

Kerteminde købstads stillingtagen i jernbanesagen burde på en del punkter have været dækket bedre ind, end det er sket i denne behandling. Dette hænger ikke blot sammen med, at pressen som ovenfor nævnt var udelukket fra at referere møderne i den afgørende fase, men skyldes også, at der kun har været mu-

---

13) Angående de nævnte arkivalier jvfr. bilag 3. Uddrag af Odense og Assens Amtstuedistrikters Amtsraads og Skoleraads Forhandlinger (senere blot med titlen Odense og Assens Amtsraads of Skoleraads Forhandlinger) 1875-1900. Om sognekommunernes låntagning jvfr. side 90.

14) Forfatteren bygger her på sine erfaringer fra perioden som medarbejder ved Landsarkivet for Fyns indsamling og registrering af kommunearkiver.

15) Om landkommunernes korrespondance med disse jvfr. s. 90, 122, 129

16) Uddrag af Odense Byraads Forhandlinger for aaret ...., 1880-1900, Odense, 1880-1901. Om notater i Forretningsudvalgets arkiv jvfr. side 89.

lighed for at benytte mindre betydningsfulde dele af byens arkiv. De til Landsarkivet afleverede bilag til forhandlingsprotokollen og især de heri indlagte byrådsdagsordener er ganske vist udnyttet, men selve byrådets forhandlingsprotokol for den relevante periode er ikke afleveret til Landsarkivet, og en henvendelse til Kerteminde Kommune om at få lov til at benytte den gav ikke noget resultat[17]. Det manglende materiale for Kertemindes vedkommende har formentlig medført, at denne fremstilling i for høj grad behandler problemerne, som de så ud, set fra Odenses synspunkt. Det er i hvert fald klart, at Odense bys baneprojekt, en Odense-Kerteminde bane, af denne grund har kunnet behandles langt udførligere end Kertemindes projekt, en Kerteminde-Ullerslev bane. Denne skævhed skyldes imidlertid ikke blot, at der har kunnet udnyttes så lidt materiale fra Kerteminde, men også, at der for Odenses vedkommende ikke blot har været mulighed for at benytte byrådets forhandlingsprotokol, og at forretningsudvalget, som det vil blive påvist i fremstillingen, i høj grad repræsenterede Odenseinteresser, og at materiale om Odenses synspunkter derfor også kan findes i forretningsudvalgets arkiv[18]. Hertil kommer den uundgåelige skævhed, der ligger i, at mens Odenses sejrende projekt kan behandles frem til banens åbning år 1900, eksisterede Kertemindes projekt ikke efter 1896[19]. Når Kertemindes synspunkter trods alt har kunnet belyses i ret høj grad, skyldes det byens korrespondance med Ministeriet og Kgl. kommissarius (se nedenfor) om spørgsmålene, samt i nogen grad byens korrespondance med forretningsudvalget[20].

Den del af centraladministrationen, der tog sig af spørgsmål vedrørende privatbaneanlæg, var kontoret for offentlige arbejder under Indenrigsministeriets 2. departement. Dette var i perioden 1894-96 og 1900ff udskilt som et særligt Ministerium for offentlige Arbejder. Den arkivalske kontinuitet er imidlertid ikke berørt af disse ændringer, og kontorets E-journal med tilhørende sager i Ministeriet for offentlige Arbejders arkiv i Rigsarkivet giver et meget dækkende materiale til belysning af baneprojekterne og baneanlægget[21].

---

17) Angående det benyttede materiale fra Kerteminde jvfr. bilag 3.
18) Om forretningsudvalgets stilling til Odense jvfr. side 117.
19) Jvfr. side 104ff. .
20) Jvfr. side 79, 113.
21) Jvfr. siderne 94ff.og bilag 3.

Efter udstedelsen af koncessionen på Odense-Kerteminde banen i 1896, blev der med udnævnelsen af en Kgl. Kommissarius skudt et led ind mellem centraladministrationen og de lokale organer. Arkivet efter den Kgl. kommissarius for banen er yderst velbevaret og findes som en del af Ministeriet for offentlige Arbejders arkiv i Rigsarkivet. Kommissariatsarkivet giver efter 1896 endnu en mulighed for at finde skrivelser. Skrivelser kan naturligvis altid ligge i koncept hos afsenderen og i original hos modtageren, hvis de er bevarede. Efter 1896 kan en stor del af skrivelserne også findes i kommissariatsarkivet, da kommissarius ikke videresendte de skrivelser, han fik til ekspedition, men kommunikerede dem, d.v.s. fremsendte en afskrift. En del sager om Kertemindebanespørgsmålet, der mangler i Odense Amtsråds journalsager, kan findes i original i kommissariatsarkivet. Dette hænger sammen med, at det var amtmanden over Odense Amt, der udnævntes til kommissarius. Dette medførte, at samme person var sekretær for amtsrådet og for kommissarius, og at han anbragte sagerne der, hvor han havde mest brug for dem[22].

Til trods for at den trykte litteratur kun har været til begrænset nytte med de valgte problemstillinger, skulle der således takket være det store utrykte materiale være mulighed for en på de væsentligste områder nogenlunde dækkende fremstilling af kampen om Kerteminde-banen.

---

22) Jvfr. bilag 3 samt nedenfor side 137 og Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 13, her er sager fra Odense Amtsråds Journalsager, 30/43 1894.

Kap. 2. Generelle forudsætninger for baneanlæg.

Generelt kan man forvente, at en bane vil blive anlagt, hvis de beregnede driftsindtægter vil være tilstrækkelige til afskrivningerne og til at forrente den del af anlægskapitalen, der skal forrentes, med den for investeringer med denne sikkerhed sædvanlige forrentning. Ved et rent privat anlagt baneanlæg eller ved et anlæg, hvor det offentlige kun går ind af rent forretningsmæssige grunde, er den del af anlægskapitalen, der skal forrentes, lig hele anlægskapitalen.
Anlæg af baner, hvor hele anlægskapitalen tilvejebringes fra rent privat (d.v.s. ikke-offentlig) side, kan betragtes som et rent økonomisk fænomen. Der er, som vist i kap. 3, kun yderst få eksempler herpå i Danmark. Den sædvanlige situation ved privatbaneanlæg både i Danmark og i udlandet var, at centrale og/eller lokale offentlige myndigheder stillede en vis del af anlægskapitalen til rådighed eller garanterede for dens forrentning[1], og derved blev privatbaneanlæg gjort til et kompliceret politisk-økonomisk fænomen. I sådanne tilfælde må årsagerne til baneanlæg ikke blot søges i forventningerne om offentlig støtte fra centralt eller lokalt hold. En af de baggrundsvariable, der bør klarlægges, ved undersøgelsen af bestræbelser for anlæg af en privatbane er derfor det offentliges støttepolitik. Den offentlige støtte betyder imidlertid ikke, at man normalt kan forvente baner anlagt, hvor de forventede driftsindtægter ikke vil stå i et rimeligt forhold til de forventede driftsudgifter, i hvert fald på længere sigt. Det kan dog være muligt, at et områdes repræsentant i den lovgivende forsamling får gennemført et baneanlæg i sin hjemegn for at sikre sin politiske stilling på kort sigt uden hensyn til banens rentabilitet på langt sigt. Der kan også være militære grunde til jernbaneanlæg på steder, hvor man ikke kan forvente rimelige driftsindtægter. Normalt må man imidlertid gå ud fra, at forventning om offentlig støtte til anlægsudgifterne og forventning om driftsindtægter af en vis størrelse er komplementære faktorer.
I den foreliggende behandling af anlægget af Odense-Kerteminde-Dalby Jernbane, er kapitlerne 3 og 4 derfor, som nævnt i ind-

1) Jvfr. Sverker Oredsson: Järnvägarna och det allmänna, Lund, 1969, p. 12ff.

ledningen, disponeret på den måde, at kapitel 3 indeholder en oversigt over statsmagtens stilling med hensyn til finansiering af privatbaneanlæg i Danmark frem til den store Privatbanelov i 1894, som bl.a. skabte hjemmel for OKDJ, for derved at give et grundlag for vurderingen af, hvilke forventninger, de folk, der stod bag anlægget af OKDJ, kunne stille til statsstøtte. Kapitel 4 indeholder en oversigt over befolkningens størrelse og struktur på Nordøstfyn, som grundlag for vurdering af forskellige Kertemindebaneprojekters forventede rentabilitet.

Kap. 3. Statsstøtte til danske privatbaner til og med den store Privatbanelov i 1894.

3.1 Generelle bemærkninger.

Formålet med dette kapitel er, at give en fremstilling af statsstøtten til privatbaner i Danmark fra begyndelsen frem til det år, hvor Odense-Kerteminde-Dalby banen åbnede. Dette gøres som nævnt først og fremmest for at markere, hvilke forventninger, der fra lokal side kunne næres til statsstøtte til banen og dermed til mulighederne for at finansiere og realisere anlægget. Det er dog også formålet med afsnittet, at forsøge at indplacere Odense-Kerteminde-Dalby banen i en større sammenhæng.

Statens støtte til banerne er ikke beskrevet i detaljer, f. eks. vil forskellige lettelser som fritagelse for brug af stemplet papir og refusion af betalt indførselstold ikke blive medtaget her.

Som grundlag for kapitlet er først og fremmest anvendt love og koncessionsbekendtgørelser for baner, der blev anlagt. Love og koncessioner, der ikke resulterede i baneanlæg, er derimod forbigået.

Det, der behandles i kapitlet, er de baner, der traditionelt opfattes som privatbaner, d.v.s. baner, der er blevet anlagt og eventuelt drevet af et privat selskab. Ved et privat selskab forstås i denne forbindelse et ikke-statsligt selskab. Der kan således godt være tale om et "privat" selskab, selv om staten har udredet 50 % eller mere af anlægsomkostningerne og kommuner og amtskommuner resten[1], når blot selskabet anlægs- og eventuelt driftsmæssigt fungerede som et privat selskab. De sekundære banestrækninger, som staten anlagde, men hvor bidrag til banen pålignedes egnens kommuner, er derimod ikke opfattet som privatbaner, selv om de ikke finansieringsmæssigt er særligt forskellige fra visse privatbaneanlæg, idet de strækninger, som staten anlagde på denne måde, blev anlagt og drevet som en del af statsbanenettet[2].

---

1) For eksempel på en privatbane, hvor staten udredede mere end 50 % af de totale anlægsudgifter, se bilag 1 nr. 26 (Frederikshavn-Skagen banen).

2) Som eksempel herpå kan nævnes Fåborg-Ringe banen (anlagt af staten men forpagtet af Sydfynske Jernbaneselskab) og Assens-Tommerup (anlagt og drevet som statsbane) Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 256-60 og 265f.

Da der i begyndelsen ikke var nogen klar forskel på den samfundsmæssige betydning af de banestrækninger, der blev anlagt som statsbane, og de strækninger, der blev anlagt som privatbane, kan der her være grund til at opridse hovedtrækkene af samspillet mellem stats- og privatbaneanlæg i Danmark i det 19. århundrede.

På Sjælland blev hovedstrækningerne anlagt af det private selskab Sjællandske Jernbaneselskab, der oprindeligt var oprettet til anlæg og drift af Kongerigets første jernbanestrækning København-Roskilde. Selskabet blev dog i 1880 overtaget af staten. De sekundære baner blev anlagt af andre private selskaber. I Jylland og på Fyn blev hovedlinierne anlagt som statsbane, mens linier af sekundær betydning oftest blev anlagt som privatbane[3]. Der findes dog også eksempler på sekundære linier anlagt som statsbane (f.eks. Assens-Tommerup). Hertil kommer, at nogle som privatbane anlagte sekundærlinier hurtigt blev gjort til statsbane, enten fordi liniens betydning hurtigt blev sådan, at den opfattedes som hørende til hovedlinierne (f.eks. Silkeborg-Herning)[4], eller fordi driftsresultaterne var så dårlige, at det var eneste mulighed for banens videreførelse (Østjyske baner, d.v.s. Randers-Grenå og Århus-Ryumgård)[5].

Som støtte for fremstillingen i dette kapitel er tegnet to kort, der henholdsvis viser udviklingen af stats- og privatbanerne 1847-80 (Fig. 3.1) og 1881-1900 (Fig. 3.2). På figurerne er anført årstal for banestrækningens åbning. Når der er valgt at dele udviklingen op på to figurer, skyldes det, at staten i 1880 overtog Sjællandske Jernbaneselskab, hvilket medførte, at sidelinier til Sjællandske Jernbaneselskabs strækninger anlagt efter 1880 altså blev sidelinier til statsbanenettet. Dette ville være vanskeligt at illustrere, med mindre der tegnedes en figur for 1847-80 og en for 1881-1900. Figurerne er tegnet på grundlag af bilag 1 og Niels Jensen: Danske Jernbaner 1847-1947, Kbh. 1972, passim.

---

3) Willerslev, p. 18-92. Statsbanestrækningerne i Jylland og på Fyn blev dog til 1/9 1869 drevet af et privat selskab (Willerslev, p. 59f.).
4) Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 259ff.
5) Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 260ff.

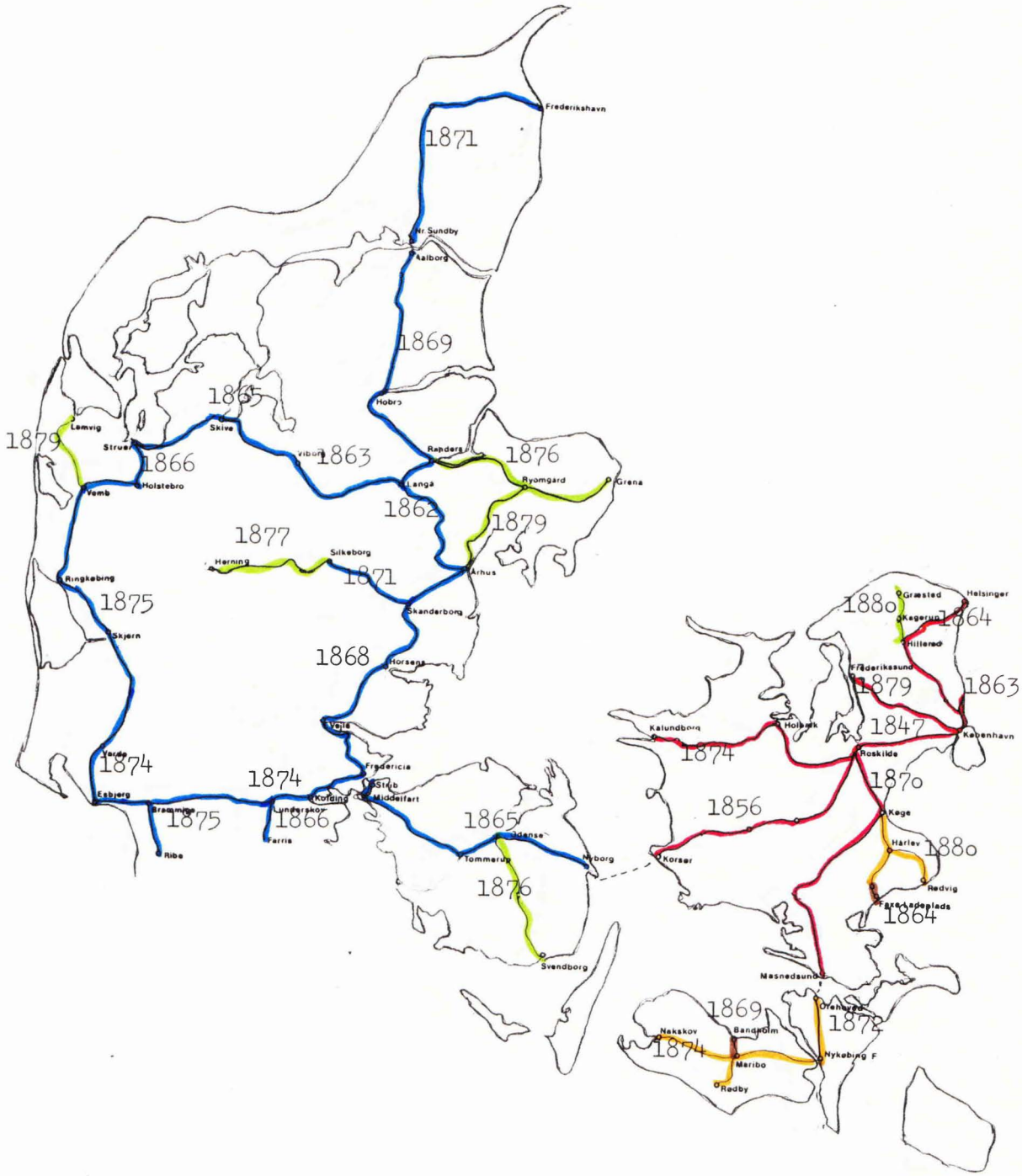


Fig. 3.1 Stats- og privatbanenettet 1847-1880

Baner anlagt som statsbane

Baner anlagt som privatbane med simpel koncession

Baner anlagt som privatbane med ubetinget rentegaranti

Baner anlagt som privatbane med betinget rentegaranti

Baner anlagt som privatbane med kontant statstilskud

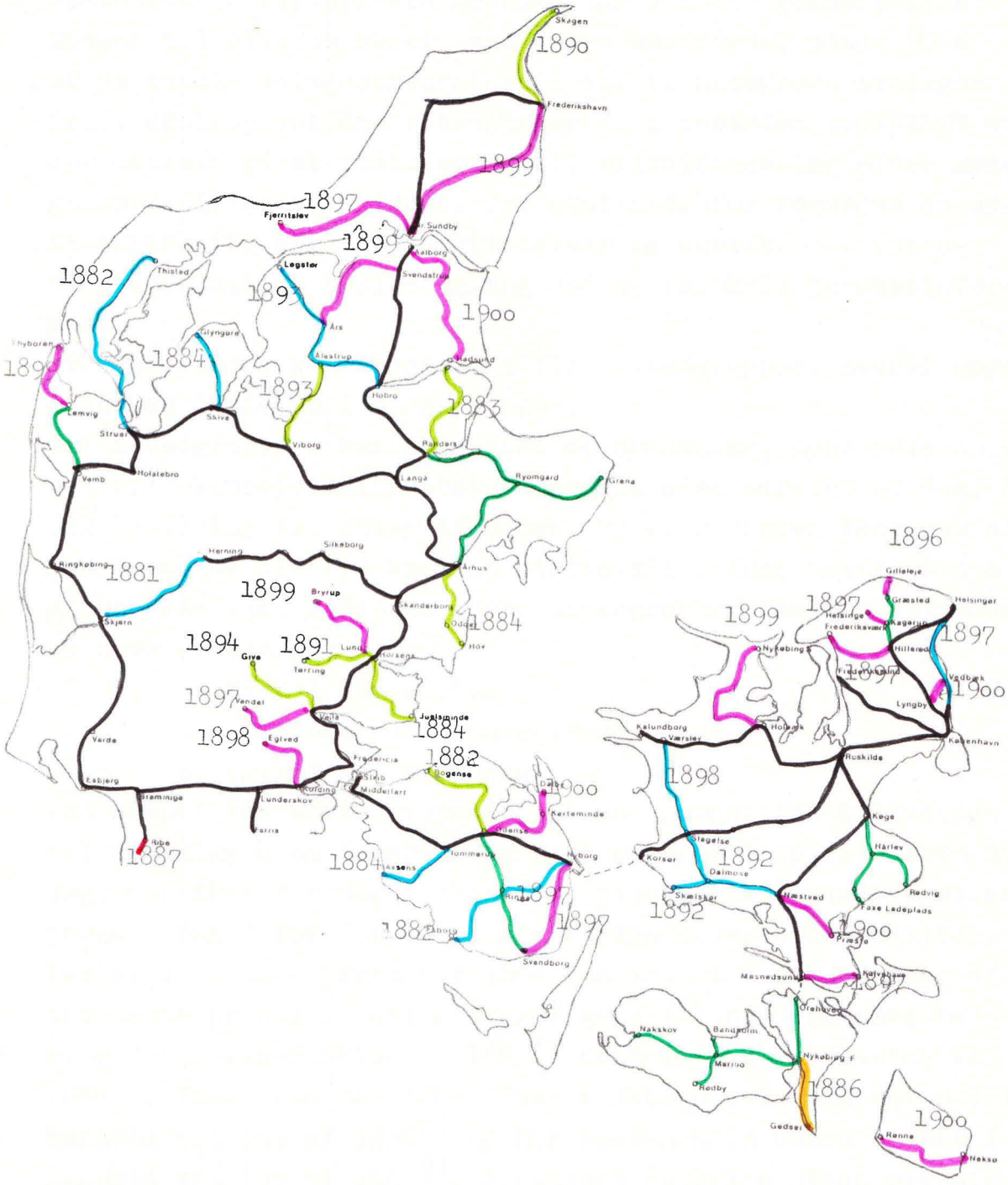


Fig. 3.2 Stats- og privatbanenettet 1881-1900

- Baner anlagt som statsbane eller overtaget af staten 1847-80
- Baner anlagt som statsbane 1881-1900
- Baner anlagt som privatbane før 1881 men ikke overtaget af staten før 1881
- Baner anlagt som privatbane med ubetinget rentegaranti 1881-1900
- Baner anlagt som privatbane med betinget rentegaranti 1881-1900
- Baner anlagt som privatbane med direkte statsstøtte 1881-1894
- Baner anlagt som privatbane efter 1894-lovene

3.2 Forskellige støtteformer før 1894-loven.

Med den såkaldte store Privatbanelov af 1894, hvor der bl.a. blev skabt hjemmel for Odense-Kerteminde-Dalby banen, kom statsstøtten til privatbaneanlæg ind i faste rammer, idet staten til alle de baner, som loven omfattede, ydede 50 % af de totale anlægsomkostninger, d.v.s. anlægsomkostninger incl. ekspropriationserstatninger[6]. I perioden 1847-1894 var der derimod givet statsstøtte til privatbaneanlæg efter mange forskellige principper. Der skal nedenfor forsøges en systematisering af disse støtteformer og derefter en vurdering af støttens reelle omfang ved de forskellige støtteformer.

Støtteformerne kan inddeles i fire hovedgrupper, hvoraf nogen igen kan inddeles i undergrupper.

Til hovedgruppe 1 kan henregnes de baneanlæg, hvor hele beløbet til ekspropriationserstatningerne blev udredet af dem, der fik bevilling til anlæg af banen, og hvor staten ikke gav nogen form for direkte kontant støtte til banens anlæg. Denne gruppe kan igen inddeles i tre undergrupper, nemlig tilfældene hvor staten gav

1. simpel koncession
2. ubetinget 4 % rentegaranti
3. betinget 4 % rentegaranti

Ved simpel koncession forstås, at en ansøger fik tilladelse til at anlægge en jernbane og lade ekspropriere til dette anlæg, men ikke fik noget økonomisk tilskud til anlægget eller nogen garanti for forrentningen af den investerede kapital. Der er i perioden frem til 1894 kun anlagt tre jernbaner efter dette princip, nemlig Kongerigets første jernbanestrækning København-Roskilde i 1847 i henhold til koncession af 1844[7], Faxe Jernbane 1864 (Faxe kalkbrud til Faxe strand) i henhold til lov af 1856[8] og Maribo-Bandholm banen i 1869 i henhold til lov af 1868[9]. København-Roskilde banen overgik allerede i 1852 til gruppen af baner med ubetinget 4 % rentegaranti, og forklaringen på, at der oprindeligt ikke blev givet nogen direkte støtte til denne banestrækning må vel også først og fremmest søges i, at statsmagten i denne jernbanebyggeriets første fase i Danmark endnu ikke var kommet frem til

---

6) Lov nr. 88 af 8/5 1894.
7) Jvfr. bilag 1 nr. 1.
8) Jvfr. bilag 1 nr. 3.
9) Jvfr. bilag 1 nr. 6.

en bevist jernbanestøtte-politik[10]. De to andre baner var i modsætning til København-Roskilde banen korte lokalbaner af decideret (Faxe-banen) eller fortrinsvis (Maribo-Bandholm) privatøkonomisk betydning. De havde endvidere på anlægstidspunktet ikke forbindelse med hovedbanenettet[11].

Den ubetingede 4 % rentegaranti var den støtteform, der fra 1852 til statens overtagelse i 1880 blev anvendt overfor Sjællandske Jernbaneselskab[12]. Foruden København-Roskilde omfattede selskabet følgende strækninger: Roskilde-Korsør (i drift 1856), København-Helsingør (i drift 1863, over Hillerød) Roskilde-Køge-Masnedsund (i drift 1870), Roskilde-Holbæk-Kalundborg (i drift 1874) og Frederikssund-Frederiksberg (i drift 1879)[13].

Rentegarantien trådte i kraft den dag en banestrækning åbnede for almindelig person- og godstrafik. Staten skulle således tilskyde, hvad driftsoverskuddet evt. manglede i 4 % af anlægskapitalen, når bestemte henlæggelser til reservefond var foretaget. Hvis banen senere gav et nettooverskud, der efter de nævnte henlæggelser til reservefond var over 4 % af anlægskapitalen, skulle den del af dette overskud, der oversteg 4 %, benyttes til at erstatte staten eventuelle tidligere tilskud. En yderligere sikring for staten var, at staten, hvis banen gav et nettooverskud på under 3 % tre år i træk, kunne overtage banens drift[14].

Et baneanlæg, der er anlagt efter et lignende princip, er strækningen Ribe-landegrænsen. Det havde været regeringens hensigt, at anlægge denne som statsbane, og forslag herom blev forelagt i samlingerne fra 1881/82 til 1885/86, men ikke fremmet af Folketinget. Regeringen udstedte da 17/4 1886 uden andet lovgrundlag end den almindelige ekspropriationsforordning af 5/3 1845 en koncession til Tietgen på anlæg af strækningen som privatbane. Anlægsudgifterne måtte ikke overstige 822.000 kr., og staten var berettiget til på et senere tidspunkt, at

---

10) Lov af 27/2 1852. Jvfr. også Koefoed, p. 86ff og Willerslev p. 31ff.
11) Koefoed, p. 116f, 119f og Willerslev p. 77.
12) Koefoed, p. 86-115 og p. 591f. Princippet med rentegaranti anvendtes også i Sverige på dette tidspunkt, jvfr. Sveriges Järnvägar Hundra År, Stockholm, 1956, p. 16f og Sverker Oredsson: Järnvägarna och det allmänna, Lund, 1969, p. 49ff. Systemet rentegaranti var allerede tidligere praktiseret i Prøjsen og iværksattes senere i Frankrig, Østrig og Rusland (op.cit. p. 17f).
13) Jvfr. bilag 1 banerne nr. 2, 4, 5, 7 og 10.
14) Koefoed, p. 88.

kræve sig banen overdraget for dette beløb. To dage før koncessionsudstedelsen var der endvidere indgået en overenskomst, ifølge hvilken staten skulle forpagte banestrækningen mod en årlig afgift til Tietgen på 40.000 kr.[15]. Hvis Tietgen netop har bygget banen til den ovenfor anførte maksimumspris, har det sikret ham den efter tidens renteniveau pæne forrentning på 4.87 % af den investerede kapital. Da Tietgen på forhånd var sikret, at han ikke skulle få banen til at forrente sig, er det ikke usandsynligt, at det er lykkedes ham at bygge den billigere, da forøgede vedligeholdelsesudgifter på grund af besparelser i anlægsudgifterne har været ham uvedkommende. Selv om denne strækning juridisk er anlagt som privatbane, er det et spørgsmål, om den ikke lige så vel kan opfattes som en statsbane finansieret ved et indenlandsk statslån med en rente på 4.87 %. På grund af de politiske forhold blev banen imidlertid camoufleret som privatbane.

Den betingede 4 % rentegaranti blev anvendt ved nogle banealæg anlagt i henhold til love vedtaget 1869-73. De baner, der støttedes på denne måde, var banerne under Lollandfalsterske Jernbaneselskab og Østsjællandske Jernbaneselskab. Østsjællandske Jernbaneselskab bestod af strækningen Køge-Faxe med sidebane til Rødvig[16].

---

15) Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 267. Bilag 1 nr. 25.

16) Jvfr. bilag 1 nr. 8, 9, 12 og 18.
Bane nr. 12 (strækningen Nykøbing F-Gedser blev inddirekte indbefattet under rentegarantien, idet regeringen tillod Lollandfalsterske Jernbaneselskab at forpagte strækningen med en forpagtningsafgift på 4 % af anlægsudgiften. Denne forpagtningsafgift blev derved en del af Lollandfalsterske Jernbaneselskabs driftsudgifter og dermed indbefattet under den rentegaranti, der var givet for Lollandfalsterske Jernbaneselskab. Regeringen gjorde dette med henvisning til § 10 i lov nr. 71 af 28/5 1873, ifølge hvilken indehaveren af koncessionen på den lollandfalsterske bane kunne overtage driften af strækningen Nykøbing F-Gedser. Folketingets finansudvalg stillede sig dog ret tvivlende overfor berettigelsen af denne fortolkning (jvfr. Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 278, samt Rigsdagstidende 1884/85, B, sp. 159-60 og sp. 1033-1036). Da rentegarantien på denne måde inddirekte udstraktes til også at gælde strækningen Nykøbing F-Gedser, blev forstærkningsfondet for Lollandfalsterke Jernbane ikke udvidet, selv om rentegarantien udstraktes til at omfatte en større kapital. Der kunne derfor være grund til at henregne strækningen Nykøbing F-Gedser til baner med ubetinget 4 % rentegaranti.
Strækningen Nykøbing F-Gedser er på anden måde speciel, idet der kunne være nogen grund til at opfatte den som statsbane allerede fra det tidspunkt, hvor den endelige finansiering blev foretaget, idet kapitalen på 3 millioner til banen og den tilhørende Gedser havn tilvejebragtes ved udstedelse af for 2 millioner obligationer med sikkerhed i baneanlæg og forpagtningsafgift og 1 million i aktier, der solgtes til staten til

Både Lollandfalsterske Jernbaneselskab og Østsjællandske Jernbaneselskab havde nær forbindelse til Tietgen og dermed Privatbanken[17].

Statens 4 % rentegaranti for aktiekapital og prioritetslån gjordes her mindre risikabelt ved den betingelse, at et beløb svarende til 20 % af anlægskapitalen skulle indbetales til Finansministeriet. Dette såkaldte forstærkningsfond (både kapital og renter) skulle, så langt det strakte, erstatte staten, hvad den måtte tilskyde på grund af rentegarantien. Forstærkningsfondet skulle forblive deponeret i Finansministeriet indtil banens nettoudbytte med fradrag af tilskud til reservefondet i 5 på hinanden følgende år havde udgjort mindst 4 % af anlægssummen. Rentegarantien trådte i kraft, når banen var åbnet for drift og forstærkningsfondet kontant indbetalt[18].

Til hovedgruppe 2 af støtteformer kan henregnes de baneanlæg, hvor bevillingshaverne, som i hovedgruppe 1, udrede de hele ekspropriationsudgiften, men hvor staten gav en eller anden form for kontant tilskud. Dette var før den store Privatbanelov af 1894 kun tilfældet for tre jernbanestrækninger, nemlig:
Hillerød-Græsted (lov af 1873, i drift 1880)[19]
Frederikshavn-Skagen (lov af 1889, i drift 1890)[20] og
Græsted-Gilleleje (lov af 1894, i drift 1896)[21].

Til Hillerød-Græsted banen ydede staten 25 % af de totale anlægsudgifter, men gav samtidig Sjællandske Jernbaneselskab 4 % rentegaranti for et tilsvarende beløb, hvis det også ville yde 25 %. Med statens overtagelse af Sjællandske Jernbaneselskab i 1880 blev dette til en de facto 50 % statsstøtte[22].

Strækningen Græsted-Gilleleje var en forlængelse af førstnævnte og fik derfor støtte efter samme principper, d.v.s. 50 % statsstøtte. Dette hænger sammen med, at loven om strækningen

---

kurs 98½. Staten var således ejer af hele aktiekapitalen (jvfr. Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 278). Når denne banestrækning ikke i denne fremstilling er henregnet til baner med direkte statstilskud, uagtet staten overtog aktiekapitalen, skyldes det, at dette snarere må opfattes som en forretningsmæssig disposition fra statskassens side end som en støtteforanstaltning, når der først var garanteret 4 % forrentning af denne kapital.

Angående det i teksten forbigåede korte mellemspil, hvor første del af de lollandfalsterske baner (strækningen Orehoved-Nykøbing F) byggedes af Sjællandske Jernbaneselskab for derefter at gå over til Lollandfalsterske Jernbaneselskab og Tietgen's manipulationer i forbindelse med denne transaktion jvfr. Willerslev, p. 70ff.

17) Willerslev, p. 70ff og p. 77. Niels Jensen, p. 66.

18) Lov af 26/2 1869 § 8, lov nr. 36 af 25/3 1872, bkg. nr. 38 af 1/4 1873 " 21f., lov nr. 44 af 4/5 1875 § 7 og bkg. nr. 61 af 27/5 1875 § 19f.

Græsted-Gilleleje blev vedtaget i Rigsdagen sammen med den store Privatbanelov af 1894, hvor 50 % støtte til de totale anlægsudgifter, som nævnt ovenfor, blev knæsat som princip[23]. Til strækningen Frederikshavn-Skagen blev der givet et uopsigeligt statslån på 2/3 af de totale anlægsudgifter[24]. Begrundelsen herfor var, at man så sparede et større beløb for statskassen, som en udbygning af landevejen til Skagen ville have kostet[25].

Som det fremgår af ovenstående, var denne støtteform, hvor staten ikke ydede noget specielt til ekspropriationsudgifterne, men en del af de totale anlægsudgifter, således meget sjældent forekommende før den store Privatbanelov af 1894.

Til hovedgruppe 3 af støtteformer kan henregnes de banestrækninger, hvor staten udredede hele ekspropriationsudgiften for derefter at påligne halvdelen af den på det område, som banen dækkede, over en vis årrække. Foruden denne støtte ydede staten også tilskud af forskellig størrelse til banernes anlægsudgifter. Denne støtteform blev anvendt overfor følgende banestrækninger:

Odense-Svendborg (lov af 1873, i drift 1876)[26]
Randers-Grenå (lov af 1873, i drift 1876)[27]
Silkeborg-Herning (lov af 1873, i drift 1877)[28]
Vemb-Lemvig (lov af 1874, i drift 1879)[29]
Århus-Ryumgård (lov af 1875, i drift 1877)[30].

Til hovedgruppe 4 af støtteformer kan henregnes de banelinier, hvor staten kun udredede halvdelen af ekspropriationsudgifterne, til gengæld uden at få disse refunderet. Til de første baner anlagt efter dette støtteprincip ydedes der kun den nævnte halvdel af ekspropriationsudgifterne. Det drejer sig om følgende baner:

---

19) Jvfr. bilag 1 nr. 11.
20) Jvfr. bilag 1 nr. 26.
21) Jvfr. bilag 1 nr. 30.
22) Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 290.
23) Strækningen Græsted-Gilleleje er vedtaget samme dag som Privatbaneloven af 1894, men som separat forslag (sammen med statsbanen Klampenborg-Helsingør), og den endelige vedtagelse foregik ikke i samme ting. Jvfr. lov nr. 84 af 8/5 1894, lov nr. 88 af 8/5 1894 og Rigsdagstidende 1893/94, LF sp. 2185 og FF sp. 5978.
24) Jvfr. bilag 1 nr. 26.
25) Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 285f.
26) Jvfr. bilag 1 nr. 13.
27) Jvfr. bilag 1 nr. 14.
28) Jvfr. bilag 1 nr. 15.
29) Jvfr. bilag 1 nr. 16.
30) Jvfr. bilag 1 nr. 17.

Odense-Bogense (lov af 1881, i drift 1882)[31]
Randers-Hadsund (lov af 1881, i drift 1883)[32]
Horsens-Juelsminde (lov af 1882, i drift 1884)[33]
Århus-Hou (lov af 1882, i drift 1884)[34]
Horsens-Tørring (lov af 1889, i drift 1891)[35]
De to sidste baner anlagt efter dette støtteprincip fik desuden et tilskud til anlægsudgifterne. Det var banerne:
Vejle-Give (lov af 1889, i drift 1894)[36]
Ålestrup-Viborg (lov af 1889, i drift 1893)[37]
For Vejle-Give banens vedkommende var tilskuddet bestemt som et fast beløb (100.000 kr.)[38], mens det for Ålestrup-Viborg var 80.000 kr. pr. banemil[39]. Når Horsens-Tørring, der ligesom Vejle-Give og Ålestrup-Viborg var anlagt ifølge lov af 12/4 1889, kun fik halvdelen af ekspropriationsudgiften betalt i modsætning til de to andre baner, der blev skabt lovgrundlag for på dette tidspunkt, skyldes det, at banen anlagdes smalsporet[40].
Som det fremgår af ovenstående, har statens politik overfor privatbanerne med visse modifikationer været den, at man i den indledende periode valgte de i gruppe 1 beskrevne støtteformer, men senere afløste den først med de i gruppe 3 og derefter med de i gruppe 4 beskrevne, mens den i gruppe 2 nævnte form kun anvendtes få gange. Som det vil blive påvist nedenfor, kan der imidlertid anlægges andre synspunkter på denne udvikling end den rent tidsmæssige. Inden kan der imidlertid være grund til at undersøge, hvad disse, i formuleringen meget forskellige støtteformer, i praksis betød.

3.3 Den faktiske statsstøtte før Privatbaneloven af 1894.

Ovenfor er nævnt forskellige statslige tilskuds- og støtteformer, uden der er foretaget nogen vurdering af, hvor stort et statstilskud de enkelte støtteformer egentligt gav. En sådan vurdering vil blive forsøgt nedenfor.

---

31) Jvfr. bilag 1 nr. 21.
32) Jvfr. bilag 1 nr. 22.
33) Jvfr. bilag 1 nr. 23.
34) Jvfr. bilag 1 nr. 24.
35) Jvfr. bilag 1 nr. 27.
36) Jvfr. bilag 1 nr. 28.
37) Jvfr. bilag 1 nr. 29.
38) Jvfr. bilag 1 nr. 28.
39) Jvfr. bilag 1 nr. 29.
40) Horsens-Tørring Jærnbane 1891-1916, Horsens, 1916, p. 6f.

Udgangspunktet kan tages i de baner, hvor selskabet selv afholdt hele ekspropriationsudgiften og hvor staten ejheller gav noget direkte tilskud til anlægsudgifterne. Denne gruppe blev ovenfor inddelt i 3 undergrupper:

1. Baner, hvor staten ikke gav nogen form for støtte (Faxe-banen og Maribo-Bandholm banen)[41].

2. Baner, hvor staten gav ubetinget garanti for 4 %'s forrentning af anlægskapitalen (Sjællandske Jernbaneselskab)[42].

3. Baner, hvor staten gav garanti for 4 %'s forrentning af anlægskapitalen, men hvor staten, som ovenfor beskrevet, kunne modregne denne støtte i et forstærkningsfond på 20 % af anlægskapitalen; dog forudsat at banen ikke 5 år i træk havde kørt rentabelt, så forstærkningsfondet var blevet frigivet (Lollandfalsterske Baner, Østsjællandske Jernbane)[43].

For den første af de tre undergrupper er det klart, at tilskudsprocenten fra staten var 0. For de to andre undergrupper er det ligeså klart, at selv om staten ikke gav noget direkte tilskud til anlægsudgifterne, var rentegarantien en form for støtte. For at kunne skønne, hvor stort et direkte statstilskud denne form for støtte ækvivalerede, må de garanterede 4 % sammenlignes med markedsrenten for passiv kapitalanbringelse på det tidspunkt, hvor banerne blev anlagt. Den ubetingede 4 % rentegaranti for Sjællandske Jernbaneselskabs baner må således ses i sammenhæng med, at den effektive rente for stats- og kreditforeningsobligationer i perioden 1848 til 1863 svingede mellem 4 og 4½ %. Mellem 1863 og 1871 svingede renten for disse papirer mellem 4½ og 5 %, for igen at synke til mellem 4 og 4½ % fra 1871 til midten af 1880'erne[44]. For Sjællandske Jernbaneselskabs baner, der byggedes i denne periode, vil det altså sige, at staten garanterede markedsrenten for passiv kapitalanbringelse[45]. Hertil kom, at der for de potentielle aktionærer eller långivere var mulighed for, at selskabet ville give mere end de garanterede 4 %. Det viste

41) Se ovenfor samt de i bilag 1 nr. 3 og 6 nævnte love etc.
42) Se ovenfor samt de i bilag 1 nr. 1, 2, 4, 5, 7, 10 og 19 nævnte love etc.
43) Se ovenfor samt de i bilag 1 nr. 8, 9, 12 og 18 nævnte love etc.
44) Statistiske Undersøgelser, nr. 24, Kbh. 1969, p. 145f.
45) Om tidspunkterne for banernes bygning og åbning se bilag 1 nr. 1, 2, 4, 5, 7, 10 og 19.

sig da også, at det var muligt, at fremskaffe kapitalen på disse betingelser[46]. Set fra selskabets side betød denne form for statsstøtte altså sikkerhed for, at de nødvendige finansieringsmidler kunne skaffes, hvilket må have været praktisk talt lige så godt, som hvis staten havde udredet det meste af anlægskapitalen. For staten var det naturligvis en i første omgang langt mindre kapitalkrævende ordning[47].
For banerne i tredie undergruppe, anlagt mellem 1872 og 1886, er det noget sværere at skønne over, hvad den betingede statslige rentegaranti betød. Den effektive rente af stats- og kreditforeningsobligationer var som ovenfor nævnt mellem 4 og 4½ % i denne periode[49]. Hvis potentielle investorer forestillede sig, at banen ikke ville forrente sig, ville forstærkningsfondet på 20 % af anlægskapitalen gå tabt. Investeringen ville så svare til køb af en 4 % u-amortisabel obligation til kurs 120, hvilket ville svare til en effektiv forrentning på 3,33 %. Sammenlignes dette med markedsrenten, når man frem til, at potentielle investorer kun ville investere i baneanlægget, hvis de forventede, at det i de første 5 år af sig selv ville give 4 % overskud, efter at henlæggelserne var foretaget, således at forstærkningsfondet kunne blive frigjort. Det er således ikke sandsynligt, at den betingede statslige rentegaranti i noget videre omfang kunne overbevise ellers tvivlende investorer om, at disse baner var værd at investere i. Denne form for statsstøtte kan således kun ækvivalere et procentvis meget lille direkte statstilskud.
For hovedgrupperne 2-4 er det principielt muligt for hver bane nøjagtigt at beregne det totale statstilskud i % af de totale anlægsudgifter. I praksis kan det dog være vanskeligt at fremskaffe alle nødvendige tal. I visse tilfælde indgår der derfor skøn i beregningerne. Dette fremgår dog altid af noterne. For at lette overskueligheden er hovedsummerne for alle baner, som kan henregnes til grupp 2-4, og som er anlagt før Privatbaneloven af 1894, anført i tabel 3.1 på side 26. Beregningerne bygger i ret høj grad på den oversigt, der gives i supplementsbindet til Falbe-Hansen og Scharling's Danmarks Statistik[50]. For de baner, hvor staten udredede det fulde eks-

46) Koefoed, p. 86ff.
47) Det var kun i første omgang staten sparede herved, ved statens overtagelse af Sjællandske Jernbaneselskab i henhold til lov nr. 89 af 2/7 1880 blev finanserne belastede med det fulde beløb.
48) Som note 43.
49) Som note 44.
50) Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 289ff.

Kampen om Kertemindebanen HISTORISK SAMFUND FOR FYN

Tabel 3.1 Anlægsudgift og statstilskud for privatbaner anlagt med direkte statsstøtte i henhold til love før lov nr 88 af 8/5 1894

Bane	Anlægskapital excl. ekspropriationserstatninger i det omfang disse udredes af staten	Ekspropriationsudgift udredet af staten	Total anlægsudgift	Statstilskud udover tilskud til ekspropriations udgifter	Total statstilskud i % af total anlægsudgift
Hillerød-Græsted Lov af 23/5 1873 i drift 2o/1 188o	828.ooo[1]	ingen[1]	828.ooo[1]	ca.4oo.ooo[1]	5o,o %[1]
Odense-Svendborg Lov af 23/5 1873 i drift 12/7 1876	2.692.4oo[1]	538.ooo[1]	3.23o.4oo[1]	5o2.4oo[1]	23,9 %[2] 32,2 %[2]
Østjyske baner (Randres-Grenå og Århus-Ryumgård) Love af 23/5 73 og 4/5 75, i drift 25/8 76 og 1/12 77	3.o44.52o[3] + 2.28o.ooo[3]	1.725.345[6]	7.o49.865[4]	7o8.ooo[5] + 38o.ooo[5]	26,7 %[2] 39,9 %[2]
Vilkeborg-Herning Lov af 23/5 1873 i drift 28/8 1877	[1.715.ooo][7]	[676.ooo][8]	[2.391.ooo][9]	[48o.ooo][7]	[34,2 %][1o] [48,4 %][1o]
Ringsted-Lemvig Lov af 31/3 1874 i drift 2o/7 1879	1.o78.5oo[1]	138.4oo[1]	1.216.9oo[1]	3o8.8oo[1]	31,1 %[2] 36,8 %[2]
Odense-Bogense Lov af 18/3 1881 i drift 1/7 1882	1.224.6oo[1]	134.4oo[1]	1.359.ooo[1]	o[1]	9,9 %[11]
Randers-Hadsund Lov af 25/3 1881 i drift 1o/1o 1883	1.278.ooo[1]	112.8oo[1]	1.39o.8oo[1]	o[1]	8,1 %[11]
Aarsens-Juelsminde Lov af 12/5 1882 i drift 25/5 1884	1.o17.ooo[1]	1o6.9oo[1]	1.123.9oo[1]	o[1]	9,5 %[11]
Århus-Hou Lov af 12/5 1882 i drift 19/6 1884	1.134.ooo[1]	145.3oo[1]	1.279.3oo[1]	o[1]	11,4 %[11]
Frederikshavn-Skagen Lov af 3o/3 1889 i drift 25/7 189o	787.ooo[1]	ingen[1]	787.ooo[1]	ca.52o.ooo[1]	66,7 %[12]
Aarsens-Tørring Lov af 12/4 1889 i drift 1/12 1891	721.498[13]	78.559[13]	8oo.o57[13]	o[13]	9,8 %[11]
Vejle-Give Lov af 12/4 1889 i drift 2/8 1894	1.23o.ooo[14]	[1oo.ooo][15]	[1.33o.ooo][16]	1oo.ooo[17]	[15,o %][11]
Vestrup-Viborg Lov af 12/4 1889 i drift 15/9 1893	?	halvdelen[18]	?	158.4oo[19]	?
Græsted-Gilleleje Lov af 8/5 1894 i drift 14/5 1896	185.ooo[19]	ingen[2o]	185.ooo[19]	92.5oo[19]	5o,o %[2o]

Bemærkning og noter se næste side

Tabel 3.1 Anmærkning og noter.

Anmærkning:

Tabellen er fremstillet ud fra en tabel i Falbe-Hansen og Scharling:Danmarks Statistik, supplementsbind, 1891, p. 290. Denne tabel er ved hjælp af andre kilder forsøgt ajourført for baner i drift efter udgangen af 1889. I visse tilfælde har tallene dog delvis måttet skønnes. Dette er angivet ved at tallene er anført i [ ], og det er ved noten til tallet angivet, hvordan skønnet er foretaget.

Noter:

1) Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 290.
2) Staten udredede hele ekspropriationsudgiften, men halvdelen lignedes over en årrække på de kommuner, som ville få gavn af banen (jvfr. de i bilag 1 nævnte love, som banerne er anlagt efter). Det største af tallene i tabel 3.1 kolonne 5 er beregnet ud fra den synsvinkel, at hele ekspropriationsudgiften var statstilskud (selv om halvdelen kun var lån), det mindste tal ud fra den synsvinkel, at kun den halvdel af ekspropriationsudgiften, der ikke opkrævedes igen, er tilskud.
3) Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 262f.
4) Op. cit., p. 265.
5) Op. cit., p. 262f.
6) Beregnet ud fra tallene i kolonne 1, 3 og 4.
7) I henhold til lov nr. 78 af 16/6 1879 kunne staten overtage strækningen for 330.000 kr. pr. banemil, heri indbefattet statstilskuddet på 80.000 kr. pr. banemil. Staten overtog banen 1/11 1879, jvfr. Beretning om De danske Statsbaners Drift 1/4 1879 - 31/3 1880, Kbh., u.år, p. 6. Banens længde var 5,5 banemil, jvfr. Statsbanedriften 1867-92, Kbh. u.år, p. 9. Banens samlede anlægssum excl. statsligt tilskud til ekspropriationsudgiften er i beregningen skønsmæssigt sat lig det beløb, som staten indløste banen med.
8) Staten udredede hele ekspropriationsgodtgørelsen, jvfr. Betænkning afgiven af kommissionen angående anlæg af nye jernbaner, Kbh. 1906, bilag 121. Et skøn over ekspropriationsgodtgørelsen er beregnet ud fra ekspropriationsudgiften for Østjyske Baner, idet banernes længde (for Østjyske Baner jvfr. Falbe-Hansen og Scharling, 1891, p. 261 og 263) er anvendt som vægte.
9) Beregnet ud fra tallene i kolonne 1, 2 og 4.
10) Beregnet ud fra de skønnede tal i kolonne 2,3 og 4. I øvrigt som note 2.
11) Beregnet ud fra kolonne 2,3 og 4.
12) Jvfr. lov nr. 40 af 30/3 1889.
13) Banen byggedes smalsporet og fik derfor ingen anden statsstøtte end halv ekspropriation, angående dette og tallene jvfr. Horsens-Tørring Jærnbane, Horsens, 1916, p. 6ff.
14) Thomassen og Wilche: Vejle-Give Jernbane 1894-1914, u. sted, 1965.
15) Foreløbigt regnskabstal i Ingeniør Ammentorp's papirer vedrørende Vejle-Give privatbanes anlæg 1893-95 (Landsarkivet for Nørrejylland). Den totale anlægssum sættes her foreløbigt til 1.200.000 kr.
16) Beregnet ud fra kolonne 1 og 2.
17) Lov nr. 53 af 12/4 1889.
18) Lov nr. 54 af 12/4 1889.
19) Betænkning afgiven af kommissionen angående anlæg af nye jernbaner, Kbh. 1906, bilag 121, kombineret med lov nr. 84 af 8/5 1896.
20) Lov nr. 84 af 8/5 1896.

propriationsbeløb for derefter over en årrække at ligne halvdelen af det på de kommuner, der havde fordel af banen, er der foretaget to beregninger: én, hvor hele ekspropriationsudgiften opfattes som statstilskud, og én, hvor kun halvdelen opfattes som tilskud, idet begge synspunkter kan anlægges. For den kreds, der ønskede banen anlagt, har hele ekspropriationsudgiften i disse tilfælde været at opfatte som et tilskud, selv om det reelt kun var det halve, staten gav, mens resten var lån.
Det fremgår af tabellen, at den højeste støtte blev givet til de 3 baner anlagt i henhold til principper, der ovenfor er henført til hovedgruppe 2, nemlig 50-67 %. De baner anlagt efter love vedtaget først i 1870'erne, hvor staten udredede hele ekspropriationsudgiften og desuden gav et tilskud, fik efter laveste beregningsmåde en støtte på 24-31 % og efter højeste beregningsmåde en støtte på 32-40 %[51]. Hvad enten man anvender den ene eller den anden beregningsmåde, bliver den beregnede støtte til disse baner væsentlig større, end den, der blev givet til de baner, der blev anlagt i henhold til love vedtaget først i 1880'erne, og ifølge hvilke staten kun ydede halvdelen af ekspropriationsudgifterne, hvilket for disse baner betød en statsstøtte på 8-11 % af de totale anlægsudgifter. Først med de jernbaner, som der skabtes lovgrundlag for i slutningen af 1880'erne steg støtten igen væsentligt, uden dog på nogen måde at komme op på det niveau, som den fik ved 1894-loven.

3.4 Den store Privatbanelov af 8/5 1894.

Ved lov nr. 88 af 8/5 1894 forsimpledes tilskudssystemet væsentligt, idet statskassen efter denne lov ikke gav speciele tilskud til ekspropriationserstatninger, tilskud pr. banemil eller efter noget andet mere eller mindre vilkårligt system. Ifølge denne lov skulle der beregnes en total anlægsudgift for et baneanlæg incl. ekspropriationserstatninger og udgifter til rullende materiel. Staten ville heraf udrede halvdelen. Til gengæld måtte der ikke optages prioritetslån i anlægget eller udstedes præferenceaktier. Bortset fra den støtte der var givet Sjællandske Jernbaneselskab samt støtten til Hillerød-Græsted, Græsted-Gilleleje og Frederikshavn-Skagen, var der altså tale om en væsentlig højere statsstøtte, end der var givet tidligere. Hertil kom, at loven indeholdt be-

51) Der er set bort fra Silkeborg-Herning, da beregningerne her er ret usikre.

Kap. 4. Befolknings- og erhvervsforhold af betydning for planerne om baneanlæg på Nordøstfyn.

4.1 Befolknings- og erhvervsstruktur på landet på Nordøstfyn.

I dette kapitel vil der blive foretaget en række beregninger og generaliseringer for Nordøstfyn i perioden 1860-1901. Der er derfor grund til indledningsvis at definere, hvad der i det følgende vil blive forstået ved "Nordøstfyn." Udgangspunktet for definitionen har været rent transportøkonomisk, og der kan formentlig opstilles andre definitioner af begrebet Nordøstfyn, som i andre tilfælde ville være mere frugtbare. Ved Nordøstfyn forstås her de sogne, som ligger øst for Odense Fjord og Odense kanal, og hvor hele eller hovedparten af sognet ligger nord for statsbanen Odense-Nyborg. Til området henregnes foruden sognekommunerne Kerteminde Købstad, men ikke Nyborg og Odense. Odense Vor Frue Landsogn og Odense St. Hans sogns landdistrikt medregnes dog. Området er angivet med kraftig linie på Fig. 4.1, og omfatter efter ovenstående definition således det område, der kunne tænkes trafikbetjent af én eller flere jernbaner udgående fra statsbanestrækningen Odense-Nyborg, strækningens endepunkter medregnet.
Hvilke landsogne, der ligger i området fremgår af tabel 4.1, hvor der også for hvert af sognene er givet befolkningstallet i 1880, 1890 og 1901, samt arealet som målt ved arealopmålingen i 1907. Endvidere er der for hvert sogn beregnet befolkningstætheden i 1890 ved at sætte 1890-folketallet i forhold til arealet, som målt i 1907. Når denne arealopgørelse er valgt, skyldes det, at det er den tidligst foretagne. I de tilfælde, hvor et sogns afgrænsning er ændret i perioden, er det angivet ved noter til tabellen. For Odense Frue Landsogn og St. Hans Landdistrikt, hvor der er sket adskillige ændringer af grænserne mod Odense Købstad i perioden 1880-1901, uden der er foretaget nogen opgørelse af arealet af de matrikelnumre, der blev overflyttet, er der dog ikke foretaget nogen beregning af befolkningstætheden, da det her ville være yderst misvisende, at sætte 1890-befolkningen i forhold til det i 1907 målte areal[1]. Befolkningstætheden i områdets land-

1) Det område, der i 1898 overførtes fra Avnslev til Nyborg, var derimod uden væsentlig betydning for Avnslevs areal, jvfr. bkg. nr. 82 af 18/5 1898 samt matrikelkort over området. Befolkningstætheden for Avnslev er derfor beregnet ved at sætte 1890-folketallet i forhold til 1907-arealet.



Fig. 4.1 Nordøstfyn
(Målestok 1:160.000)

Tabel 4.1

Befolkningsudviklingen i Nordøstfyns landsogne 1880-1901.

sogn	befolkningstal 1880	1890	1901	areal i ha. 1907.1)	1890-befolkning pr.ha. (1907-areal)
Odense Frue Landsogn	1000	653[2]	872[2]	1207[2]	
Odense St. Hans sogns Landdistrikt	1640	688[3]	2223[3]	836[3]	
Åsum	445	458	480	1002	0.457
Seden	331	349	336	589	0.593
Agedrup	580	537	565	954	0.563
Kølstrup	1180	1107	1100	2112	0.524
Munkebo	1068	1127	1127	1893	0.595
Drigstrup	509	482	585	1065	0.453
Mesinge	1120	1128	1204	1960	0.576
Dalby	628	646	636	987	0.655
Stubberup	905	837	796	2699	0.310
Viby	810	753	722	2218	0.339
Revninge	477	465	512	1197	0.388
Rynkeby	1149	1067	1104	1756	0.594
Birkende	658	637	716	1259	0.506
Marslev	796	762	726	1661	0.459
Avnslev	1516	1581	1813[4]	2719[4]	0.581[4]
Bovense	485	433	429	719	0.602
Flødstrup	1182	1088	1047	2003	0.543
Ullerslev	975	947	935	1340	0.707

Kilde: Statistiske Meddelelser 4,37,1.

Noter:

1) Arealopgørelser før 1907 findes ikke. I de tilfælde et sogns areal er ændret mellem 1880 og 1907 er det angivet i noterne.
2) Selvstændig kommune fra 1/1 1894 (Bkg. nr. 358 af 19/10 1893) Ved bkg. nr. 76 af 19/7 1877, nr. 100 af 19/9 1878 og nr. 145 af 12/12 1882 indlemmedes dele af Vor Frue Landsogn i Odense købstad.
3) ved bekendtgørelserne nr. 76 af 19/7 1877, nr. 100 af 19/9 1878, nr. 107 af 11/7 1887, nr. 144 af 15/11 1889, nr. 215 af 9/12 1895 og nr. 5 af 20/1 1897 er områder at St. Hans Sogns Landdistrikt indlemmet i Odense, mens et område førtes fra købstaden til Landdistriktet ved bkg. nr. 102 af 26/7 1889.
4) Ved bkg. nr. 82 af 18/5 1898 indlemmedes et areal af Avnslev sogn i Nyborg kommune. Området havde i 1901 64 beboere.

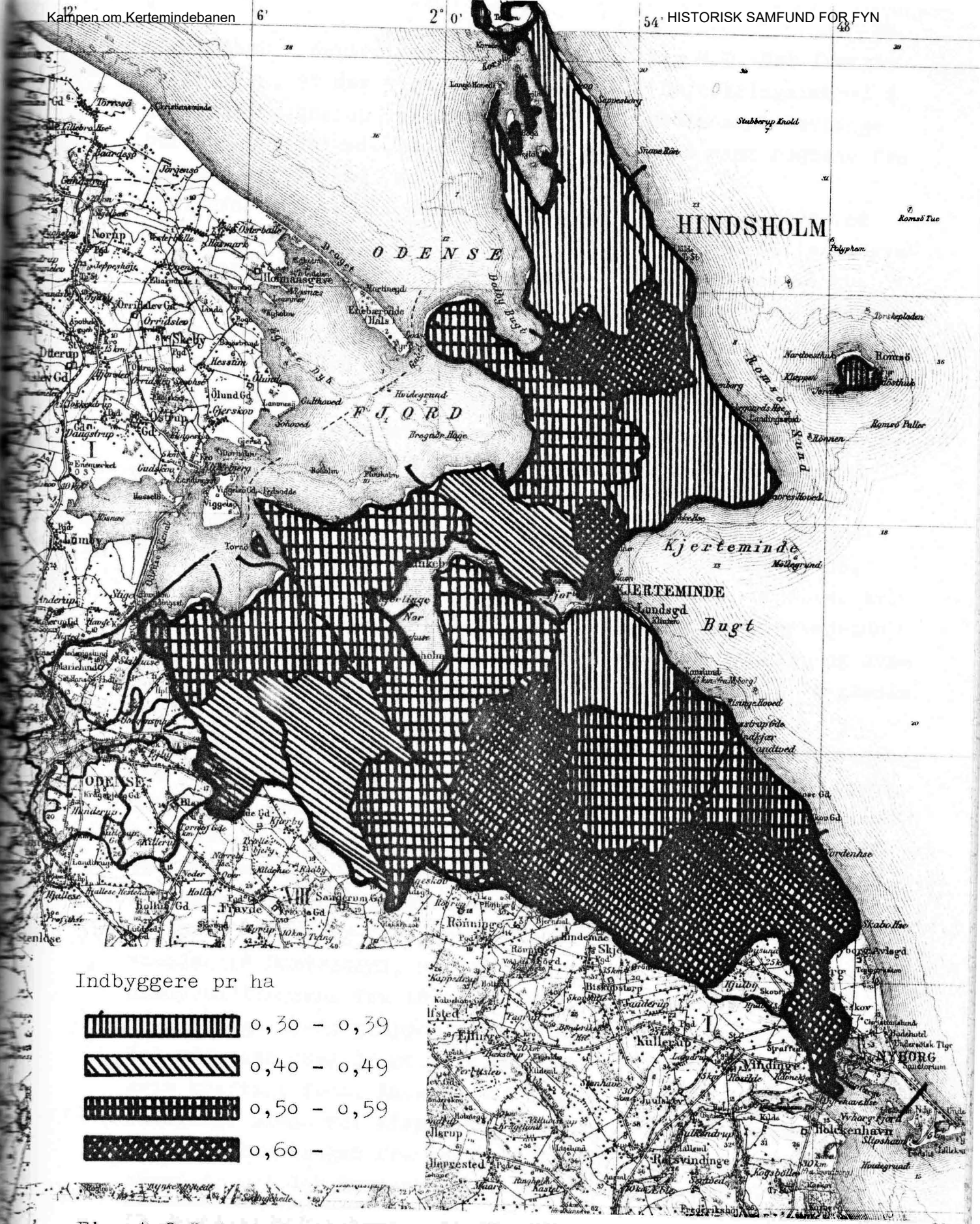


Fig. 4,2 Befolkningstætheden på Nordøstfyn

Tegnet på grundlag af tabel 4,1 for Kerteminde dog på grundlag af Statistiske Meddelelser 4,37,1

sogne samt i Kerteminde er indtegnet på Fig 4.2. Det fremgår af figuren, at der var store forskelle i befolkningstæthed i området. Stubberup og Viby sogne på Hindsholm samt Revninge var tyndt befolkede, mens Dalby på Hindsholm samt sognene fra Rynkeby mod Nyborg var ret tæt befolkede.

Erhvervsstrukturen i området kan i grove træk fastslås ved folketællingerne i 1870, 1880, 1890 og 1901. Tal for erhvervsstrukturen er for disse fire folketællinger imidlertid kun publiceret amtsvis, og da det undersøgte område både ligger i det daværende Odense Amt og det daværende Svendborg Amt, er det kun begrænset information, der kan udledes af disse folketællingstabelværker[2]. På grundlag af publicerede tal er det således først ved erhvervstællingen i 1906 muligt på sogneniveau at opdele de beskæftigede på erhvervsgrupper. Tallene herfor er givet i tabel 4.2. Det fremgår heraf, at når der ses bort fra Odense Frue Landsogn og St. Hans sogns Landdistrikt, var området i overvejende grad et landbrugsområde, med et begrænset islæt af personer, hvis erhverv henføres til gruppen håndværk og industri, formentlig i langt overvejende grad håndværkere. Afvigende struktur havde kun Munkebo og Avnslev, hvor fiskerbefolkningen var af nogen betydning. Angående Kerteminde se nedenfor side 40.

Ved forklaringen af, hvad det var, der fik planerne om baneanlæg i dette område til at tage form i 1870'erne, 1880'erne og 1890'erne, som så mange andre steder i landet, er det imidlertid ikke nok at se på, hvilke erhverv, der var fremherskende ved periodens slutning; man må også se på, hvordan det fremherskende erhverv, landbruget, ændrede struktur i perioden. Til brug herfor er fremstillet tabel 4.3, der viser husdyrbestanden på Nordøstfyn, som området ovenfor er defineret, ved husdyrtællingerne fra 1871 til 1898, samt vækstraten for de forskellige husdyrgrupper. Det fremgår heraf, at mens antallet af heste steg svagt, gik antallet af hornkvæg og især svin kraftigt frem. Antallet af får var derimod i kraftig tilbagegang. Disse tal afspejler, hvordan produktionsomlægningen indenfor landbruget fra vegetabilsk til animalsk produktion skred frem i det nordøstfynske område. Det fremgår, at der

2) Statistisk Tabelværk III,18 IVA,3 og IVA,8a og b. En nybearbejdning af det bevarede primærmateriale i Rigsarkivet faldt uden for denne behandlings rammer.

Tabel 4.2

Erhvervsstrukturen 1/2 1906 på Nordøstfyn.

	Immateriel virksomhed.	Landbrug, skovbrug og mejeri.	Fiskeri.	Håndværk og industri	Varehandel, pengeomsætning og gæstgiveri.	Jernbane, post- og telegrafvæsen, transport og søfart.	Kapitalister og aftægtsfolk.	Offentlig understøttelse	Anden og uanvendelig virksomhed.	I alt.
Af Odense Herred										
Odense Fr. Lands.	20	412	"	363	50	25	35	35	3	943
Odense St. Hans Sogns Landdistr.	98	320	12	1747	276	327	60	37	35	2912
Af Aasum Herred										
Aasum sogn	20	342	"	85	3	8	15	13	27	513
Seden	12	171	45	81	1	2	11	2	1	326
Bjerge Herred										
Agedrup sogn	12	458	12	96	8	8	13	10	3	620
Kølstrup	16	809	"	208	19	35	51	14	1	1153
Munkebo	28	593	193	170	46	17	39	22	3	1111
Drigstrup	9	368	49	101	16	9	16	15	1	584
Mesinge	45	710	74	265	21	41	39	27	3	1225
Dalby	23	381	2	122	14	38	27	15	5	627
Stubberup	25	643	20	79	2	5	16	14	22	826
Viby	17	597	14	87	8	3	3	22	1	752
Revninge	14	409	"	92	17	5	13	11	1	562
Rynkeby	30	756	"	213	22	17	55	21	"	1114
Birkende	13	504	"	190	20	29	23	7	1	787
Marslev	32	539	"	123	19	30	33	8	1	785
Af Vindinge Her.										
Avnslev sogn	95	934	161	307	90	319	87	62	25	2080
Bovense	12	278	10	82	18	"	15	6	2	423
Flødstrup	16	788	"	217	18	5	43	23	11	1121
Ullerslev	22	523	"	222	26	87	23	45	7	955

Kilde: Statistiske Meddelelser, 4,28,5 p. 15-18.

Anm.: For Kerteminde se tabel 4.5

Tabel 4.3 Husdyrbestanden på Nordøstfyn.

	1871	1876	1881	1888	1893	1898
Total antal						
Heste	3813	4254	3940	4120	4467	4718
Hornkvæg	12989	13518	14530	15949	18378	19070
Svin	4032	4357	4527	7068	7176	10142
Får	15439	12992	11360	8090	7410	6566
Procentvis vækst siden sidste tælling.						
Heste		11,6	-7,4	4,6	8,4	5,6
Hornkvæg		4,7	7,5	9,8	15,2	3,8
Svin		8,1	3,9	56,1	1,5	41,3
Får		-15,9	-12,6	-28,8	-8,4	-11,4

Kilde: Statistisk Tabelværk III,24 IVC,1 IVC,3 IVC,6 IVC,8 og VC,2

især mellem tællingen i 1881 og tællingen i 1893 kan konstateres en kraftig vækst først i antallet af svin, derefter i antallet af hornkvæg. Omlægningen af produktionen fra korn til mælk (smør) og kød medførte, at transporthastigheden fra produktionssted til bearbejdningssted og videre til forbrugssted blev af langt større betydning, og det er formentlig i nogen grad som et resultat heraf, at man skal se ønskerne om jernbanebyggeri. Den direkte driftsomlægning var naturligvis ikke den eneste årsag til fremkomsten af ønskerne om jernbanebyggeri i området. Væsentligt må det også have været, at lokaljernbaner nu var en indarbejdet transportform, samt at forbrugsstrukturen nu i væsentlig grad blev omlagt fra hjemmeproducerede varer, til varer, der indkøbtes til husholdningen. Med hensyn til, hvad det sidste må have betydet for fremkomsten af ønskerne om jernbaneforbindelse til købstæderne, er det væsentligt at gøre sig klart, at selv om næringsloven af 1857 fra 1/1 1862 gav mulighed for alle til at nedsætte sig som detailhandlende på landet, gjaldt dette ikke i købstædernes læbælte, hvorved der blev forstået området i indtil 1½ mils afstand fra købstaden. Høkerhandel med et ret begrænset vareudvalg var dog tilladt blot udsalgsstedet lå 1 mil fra købstaden[3]. På Fig. 4.3 er vist læbælterne for de 3 købstæder af betydning for det nordøstfynske område, dels med hensyn til detailhandel, dels med hensyn til høkerhandel. Det fremgår, at der takket være de tre købstæder Odense, Nyborg og Kertemindes beliggenhed praktisk talt ingen steder var på Nordøstfyn, hvor man kunne få tilladelse til at drive detailhandel. En meget stor del af Nordøstfyns landbefolkning var således henvist til at købe en væsentlig del af deres dagligvarer i en købstad, hvortil og hvorfra de altså skulle transportere sig selv og varerne, eller forsøge at oprette en brugsforening, hvis fordeling af varer til medlemmerne ikke opfattedes som næringsdrift[4]. Der oprettedes da også en del brugsforeninger på Nordøstfyn i denne periode. Mens der i 1885 kun fandtes 1 brugsforening på Nordøstfyn, fandtes der i 1891 7 og i 1899 20[5]. For specielle varer har man dog været nødsaget til at tage til en købstad. Der var således grunde nok for beboerne på Nordøstfyn til at ønske sig gode transportmuligheder til områdets købstæder.

---

3) Lov om Haandværks og Fabriksdrift af 29/12 1857, om høkerhandel specielt denne lovs § 54f.
4) Preben Dollerup: Brugsforeningerne 1866-1896, Kbh., 1966, p. 150f.

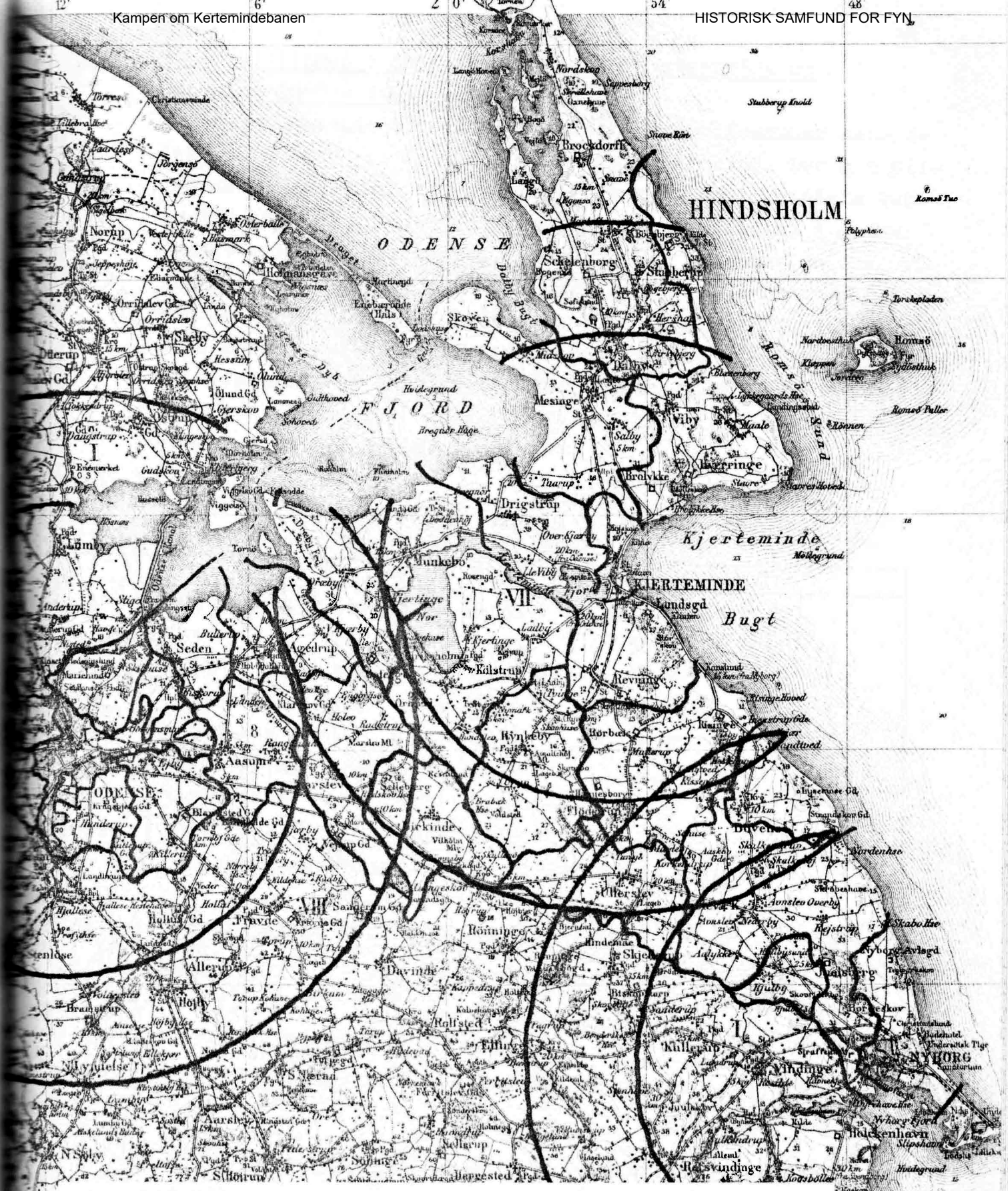


Fig. 4.3 Købstædernes handels-læbælter på Nordøstfyn

0 1 1½ mil

4.2 Udviklingen i de fynske købstæders størrelse og struktur 1860 - 1901.

I det ovenstående afsnit er Nordøstfyns landkommuner behandlet med hensyn til folketal og erhvervsstruktur. Der kan tilsvarende være grund til at se på udviklingen i områdets købstæder. Det må imidlertid formodes, at udviklingen i andre fynske købstæders folketal, specielt før og efter de fik jernbaneforbindelse, har haft betydning for, hvordan man i Kerteminde stillede sig til forskellige former for jernbaneforbindelse til byen. Der er derfor i dette afsnit medtaget talmateriale for samtlige fynske købstæder. Tabel 4.4 viser således folketallene i de fynske købstæder ved folketællingerne fra 1860 til 1901.

Tabel 4.4

Befolkningsudviklingen i Fyns købstæder 1860 - 1901.

	1860	1870	1880	1890	1901	%-vækst 1870-90
Odense[1]	14255	16970	20804	30268	40138	78.4
Svendborg	5537	6421	7184	8755	11543	36.4
Middelfart	2123	2336	2345	3078	4469	31.8
Nyborg[2]	3802	4812	5402	6049	7790	25.7
Assens	3589	3461	3196	4062	4665	16.3
Kerteminde	2148	2274	2488	2471	2552	8.7
Faaborg	3120	3440	3476	3677	4218	6.9
Bogense	1899	1931	1917	1904	2168	-1.4

Kilde: Statistiske Meddelelser 4,37,1 p. 2ff og p. 94ff.

Noter:

1) Ved bekendtgørelserne nr. 76 af 19/7 1877, nr. 100 af 19/9 1878, nr. 53 af 18/3 1882, nr. 145 af 12/12 1882, nr. 107 af 11/7 1887, nr. 144 af 15/11 1889, nr. 213 af 11/9 1893, nr. 215 af 9/12 1895, nr. 92 af 23/6 1896, nr. 100 af 8/7 1896, nr. 107 af 15/8 1896, nr. 5 af 20/1 1897 og nr. 4 af 7/1 1901 indlemmedes forskellige områder i Odense købstad, mens et areal ved bkg. nr. 102 af 26/7 1889 udskiltes af købstaden.

2) Ved bkg. nr. 82 af 18/5 1898 indlemmedes et område, der i 1901 havde 84 indbyggere i Nyborg.

Tallene herfra er indtegnet på Fig. 4.4, hvor det samtidig med pile er angivet, hvornår byen fik jernbaneforbindelse. Det mest fremtrædende træk er Odenses stærke vækst især mellem 1880 og 1890. Det må ganske vist påpeges, at Odense mel-

5) Talmateriale fra endnu ikke publiceret undersøgelse velvilligst stillet til rådighed af arkivar Poul Thestrup.

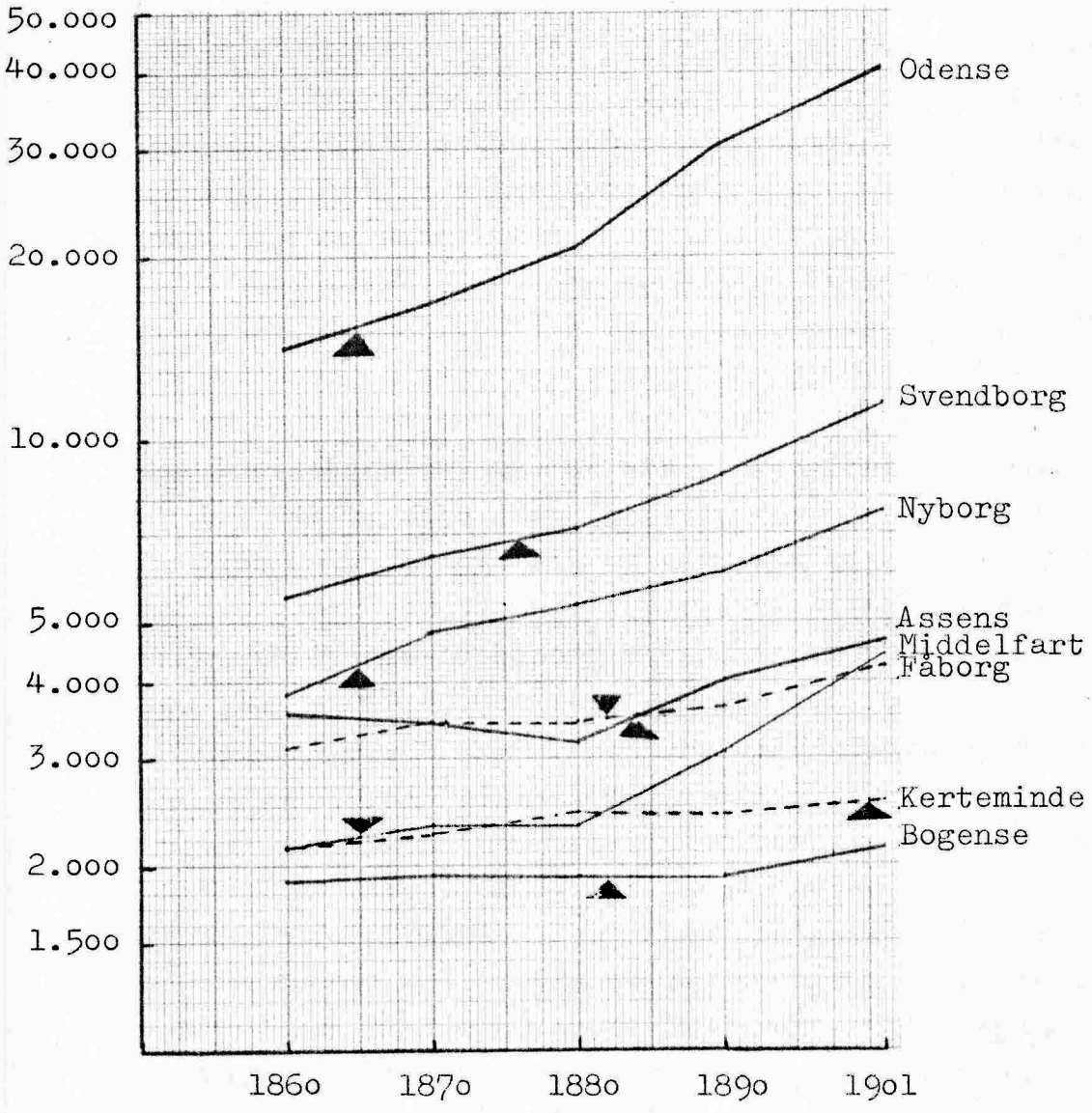


Fig. 4.4 Befolkningsudviklingen i de fynske købstæder 1860-1901
Kilde: Statistiske meddelelser 4,37,1.
▲ angiver hvornår byen fik jernbaneforbindelse
Kilde: Niels Jensen: Danske jernbaner 1847-1972, Kbh 1972, passim

lem 1877 og 1901 gentagne gange fik sit areal udvidet ved indlemmelser, men når dette skete, skyldtes det det faktum, at det odenseanske bysamfund voksede ud over sine juridiske grænser. Det stærkt voksende befolkningstal er altså udtryk for en reel vækst trods indlemmelserne[6]. Svendborg var også i denne periode inde i en kraftig udvikling, der ikke blev svækket af, at byen i 1876 fik jernbaneforbindelse til Odense. Grunden hertil kan dels søges i, at Svendborg var så stor,

6)Dette fremgår af, at de landsogne, hvoraf dele indlemmedes i perioden, ved periodens begyndelse havde en samlet befolkning, der var ubetydelig i sammenligning med Odenses vækst i denne periode, jvfr. Statistiske Meddelelser 4,37,1 p. 2f og 36f.

dels i, at Svendborgs sydlige opland (øerne) ikke i væsentlig grad berørtes heraf, og dels i, at Svendborgs vækst i denne periode i høj grad var en industriel vækst og ikke betinget af byens status som handelsstad for oplandet. Nyborg og Middelfart i Statsbanens endepunkter klarede sig også pænt. Her må banen og de dertil knyttede overfarter vel nærmest have medført, at der kom flere folk til byen[7]. For Assens, Fåborg, Kerteminde og Bogense var perioden 1860-1901 derimod præget af ringe vækst. Der er dog gradsforskelle. Således kunne Assens i perioden 1880-90, hvor baneforbindelsen til Statsbanen i Tommerup var blevet åbnet i 1884, fremvise en pæn vækst, mens samme periode for Bogense, der i 1882 havde fået bane direkte til Odense, kom til at betyde en lille tilbagegang. For Fåborg, der i 1882 fik baneforbindelse til Ringe på Odense-Svendborg banen, kom perioden 1880-90 derimod til at betyde moderat fremgang[8].

Uafhængigt af, i hvilket omfang baneanlæggene var årsag til den konstaterede udvikling i de nævnte købstæders folketal, må disse forhold for Kertemindes beboere og især for den del heraf, der levede af at forsyne oplandet, have betydet, at de måtte foretrække en jernbane fra Kerteminde til et punkt på Statsbanen mellem Odense og Nyborg, hvis Kertemindes stagnation ikke skulle gå over til direkte tilbagegang.

Erhvervsstrukturen i de fynske købstæder, som den fremtrådte ved tællingen i 1906, fremgår af tabel 4.5[9]. Det ses, at med hensyn til handel (som med hensyn til industri) var Odense på dette tidspunkt Fyns betydningsfuldeste by med Svendborg som eneste konkurrent. Det er derfor forståeligt, at de mindre købstæder havde svært ved at konkurrere med Odense om det fælles oplands gunst. Med hensyn til Kerteminde er det værd at bemærke, at en næsten lige så stor del af byens befolkning beskæftigede sig med fiskeri som med handel.

---

7) Middelfart var strengt taget ikke banens endepunkt, idet overfarten skete fra Strib.
8) Om anlægstidspunktet for de nævnte banestrækninger jvfr. Niels Jensen, passim, samt Fig. 3.2 side 17.
9) I modsætning til landdistrikterne kunne der godt skaffes tidligere tal for købstæderne, men af hensyn til sammenligneligheden er her også anvendt 1906-tællingen.

Tabel 4.5

Erhvervsstrukturen i de fynske købstæder 1/2 1906

	Immateriel virksomhed.	Landbrug, skovbrug og mejeri.	Fiskeri.	Håndværk og industri.	Varehandel, pengeomsætning og gæstgiveri.	Jernbane, post- og telegrafvæsen, transport og søfart.	Kapitalister og aftægtsfolk.	Offentlig understøttelse.	Anden og uangiven virksomhed.	I alt.
Odense amtsrådskreds										
Odense	3655	926	7	22320	7790	2451	2075	1042	281	40547
Kerteminde	143	78	352	1081	395	224	99	75	52	2499
Bogense	165	257	85	1121	432	202	117	50	19	2448
Assens amtsrådskreds										
Assens	296	269	91	2246	775	508	252	128	80	4645
Middelfart	372	152	104	2491	594	378	174	853	44	5162
Svendborg amt										
Nyborg	1137	184	203	3002	1048	1672	320	256	100	7922
Svendborg	815	456	21	5822	2256	1385	502	297	212	11766
Rudkøbing	254	128	159	1565	740	351	132	103	15	3447
Ærøskøbing	133	155	31	514	202	220	120	57	14	1446
Fåborg	278	95	125	2026	976	476	207	120	43	4346
Marstal handelsplads	135	20	149	780	349	1244	136	88	17	2918

Kilde: Statistiske Meddelelser 4,28,5. p. 15-19.

4.3 Befolkningsunderlag og rentabilitet for forskellige linieføringer.

På grundlag af indbyggertallene i sognene på Nordøstfyn (tabel 4.1 side 32) og Kertemindes folketal (tabel 4.4 side 38) kan man nu tilnærmelsesvis beregne befolkningsunderlaget for forskellige baneprojekter.

Fig. 4.5 viser 5 muligheder for baneanlæg fra statsbanestrækningen Odense-Nyborg (incl. dens endepunkter) til Kerteminde, nemlig: Odense-Kerteminde nord om Kertinge Nor, Odense-Kerteminde syd om Kertinge Nor, Marslev-Kerteminde, Ullerslev-Kerteminde og Nyborg-Kerteminde. Desuden ses på figuren forlængelsen Kerteminde-Dalby, der kunne kombineres med samtlige 5

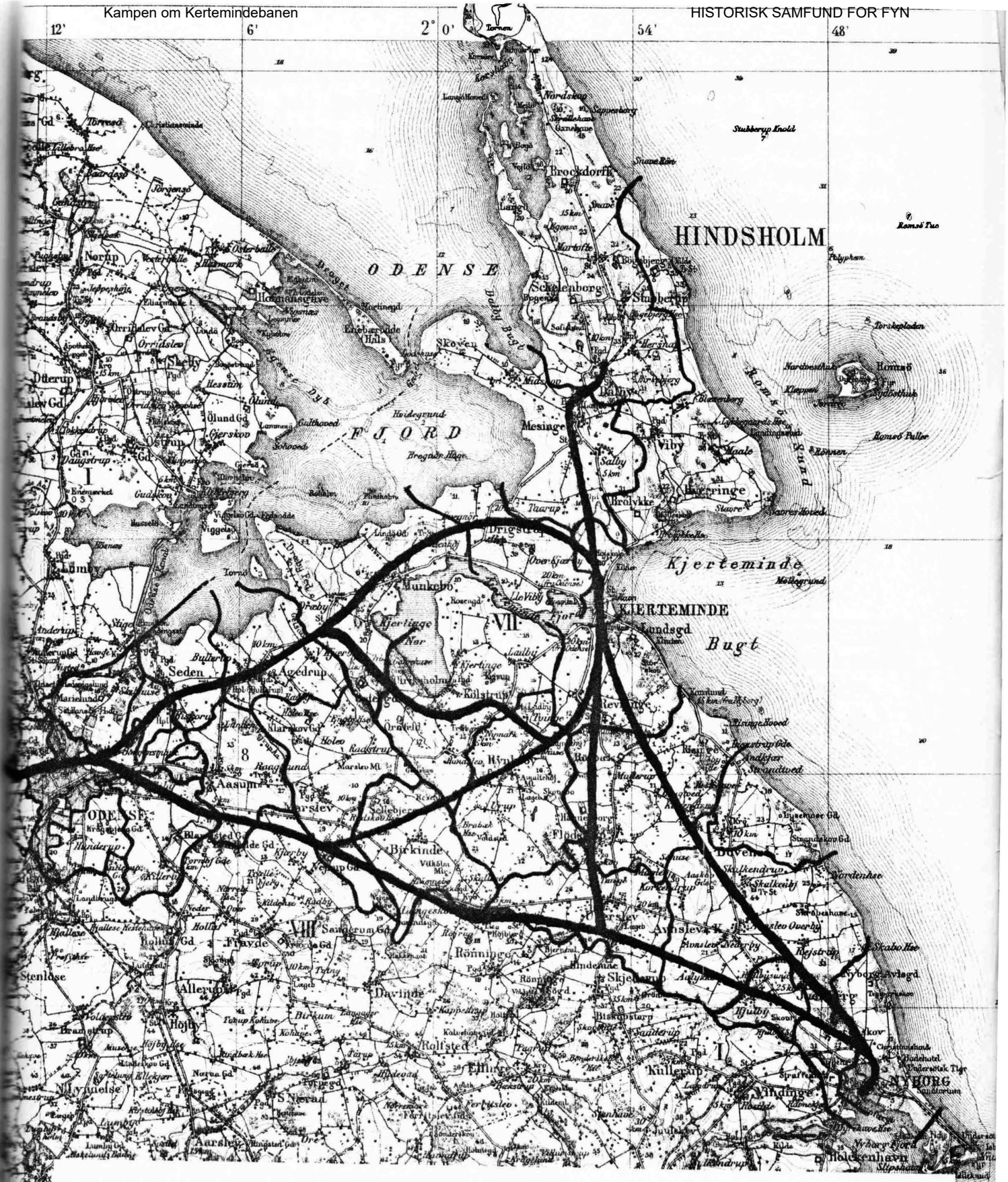


Fig. 4.5 Mulige baneanlæg fra statsbanestrækningen Odense-Nyborg til Kerteminde

linieføringer til Kerteminde. Den linie, der er indtegnet fra Odense til Kerteminde syd om Kertinge Nor og linien Kerteminde-Dalby er de faktisk anlagte. De øvrige linier er blot skønsmæssigt indtegnede. Der kan naturligvis tænkes et ubegrænset antal linieføringer. Små ændringer i linieføringen giver dog kun yderst ringe forandringer i de nedenfor anførte beregninger.

I tabel 4.6 er anført tal for baneliniernes længde og tilnærmelsesvise befolkningsunderlag. Hvordan de enkelte liniers befolkningsunderlag er beregnet fremgår af noterne til tabellen. For hver af linierne til Kerteminde er desuden anført befolkningsunderlag for forlængelsen Kerteminde-Dalby, idet det befolkningsunderlag, der kan henføres til strækningen Kerteminde-Dalby, afhænger af linieføringen fra Statsbanen (incl. Odense og Nyborg) til Kerteminde. Tabellen indeholder

Tabel 4.6

Befolkningsunderlag for forskellige mulige Kertemindebane-linier

	længde km.	befolkningsgrundlag	befolkningsgrundl. pr. km.
Odense-Kerteminde (nord om Kertinge Nor)	ca 2o	ca 5.3oo [1]	ca 265
Forlængelse Kerteminde-Dalby	ca 8	ca 3.35o [2]	ca 419
Odense-Kerteminde (syd om Kertinge Nor)	ca 225	ca 7.85o [3]	ca 349
Forlængelse Kerteminde-Dalby	ca 8	ca 3.85o [4]	ca 481
Marslev-Kerteminde	ca 14	ca 5.975 [5]	ca 427
Forlængelse Kerteminde-Dalby	ca 8	ca 3.85o [3]	ca 481
Ullerslev-Kerteminde	ca 12	ca 4.95o [6]	ca 413
Forlængelse Kerteminde-Dalby	ca 8	ca 3.85o [4]	ca 481
Nyborg-Kerteminde	ca 18	ca 5.25o [7]	ca 292
Forlængelse Kerteminde-Dalby	ca 8	ca 3.85o [4]	ca 481

Kilde (beregningsgrundlag): Tabel 4.1, 4.4 og fig 4.5
Beregningsmåde: Se noterne

1) ½ x Frue Landsogn+Seden+Agedrup+Munkebo+Drigstrup+Kerteminde
2) Mesinge+Viby+Dalby+Stubberup
3) ½ x Frue Landsogn+Seden+Agedrup+Munkebo+1/3xMarslev+Kølstrup+½xRynkeby+½xFlødstrup+Revninge+Kerteminde
4) Drigstrup+Mesinge+Viby+Dalby+Stubberup
5) ½xBirkende+Rynkeby+Kølstrup+½xFlødstrup+Revninge+Kerteminde
6) Ullerslev+½xRynkeby+½xFlødstrup+Revninge+Kerteminde
7) ½xAvnslev+Bovense+Flødstrup+Revninge+Kerteminde

desuden tal for befolkningsunderlaget pr. banekilometer for hver af strækningerne. Det fremgår her, at to af linierne, nemlig linien fra Odense til Kerteminde nord om Kertinge Nor og linien Nyborg-Kerteminde, havde et ret lille befolkningsunderlag pr. banekilometer i forhold til de andre linier. Dette skyldes for Odense-Kerteminde linien nord om Noret den relativt smalle landbræmme mellem Noret og Odense Fjord, mens årsagen for Nyborg-Kertemindelinien var, at banen et stort stykke ville komme til både at gå tæt på Statsbanen og tæt på kysten. For de tre øvrige linier: Odense-Kerteminde syd om Noret, Marslev-Kerteminde og Ullerslev-Kerteminde var befolkningsunderlaget pr. banekilometer af nogenlunde samme størrelsesorden, dog mindst for Odense-Kerteminde linien. Imidlertid er det begrænset, hvad man kan lægge i små forskelle ved en så grov beregning som denne. Umiddelbart skulle man imidlertid af tallene formode, at de tre sidstnævnte linier havde omtrent samme chancer for rentabel drift, dog med de dårligste for Odense-Kerteminde linien. Der er imidlertid endnu to forhold, der må inddrages, hvis man ønsker at vurdere en potentiel banelinies rentabilitet. For det første kan antallet af passagerer med en bane ikke mekanisk beregnes ud fra dens teoretiske befolkningsgrundlag. Det har også betydning, om banen fører steder hen, som befolkningen har ønsker om (det vil sige brug for) at komme. Her må en bane, som havde Kerteminde i den ene ende og Odense i den anden, for landboerne formodes at ville få en større tiltrækningskraft, end en bane, hvis ene endepunkt var Kerteminde og det andet et punkt på Statsbanen, hvor man skulle skifte og tage et andet tog til Odense[10]. For det andet måtte det påregnes, at visse udgifter var konstante, enten banen var lidt længere eller lidt kortere. Som eksempel kan nævnes overordnet personale, kørende personale og driftsmateriel. Disse udgifter vil altså være lavere pr. banekilometer for en længere bane. Det er naturligvis klart, at dette kun gælder indenfor visse grænser. Hvis en bane gøres meget længere, skal der alt andet lige også skaffes mere rullende materiel etc. .

---

10) IMOA 2125/1895, Tegnér, Statsbaneanlægene, til Ministeriet for offentlige Arbejder af 28/12 1894.

Med den på dette tidspunkt herskende teknologi, var den længste af disse tre linier (Odense-Kerteminde syd om Kertinge Nor med eventuel forlængelse til Dalby) dog ikke længere, end at den relative besparelse pr. banekilometer her gjorde sig gældende[11]. Dette kombineret med, at linien som endepunkt havde tiltrækningspolen Odense, gav denne linieføring størst chancer i spillet om, hvordan Nordøstfyn skulle forsynes med jernbane, hvis der overhovedet skulle anlægges én.

---

11) Som foregående note plus Div. dok. vedr. aktie., beregning foretaget af Kier og Faurholt, driftsbestyrere af henholdsvis Sydfynske og Nordfynske jernbane. Vedr. dateringen heraf jvfr. afsnit 6.3, note 4.

Kap. 5. Kertemindebane-projekter før 1890'erne.

Tanken om en Kerteminde-bane opstod allerede i 1870'erne[1]. Heri er der ikke noget exceptionelt. Der var i denne periode stor interesse for jernbaneanlæg, og det var i dette årti, at der skabtes lovhjemmel for en fjerdedel af de til og med år 1900 anlagte privatbaner[2].

Forsøgene på at skabe et bæredygtigt Kertemindebane-projekt var imidlertid lidet effektive. Dette skyldtes først og fremmest den omstændighed, at Kertemindeegnen, hvor ønsket om en bane opstod, hverken var i stand til at samle de forskellige ønsker omkring et enkelt eller to projekter og heller ikke kunne fremvise ledere af en sådan sag. Grunden hertil må søges i, at ønsket om en bane fremkom, uden at man tilsyneladende havde gjort sig klart, hvilke interesser forskellige projekter kunne tjene. Man kunne derfor ikke fremskaffe tilstrækkelig lokal opbakning og effektive talsmænd for en bestemt bane. De på Kertemindeegnen fremkomne ønsker opstod således sporadisk og uden plan. De uholdbare baneprojekter var et forståeligt, men dårligt gennemtænkt, udtryk for en egns trang til at komme med i det storstilede jernbanebyggeri, som fandt sted i 1870'erne takket være landets økonomiske fremgang i første halvdel af årtiet og ændringerne i den økonomiske struktur[3]. I denne periode var staten også meget rundhåndet med hensyn til tilskud til privatbaner, idet man, som tabel 3.1 (side 26) viser, støttede privatbaneanlæg med 25-50 % af de totale anlægsudgifter.

De i 1880'erne fremherskende og i 1890'erne endnu mere skærpede lokale interessemodsætninger trådte således ikke frem i 1870'erne, men ud af halvfjerdsernes famlende forsøg på at etablere et bæredygtigt projekt til en Kerteminde-bane fremstod 1880'ernes klart markerede standpunkter m.h.t. valg af retningslinie for en bane. Interessemodsætningerne trådte allerede tydeligt frem i begyndelsen af 1881, hvor man for første gang ikke alene nærede et stærkt ønske om at få en bane, men også nøje vidste, hvorfor man ønskede denne bane. Dette indebar, at de forskellige grupper, som stod bag baneprojekterne, ikke var i tvivl om, hvor på statsbanestrækning-

1) Stamhuset Hverringes arkiv, Diverse sager I, 1805-1912, skr. af 17/2 1874 fra et udvalg for en Kerteminde-bane til Viby sogneråd. Buch og Gomard, p. 314.
2) Bilag 1 nr. 9-20.
3) Willerslev, p. 60ff.

Kap. 5. Kertemindebane-projekter før 1890'erne.

Tanken om en Kerteminde-bane opstod allerede i 1870'erne[1]. Heri er der ikke noget exceptionelt. Der var i denne periode stor interesse for jernbaneanlæg, og det var i dette årti, at der skabtes lovhjemmel for en fjerdedel af de til og med år 1900 anlagte privatbaner[2].

Forsøgene på at skabe et bæredygtigt Kertemindebane-projekt var imidlertid lidet effektive. Dette skyldtes først og fremmest den omstændighed, at Kertemindeegnen, hvor ønsket om en bane opstod, hverken var i stand til at samle de forskellige ønsker omkring et enkelt eller to projekter og heller ikke kunne fremvise ledere af en sådan sag. Grunden hertil må søges i, at ønsket om en bane fremkom, uden at man tilsyneladende havde gjort sig klart, hvilke interesser forskellige projekter kunne tjene. Man kunne derfor ikke fremskaffe tilstrækkelig lokal opbakning og effektive talsmænd for en bestemt bane. De på Kertemindeegnen fremkomne ønsker opstod således sporadisk og uden plan. De uholdbare baneprojekter var et forståeligt, men dårligt gennemtænkt, udtryk for en egns trang til at komme med i det storstilede jernbanebyggeri, som fandt sted i 1870'erne takket være landets økonomiske fremgang i første halvdel af årtiet og ændringerne i den økonomiske struktur[3]. I denne periode var staten også meget rundhåndet med hensyn til tilskud til privatbaner, idet man, som tabel 3.1 (side 26) viser, støttede privatbaneanlæg med 25-50 % af de totale anlægsudgifter.

De i 1880'erne fremherskende og i 1890'erne endnu mere skærpede lokale interessemodsætninger trådte således ikke frem i 1870'erne, men ud af halvfjerdsernes famlende forsøg på at etablere et bæredygtigt projekt til en Kerteminde-bane fremstod 1880'ernes klart markerede standpunkter m.h.t. valg af retningslinie for en bane. Interessemodsætningerne trådte allerede tydeligt frem i begyndelsen af 1881, hvor man for første gang ikke alene nærede et stærkt ønske om at få en bane, men også nøje vidste, hvorfor man ønskede denne bane. Dette indebar, at de forskellige grupper, som stod bag baneprojekterne, ikke var i tvivl om, hvor på statsbanestrækning-

1) Stamhuset Hverringes arkiv, Diverse sager I, 1805-1912, skr. af 17/2 1874 fra et udvalg for en Kerteminde-bane til Viby sogneråd. Buch og Gomard, p. 314.
2) Bilag 1 nr. 9-20.
3) Willerslev, p. 60ff.

en en Kerteminde-bane skulle tilsluttes for at tjene deres interesser bedst.

De lokale interessegrupper sluttede i begyndelsen af 1881 op om to baneprojekter, således at der i marts 1881 eksisterede to udvalg, som begge arbejdede for en Kerteminde-bane. Den ene gruppe ønskede en Kerteminde-Langeskov-Ringe bane og den anden en Kerteminde-Marslev bane[4]. Ønsket om en Kertemindebane opstod, som i 1870'erne, på Kertemindeegnen og manifesterede sig i et projekt til en Kerteminde-Langeskov-Ringe bane. Kerteminde-Marslev projektet opstod som en kontraplan til dette projekt. Begge linieføringer (uden Kerteminde-Langeskov banens forlængelse til Ringe) havde været på tale i 1870'erne, uden at det kan konstateres, at valgene af de to linieføringer dengang repræsenterede interessemodsætninger[5].
Den direkte anledning til at Kertemindebane-projektet (eller projekterne) netop blev genoptaget i 1881 med fornyet kraft må søges i den omstændighed, at der i marts 1881 skabtes lovhjemmel for en Odense-Bogense bane[6].
Langeskov-udvalget varetog først og fremmest købstadsinteresser, d.v.s. Kertemindes interesser med hensyn til handel i almindelighed og fiskeudførselen (over Korsør) i særdeleshed. Desuden var landkommunerne repræsenterede om end i ringe grad. Flertallet af Kerteminde Byråds medlemmer støttede dette projekt[7]. Marslev-udvalget tegnedes udadtil af både enkelte medlemmer af Kerteminde Byråd og Odense Amtsråd samt af købmænd fra Kerteminde, men møderne domineredes alligevel af landbointeresser, d.v.s. landboernes ønske om nem adgang til Markederne i Odense og dermed forbedrede afsætningsmuligheder for den øgede animalske landbrugsproduktion[8].

---

4) Fyens Stiftstidende, 5/2 1881, s. 1, sp. 5-6 og s. 2, sp. 1, referat af jernbanemøde i Langeskov.
Fyens Stiftstidende, 4/3 1881, s. 2, sp. 3, mødereferat vedr. Kerteminde-Langeskov-Ringe bane.
Fyens Stiftstidende, 7/3 1881, s. 2, sp. 2-4, referat af jernbanemøde i Kerteminde.
Odense Amtsråds journalsager, ujour., henlagt under journalnr. 166/1881, trykt adresse fra stiftamtmand Heltzen af 11/3 1881 til de i en Kerteminde-bane potentielt interesserede parter, samt trykt indbydelse til møde af 22/3 1881 i Kerteminde fra Marslev-udvalget.
Fyens Stiftstidende, 26/8 1881, s. 2, sp. 3, mødereferat. Kerteminde-Marslev møde.
Jvfr. kap. 4 og Fig. 4.5 (side 42) m.h.t. mulige linieføringer for en Kerteminde-bane. Langeskov-Kerteminde linien er ikke indtegnet i fig., men vil formentlig svare til både Kerteminde-Ullerslev og Kerteminde-Marslev m.h.t. befolkningsunderlag og rentabilitet.

Af ovenstående fremgår, at Odense i hvert fald ikke direkte var repræsenteret i nogen af de udvalg, som i 1881 var begyndt at arbejde for oprettelse af en baneforbindelse fra det nordøstlige Fyn med tilslutning til Statsbanen. Dette skal formentlig ikke ses som et udtryk for, at købstaden var uinteresseret i en bane, men snarere som et udtryk for, at Odense ikke i den indledende fase af arbejdet for en Kerteminde-bane ønskede at belaste banesagen ved for aktiv en deltagelse. Desuden kan det vel siges, at Odenses interesser i det væsentlige varetoges af landkommunerne, da det var i landboernes interesse at få afsat deres produkter i Odense, og i Odenses interesse at aftage disse produkter. I lighed hermed havde landboerne et behov for i Odense at købe varer, som det var i Odenses interesse at afsætte. Grupperingerne omkring de to baneprojekter viste endvidere, at selv om disse havde tilhængere både blandt Kertemindeboerne og landboerne, var Kerteminde-Langeskov-Ringe projektet først og fremmest katalysator for Kertemindes interesser og Kerteminde-Marslev projektet for landboernes interesser. Imidlertid kunne den omstændighed, at både landkommunerne og Kertemindeegnen var indbyrdes splittede med hensyn til valg af baneprojekt nemt komme til at resultere i, at de respektive udvalg ville blive mindre slagkraftige, og at det derfor ville blive nødvendigt at baneprojekterne, eller i det mindste et af dem, skulle tilføres ny aktiv støtte fra en eller anden side, hvis et af dem skulle have en chance for at blive gennemført. På grund af de forskellige økonomiske interesser, som de to udvalg repræsenterede, var der en væsentlig forskel at finde i deres syn på en Kerteminde-Odense bane. Marslev-udvalget, der som nævnt repræsenterede landboerne, ønskede en bane, som stødte til Statsbanen så nær ved Odense som muligt. Helst skulle banen støde til i Odense, men dette umuliggjordes ifølge udvalget af terrainforholdene ved Odense, som ville gøre banen for kostbar at anlægge[9]. Langeskov-udvalget, som hoved-

5) Stamhuset Hverringes arkiv, Diverse sager I, 1805-1912, skr. af 17/2 1874 fra et udvalg for en Kerteminde-bane til Viby sogneråd.
6) Bilag 1, nr. 21.
7) Fyens Stiftstidende, 7/3 1881, s. 2, sp. 2-4, møderefferat.
8) Fyens Stiftstidende, 26/3 1881, s. 2, sp. 3, møderefferat. Vedr. landbrugets omstrukturering jvfr. kap. 4.
9) Odense Amtsråds journalsager, ujour., henlagt under 166/1881, trykt indbydelse til møde af 22/3 1881 i Kerteminde fra Marslev-udvalget.

sageligt repræsenterede Kerteminde, ønskede på sin side en bane, som udmundede i Statsbanen så langt fra Odense som overhovedet muligt. Dette motiveredes med, at en direkte baneforbindelse til Odense ville være skadelig for Kertemindes udvikling, både af hensyn til fiskeudførselen og fordi en bane, som endte i Odense, ville berøve Kerteminde dens opland, idet en direkte forbindelse til Odense ville fratage Kerteminde dens handel med de omkringliggende landkommuner[10].

At Langeskov-udvalget valgte Langeskov som tilslutningspunkt på Statsbanestrækningen kan umiddelbart synes mærkeligt, da såvel valget af Marslev, der lå indenfor Odenses læbælte, som valget af Ullerslev, der lå indenfor Nyborgs læbælte, (jvfr. Fig. 4.3 side 37) ville have sikret Kerteminde mod at få en by med næringsdrift i den anden ende af banen. Valget af Langeskov skyldtes imidlertid, at Kerteminde oprindeligt håbede på en forlængelse af banen til Ringe med tilslutning til Sydfynske Jernbane[11]. I juni 1881 havde Langeskov-udvalget ladet foretage udstikning af banelinien, men allerede på daværende tidspunkt var man gået bort fra tanken om en øjeblikkelig tilslutning til Sydfynske Jernbane i Ringe, og kun strækningen Kerteminde-Langeskov var blevet udstukket. En evt. forlængelse af Kerteminde-banen til Ringe berørtes end- og ikke på Langeskov-udvalgets møder. Endvidere synes udvalget, til trods for de mange afholdte møder med de potentielt interesserede landkommuner, endnu ikke at have fået endelige tilsagn om aktiebidrag til en Kerteminde-Langeskov bane[12]. Den manglende tilslutning til Kerteminde-Langeskov projektet fra landkommunerne blev afgørende for projektets skæbne, og var skyld i, at planerne om en bane blev skrinlagte i løbet af 1881. Kerteminde Byråds aktietegninger i sidste halvdel af 1881 på henholdsvis 30.000 og 45.000 kr. kunne ikke redde projektet, som på forhånd var dødsdømt uden aktietegning fra landkommunerne[13]. Byrådets aktietegninger kom da nærmest

---

10) Fyens Stiftstidende, 22/3 1881, s. 2, sp. 4-6, læserbrev fra komitéen for en Kerteminde-Langeskov-Ringe bane.
11) Fyens Stiftstidende, 22/3 1881, s. 2, sp. 4-6, læserbrev fra komitéen for en Kerteminde-Langeskov-Ringe bane.
12) Kjerteminde Avis, 15/6 1881, referat af Langeskov-udvalgets møde.
Fyens Stiftstidende, 17/6 1881, referat af Langeskov-udvalgets møde af 14/6 1881.
13) Fyns Tidende, 19/7 1881, s. 2, sp. 3 og 27/10 1881, s. 2, sp. 2, møde referater.

til at stå som en symbolsk gestus overfor et baneanlæg, som manglede både ledere og lokal opbakning blandt landkommunerne, og som ikke fik, eller havde mulighed for at få aktiv økonomisk støtte fra andre sider, da Odense Byråd ingen eller næsten ingen interesse kunne have i et baneanlæg, som endte så langt fra Odense, og Odense Amtsråd ikke kunne forventes at ville støtte et baneprojekt, som kun i ringe grad havde fået opbakning af landkommunerne.

Hindsholmkommunerne valgte at indtage en afventende holdning, for ikke fra begyndelsen af at forspilde deres chance for at få en bane ud på Hindsholm ved at tilslutte sig det "forkerte" projekt[14]. Som følge heraf gav delegerede fra de hindsholmske sogneråd i marts 1881 udtryk for at ville støtte det udvalg, som ville arbejde for en bane, der gik ud til Dalby[15]. Stemningen blandt beboerne på Hindsholm var for en Kerteminde-Marslev bane, men trods alt ville en bane til Langeskov være bedre end slet ingen bane[16]. Også på Hindsholm ønskede man den kortest mulige forbindelse til Odense af hensyn til såvel afsætningen af landbrugsvarer som indkøbsmulighederne. Da imidlertid ingen af udvalgene reagerede på Hindsholmboernes ønske om at få ændret baneprojekterne til også at indeholde en forlængelse til Dalby, henvendte Mesinge og Dalby-Stubberup sogneråd sig til stiftamtmand Heltzen, amtmand over Odense Amt og dermed formand for Odense Amtsråd, og bad denne om at udvirke, at de bestående projekter ændredes således, at en bane kom til at udgå fra Odense for via Kerteminde at ende i Dalby[17].

---

14) Fyens Stiftstidende, 7/3 1881, s. 2, sp. 2-4, møderefferat.
15) Fyens Stiftstidende, 26/3 1881, s. 2, sp. 3, møderefferat.
16) Fyens Stiftstidende, 19/3 1881, s. 2, sp. 2, møderefferat.
17) Heltzen, Eugenius S.E.: 1818-98. 1840 cand. jur., 1843 protokolsekretær i Højesteret, 1846-47 konstitueret stiftamtmand i Aalborg, 1850-64 amtmand over Aabenraa, Als og Ærø, 1864-65 justits- og kultusminister (kom i modsætningsforhold til de nationalliberale), 1869-98 stiftamtmand for Fyn, derved amtmand for Odense Amt (landkommuner og købstæder) og amtsrådsformand for Odense Amtsråd (landkommunerne) (Dansk Biografisk Haandleksikon, bd. II, p. 59f.) 1881 Kgl. kommissarius ved Odense-Bogense banen (Hof- og Statskalenderen, 1896, p. 555) 1896 Kgl. kommissarius først ved Odense-Kerteminde banen, derpå ved Odense-Kerteminde-Dalby banen (IMOA 3159/1900, koncept til meddelelsen om udnævnelsen til Heltzen af 27/6 1896).
Odense Amtsråds journalsager, ujour., henlagt under 166/1881, skr. fra Mesinge sogneråd af 5/4 1881 og skr. fra Dalby-Stubberup sogneråd af 8/4 1881.

Stiftamtmand E.S.E. Heltzen kom i 1880'erne til at spille en vigtig rolle for Kertemindebane-sagens udvikling og nåede i slutningen af 1890'erne, da Kerteminde-banen virkelig blev anlagt, at blive Kgl. kommissarius, d.v.s. regeringens repræsentant ved anlægget[18]. I halvfjerdserne var Heltzen en af initiativtagerne til Odense-Svendborg banen, og i firserne var han udover sit engagement i sagen omkring en Kertemindebane stærkt involveret i anlægget af Assens-Tommerup banen og Odense-Bogense banen. For sidstnævnte stod Odense Amtsråd som den egentlige drivkraft, og samme dag som koncessionen til Bogense-banen meddeltes, udnævntes Heltzen til Kgl. kommissarius ved anlægget af denne bane[19]. I Kertemindebane-sagen er det et spørgsmål, om Heltzen ikke var en væsentlig drivkraft bag den gruppe, som arbejdede for en bane fra Kerteminde til Marslev. Først i marts 1881 havde Heltzen udsendt en trykt adresse til de potentielt interesserede parter i en Kerteminde-bane. Heri argumenteredes for en Kerteminde-Marslev bane. Endepunktet skulle dog hellere være Odense end Marslev. Samtidig argumenteredes mod et Kerteminde-Langeskov projekt[20]. Denne skrivelse var udsendt før det konstituerende møde i Kerteminde-Marslev udvalget, og det er da naturligt at opfatte Heltzen som en væsentlig faktor bag dette udvalg[21]. At Heltzen's indstilling til Kertemindebane-sagen formentlig var af stor betydning for Marslev-udvalget fremgår af den omstændighed, at dette udvalg i april 1881 anmodede Odense Amtsråd om at lade foretage udstikning i marken af både en Kerteminde-Marslev og en Kerteminde-Odense linie samt at lade forundersøgelserne omfatte en forlængelse af banelinien ud på Hindsholm[22]. På tidspunktet for denne anmodning kunne Marslev-udvalget eller rettere udvalget for en Kerteminde-Marslev eller en Kerteminde-Odense bane forvente aktiv støtte fra stiftamtmand Heltzen, amtsrådets formand, og de to amtsrådsmedlemmer fra Drigstrup og Hundslev, som i marts 1881

---

18) Jvfr. første del af ovenstående note vedr. Heltzen.
19) NFJ 1882-1957, Bogense, 1957, (p. 2).
Bilag 1 nr. 21.
Hof og Statskalenderen, 1896, p. 555.
Lauritsen: Den sydfynske Jærnbane, en illustreret Rejsehaandbog, Odense. 1876, p. 5-16.
Lauritsen: Jærnbanerne Ringe-Faaborg, den nordfynske og Tommerup-Assens, Odense, 1882, afsnit II og III passim.
20) Odense Amtsråds journalsager, ujour., henlagt under 166/1881, trykt adresse fra stiftamtmand Heltzen af 11/3 1881 til de i en Kerteminde-bane interesserede parter.
21) Fyens Stiftstidende, 26/3 1881, s. 2, sp. 3, møderefferat.
22) Odense Amtsråds journalsager, 122/1881, henvendelse fra en del beboere i Kerteminde (Marslev-udvalget) af 9/4 1881.

havde været blandt initiativtagerne til Kerteminde-Marslev projektet. Tillige ville der formentlig kunne forventes økonomisk støtte fra hindsholmkommunerne, da Kerteminde-Marslev og Kerteminde-Odense projekterne omfattede en forlængelse af banen til Dalby. Med tre fortalere i Odense Amtsråd må det siges, at der var en reel mulighed for at et Kerteminde-Marslev eller et Kerteminde-Odense projekt ville kunne blive tilført den aktive støtte, som var nødvendig, hvis ikke et sådant projekt, i lighed med Kerteminde-Langeskov projektet, skulle komme til at løbe ud i sandet.

Det viste sig imidlertid hurtigt, at Odense Amtsråds aktive støtte til et Kerteminde-Odense eller et Kerteminde-Marslev projekt ikke var nok til at sikre gennemførelsen af et af projekterne, da grundlaget herfor, d.v.s. landkommunernes opbakning af projekterne, smuldrede bort. Dette fremgår af den omstændighed, at to ud af fem adspurgte landkommuner ikke mente, at Odense Amtsråd skulle lade foretage udstikning af de to linier[23]. Dette giver anledning til at rejse spørgsmålet om, hvor landbointeresserne var blevet af. Svaret herpå må blive, at disse selvfølgelig ikke forsvandt lige ud i den blå luft, men at de formentlig stadig eksisterede i nogenlunde samme omfang, som de hele tiden havde gjort. Som tidligere nævnt var landkommunerne indbyrdes splittede, hvilket resulterede i, at de støttede forskellige projekter, men at et projekt Kerteminde-Marslev og et Kerteminde-Odense var i stand til at fremvise den største opbakning blandt landkommunerne. Det skal dog understreges, at ingen af disse på noget tidspunkt havde bundet sig til et bestemt projekt med et bestemt beløb. Det var ikke særligt svært at få landkommunernes repræsentanter til, rundt om på møderne, at gå ind for et projekt, sålænge det ikke kostede den enkelte kommune noget. Det var en ganske anden sag, når det enkelte sogneråd pludselig skulle til at tage stilling til, om Odense Amtsråd burde bruge penge på at lade foretage udstikning af banelinier. Det har sikkert været vanskeligt, for ikke at sige umuligt, for det enkelte sogneråd at genkalde eller genskabe den overvældende begejstring, som prægede de store åbne møder vedr. en Kerteminde-bane. Endelig kan det tilføjes, at det forekommer at

23) Odense Amtsråds Forhandlinger, 16/5 1881.
Fyns Tidense, 17/5 1881, s. 2, sp. 2-3, mødereferat

være et noget mærkeligt tidspunkt, som Odense Amtsråd valgte for dets henvendelse til sognerådene, da amtsrådet derved forhindrede udvalget for en Kerteminde-Marslev eller en Kerteminde-Odense bane i at konsolidere et sådan projekts stilling ved, om muligt, at skabe et bedre eller bredere grundlag, d.v.s. større lokal opbakning hos landkommunerne, for et Kertemindebane-projekt.

I november 1882 blev sagen om udstikning af en Kertemindelinie alternativt til Odense eller Marslev taget op igen. Forslaget om udstikning fremsattes i Odense Amtsråd af de to amtsrådsmedlemmer fra Drigstrup og Hundslev, som havde siddet i det oprindelige Marslev-udvalg. Det blev fra forslagsstillernes side fremhævet, at stemningen var for en Kerteminde-Odense bane syd om Kertinge Vig[24]. Ud fra materialet lader det sig ikke gøre at fastslå de nærmere omstændigheder omkring de to amtsrådsmedlemmers forslag. Derfor kan det ikke siges med bestemthed, om udvalget for en Kerteminde-Marslev eller en Kerteminde-Odense bane frem til sagens genoptagelse i amtsrådet aktivt havde forsøgt at påvirke stemningen til fordel for en bane. Sandsynligheden taler dog for, at de to amtsrådsmedlemmer fremsatte forslaget efter en eller anden form for kontakt med nogle af de øvrige udvalgsmedlemmer, i hvert fald må de to forslagsstillere have været i kontakt med stiftamtmand Heltzen vedr. banesagen. Baneudvalget har formentlig ført en tilbagetrukket tilværelse uden aktiv indsats for en bane. Herfor taler den omstændighed, at udvalget reorganiseredes (se nedenfor) efter at Odense Amtsråd havde ladet linierne udstikke, og der således var skabt et grundlag at arbejde ud fra. Den lokale opbakning af et Kertemindebaneprojekt hos landkommunerne har formentlig hverken været større eller mindre end året før, og i lighed med året før var landkommunerne tilsyneladende ikke i stand til at mobilisere den slagkraft, som var nødvendig for projektets gennemførelse. I 1882 begik Odense Amtsråd ikke den fejl, som det havde gjort i 1881, at sende spørgsmålet om udstikning af baneliniер til udtalelse hos de enkelte sogneråd. Ved at udstikningen

---

24) Odense Amtsråds Forhandlinger, 29/11 1882.
Fyens Stiftstidende, 30/11 1882, s. 2, sp. 3, møderefera

blev foretaget ene og alene som følge af en beslutning i amtsrådet, opnåedes, at ansvaret for brug af amtskommunens midler ikke delegeredes ud på sognerådene, og disse følte sig således ikke forpligtede til ikke at smide penge ud til en måske tvivlsom sag[25]. Ligeledes blev sognerådene fri for på et meget tidligt tidspunkt, hvor det absolut ikke var sikkert, at der kom en bane, at skulle træffe bestemmelse om, de i det hele taget økonomisk ville støtte en bane, og der kunne således i fred og ro forsøges at skabe tilstrækkelig lokal opbakning af banesagen hos landkommunerne. Med udstikningen af banelinierne var banesagen endelig kommet ud over det første famlende stadium.

Imidlertid forsinkedes banesagen væsentligt af, at stiftamtmand Heltzen blev tvunget til at indtage en passiv holdning i banespørgsmålet. Foranlediget af ønsker fra Hindsholm om en bane fra Odense nord om Kertinge Vig ud på Hindsholm, og Kerteminde Byråds modstand mod denne tanke, havde Heltzen i et cirkulære af 12. maj 1883 til samtlige interesserede sogneråd skarpt taget afstand fra forslaget om en nordlig linie, og oplyst, at han med hjemmel i Landkommunalloven af 6. juli 1867 § 48 havde vetoret, selv om 3/4 af Odense Amtsråds medlemmer kunne tænkes at ville bevilge penge til en bane fra Odense nord om Kertinge Vig ud på Hindsholm. Ifølge Heltzen kunne der altså kun blive tale om en sydlig linie[26]. Heltzen ville nok hjælpe beboerne på Hindsholm med at få en bane til Odense, men Kerteminde måtte ikke totalt berøves sit opland, uden at byen selv fik den ringeste gavn af en bane. Dette ville have været resultatet af en bane fra Odense til Hindsholm uden om Kerteminde. Heltzen befandt sig her i en situation, hvor han som amtmand for både landkommuner og købstæder skulle forsøge at forene de modstridende interesser. Hvis han blot skulle have anskuet sagen som amtsrådsformand, kunne han formentlig godt have tilsluttet sig en nordlig linie. På Odense Amtsråds møde d. 24. maj 1883 forkastedes imidlertid Hletzen's forslag om at amtsrådet udelukkende støttede en sydlig linie til Kerteminde[27]. I august blev Heltzen

---

25) Odense Amtsråds Forhandlinger, 29/11 1882.
Fyens Stiftstidende, 30/11 1882, s. 2, sp. 3, mødereferat.
26) Odense Amtsråds Forhandlinger, 13/3 1883.
Fyens Stiftstidende, 12/3 1883, referat af Kerteminde Byråds møde.
IMOA 2302/1893, Heltzen's trykte cirkulære af 12/5 1883 til sogneråde
Vedr. de to omtalte linier, en nordlig og en sydlig, jvfr. Fig. 4.5, side 42.

endvidere på et amtsrådsmøde af Klaus Berntsen belært om, at Indenrigsministeriet havde erklæret Landkommunallovens § 53 for anvendelig i stedet for § 48, som Heltzen havde anset for gældende i dette tilfælde. Dermed bortfaldt Heltzen's vetoret, og resultatet af mødet blev, at Odense Amtsråd vedtog at yde 2/3 af hvad landkommunerne måtte yde til en Odense-Kerteminde bane, uanset om linien gik syd eller nord om Kertinge Vig[28]. Hermed havde amtsrådet afvist Heltzen's forsøg på at presse det til aktivt at arbejde for en sydlig linie. Amtsrådet og i dette specielt Klaus Berntsen mente, at initiativet til en bane burde udgå fra landkommunerne, og at Odense Amtsråd først burde støtte sagen, når landkommunerne var blevet enige om banens retningslinie og havde bundet sig til baneprojektet med bestemte aktietegninger. Initiativet blev således overladt til landkommunerne, og Heltzen måtte underrette udvalget, som primært arbejdede for en Odense-Kerteminde bane syd om Kertinge Vig, om, at hans opfattelse af banesagen, der havde været ledende for komitéen, ikke mere var enerådende, da der muligvis i Odense Amtsråd ville kunne skabes flertal for en bane nord om Kertinge Vig[29].

Med Odense Amtsråds afvisning af at påtage sig rollen som den instans, der skulle tilføre et baneprojekt den aktive støtte, som behøvedes for at et baneprojekt kunne bringes til gennemførelse, når landkommunerne ikke i tilstrækkelig grad sluttede op om projektet, befandt udvalget for en Kerteminde-Odense (eller Kerteminde-Marslev) bane sig i sommeren 1883 i samme situation, som i foråret 1881, hvor et baneprojekt skulle vinde støtte uden for landkommunernes kreds, for at have en chance for at blive gennemført. Konsekvensen af at Odense Amtsråd distancerede sig fra baneprojektet måtte da blive, at der ville blive gjort forsøg på at finde støtte for banesagen andre steder.

Odense Amtsråds uvilje mod at komme til at spille en alt for aktiv og dominerende rolle i banesagen var resultatet af,

---

27) Odense Amtsråds Forhandlinger, 24/5 1883.
Fyens Stiftstidende, 24/5 1883, mødereferat.
Fyns Tidende, 25/5 1883, s. 2, sp. 4-6, mødereferat.
IMOA 2302/1893, Heltzen's skr. af 11/7 1883.

28) Berntsen, Klaus, 1844-1927. Folketingsmand for Odense Amts 5. valgkreds (Bogense) 1873-84, for Odense Amts 3. valgkreds (Assens) 1886-95, for Odense Amts 4. valgkreds (Assens) 1895-1918. Venstre. Medlem af Odense Amtsråd 1881-87 og 1898-1908. (Elberling: Rigsdagens Medlemmer, bd. I, 1949, p. 34).
Odense Amtsråds Forhandlinger 29/8 1883.
Fyens Stiftstidende, 30/8 1883, s. 2, sp. 1, mødereferat.
IMOA 2302/1893, Heltzen's skr. af 11/9 1883.

29) IMOA 2302/1893, Heltzen's skr. af 11/9 1883.

at amtsrådet repræsenterede landkommunerne i amtsrådskredsen og derfor ikke kunne undgå at afspejle og tage hensyn til landkommunernes indbyrdes uenighed om hvilket projekt, der burde foretrækkes, og deres tilbageholdendhed med hensyn til at binde sig endeligt med en bestemt aktietegning. Amtsrådets ringe slagkraft i Kertemindebane-sagen fremstod således som en følge af landkommunernes splittethed.

Odense Amtsråds afvisning af stiftamtmand Heltzen's forsøg på at få amtsrådet til at tage aktivt del i bestemmelsen af en Kerteminde-banes linieføring resulterede i, at Odense Byråd i juni 1883 involveredes i banesagen[30]. Dette ville formentlig have været tilfældet under alle omstændigheder, da det gjaldt om at skabe så stor en lokal opbakning af projektet som muligt, men amtsrådets passivitet gjorde, at byrådet fik ret så stor indflydelse på det videre forløb af sagen.
I begyndelsen af juni var udvalget for en Kerteminde-Odense eller en Kerteminde-Marslev bane blevet reorganiseret og fremtrådte nu som en komité, der skulle "virke for den af Odense Amtsraad afstukne Jernbanelinie mellem Odense og Kjerteminde[31]". Hermed var det projekt, der i sin tid var startet som et Kerteminde-Marslev projekt, endt som et Kerteminde-Odense projekt. Heri var intet mærkeligt, da det oprindelige Marslev-udvalg også ville have foretrukket en Kerteminde-Odense bane, og udelukkende valgte Marslev som endepunkt, fordi en Kerteminde-Odense linie efter den daværende antagelse ville blive for kostbar at anlægge. Endvidere havde både stiftamtmand Heltzen og til dels også Odense Amtsråd tilkendegivet at foretrække en direkte Odense-linie. Afgørende for komitéens valg af Odense som endepunkt har imidlertid været, at komitéen stod over for at skulle skaffe ny og aktiv støtte for dets baneprojekt, og måtte regne med at ville have størst chance for at gøre Odense Byråd interesseret i en bane, som endte i købstaden selv. Komitéen for en Odense-Kerteminde bane optog kontakt med byrådet på et tidspunkt, hvor komitéens medlemmer formentlig stadig troede, at Heltzen havde vetoret, hvis der i Odense Amtsråd skulle fremkomme et forslag om at støtte en bane fra Odense nord om Kertinge Vig ud på Hindsholm. Vetoret-

30) Odense Byråds Forhandlinger, 8/6 1883.
31) Odense Byråds Forhandlinger, 8/6 1883.

ten kunne imidlertid ikke automatisk udvirke, at en sydlig linie ville blive støttet i stedet, og derfor var det yderst påkrævet at skabe øget interesse for projektet, hvis den nødvendige anlægskapital til en Kerteminde-Odense bane skulle tilvejebringes, og især hvis komitéen ikke mere kunne forvente støtte fra Odense Amtsråd.

Amtsrådet med stiftamtmand Heltzen i spidsen kom hverken dengang eller senere til at indtage rollen som ledere af et Kertemindebane-projekt, som det oprindelig var lagt op til af Heltzen selv og baneudvalget. Selv om amtsrådet i 1884 tegnede sig for ca. 16 % af aktiekapitalen til en Kerteminde-Odense bane, hvor Odense Byråd kun tegnede sig for ca. 5 %, kan amtsrådet kun betegnes som passiv bærer af projektet, da amtsrådet havde vedtaget at yde økonomisk støtte til en sydlig eller nordlig bane og således ikke deltog aktivt i valg af linieføring og i ledelsen af arbejdet for en bane[32]. Det er imidlertid et spørgsmål, hvor meget eller rettere, hvor lidt amtsrådets passivitet i banesagen egentlig kom til at betyde for dens videre forløb, da den omstændighed, at det ikke var en nordlig Odense-Hindsholm linie, men en sydlig Odense-Kerteminde linie, der var blevet udstukket på amtsrådets foranledning, netop gjorde, at banekomitéen havde en konkret linieføring at arbejde ud fra, hvilket formentlig var en af de væsentligste, om ikke den væsentligste, af forudsætningerne for, at der blev etableret et bæredygtigt Kertemindebane-projekt. Amtsrådets selvpåførte passivitet medførte heller ingen ændringer med hensyn til valg af endestation og tilslutningspunkt til Statsbanen, da amtsrådet, på samme måde som Odense Byråd, var gået ind for, at landkommunerne fik en direkte baneforbindelse til Odense, om end ud fra en anden synsvinkel end byrådet. Amtsrådets tilbageholdenhed fremgår af, at Odense Byråds repræsentanter i komitéen for en Odense-Kerteminde bane hurtigt kom til at stå som ledere af arbejdet for banens gennemførelse. Specielt skal fremhæves kancelliråd T. Borch. Ud over stiftamtmand Heltzen var Borch den eneste i Kertemindebane-sagen, som havde kendskab til og erfaring med anlæg af en privatbane, da Borch var medlem af Forretningsudvalget for den Nordfynske Jernbane og sammen med Heltzen i halvfjerdser-

32) Odense Amtsråds Forhandlinger, 29/11 1883.
Odense Byråds Forhandlinger, møderefera af 14/3 1884.

ne havde været en af initiativtagerne til Odense-Svendborg banen[33]. Med Borch's ledelse af arbejdet for en Kertemindebane involveredes Odense således direkte i banesagen. Hermed synes Odense Amtsråd at have opnået det modsatte af, hvad der oprindelig var tilsigtet. På den ene side blev det ikke, som ønsket, landkommunerne initiativet kom til at udgå fra, men den købstad, der i høj grad ville kunne drage fordel af banen på grund af den handel med landkommunerne, som banen ville tilføre købstaden. På den anden side ville de splittede landkommuner i Odense kunne finde den politiske drivkraft, som var nødvendig, hvis baneprojektet skulle gennemføres. Det skulle dog vise sig, at Odense Amtsråd til Odense-Kertemindebanen var villig til at udrede 2/3 af landkommunetegningen, som for Odense-Bogense banens vedkommende, og således være langt den største bidragyder, selv om Odense Byråd nu politisk havde overtaget ledelsen af projektet[34].

I Odense havde eksportører af animalske landbrugsprodukter interesse i at aftage landbrugsvarer fra landboerne på Nordøstfyn. Væsentligt var dog også, at odenseanske forretningsfolk kunne forvente stor afsætning af varer til landboerne, når disse kom til byen på markedsdage o. lign. . Det var her af betydning, at læbælterne omkring Odense, Kerteminde og Nyborg (som påpeget i kap. 4) gjorde detailhandel umulig i store dele af de landområder, som en Kertemindebane ville komme til at berøre[35].

Selv om projektet til en Odense-Kerteminde bane syd om Kertemindefjord i efteråret 1883 kunne fremvise en kyndig og erfaren ledelse, var dette alligevel ikke tilstrækkeligt til at sikre en banes gennemførelse, da en sådan i sidste instans kun kunne sikres af en økonomisk opbakning af landkommunerne. Banekomitéen var ikke i stand til at tilvejebringe den fornødne anlægskapital til en Odense-Kerteminde bane fra landkommunerne mellem Odense og Kerteminde og var derfor nødt til i foråret 1884 at ændre det bestående projekt til også at omfat-

---

33) Borch, T.: kancelliråd og prokurator, 1879-84 medlem af Odense Byråds mindre halvdel (Odense Byråds Forhandlinger 1879-85) Medlem af Forretningsudvalget for NFJ og i 1882 medlem af banens bestyrelse (NFJ 1882-1957, Bogense, 1957, p. 5). Med blandt initiativtagerne til Odense-Svendborg banen (Lauritsen: Den sydfynske Jærnbane, en illustreret Rejsehaandbog, Odense, 1876, p. 5-16).
34) Odense Amtsråds Forhandlinger, 29/11 1883.
35) Jvfr. Fig. 4.3 side 37.

te en forlængelse af banen til Dalby på Hindsholm[36]. Således havde de hindsholmske kommuners henholdende taktik endelig båret frugt. Ved ikke for tidligt at binde sig med noget aktiebidrag havde de undgået at få den for dem dårligste af alle baner: en bane fra Odense syd om Kertinge Vig til Kerteminde med station på sydsiden af havnen. Ganske vist fik hindsholmkommunerne ikke den ønskede bane nord om Kertinge Vig, men til gengæld ville banen blive ført helt ud til Dalby. Umiddelbart kan det lyde besynderligt, at anlægskapitalen kunne skaffes til en Odense-Kerteminde-Dalby bane, når der ikke kunne sikres tilstrækkeligt med penge til den kortere Odense-Kerteminde bane. Da landkommunetegningen på Hindsholm imidlertid ialt kom til at udgøre 108.000 kr. af den samlede landkommunetegning på 203.000 kr. og i væsentlig grad trak Odense Amtskommunes og Odense Kommunes bidrag i vejret og tillige ville kunne sikre et større prioritetslån, bidrog Hindsholm-forlængelsen, der udgjorde 25 % af den samlede banestrækning, i realiteten med tilvejebringelsen af 45 % af den samlede anlægskapital[37]. Således sikrede de hindsholmske landkommuner den økonomiske baggrund for en Kerteminde-bane. Hindsholmkommunernes relative store andel af omkostningerne er tillige et udtryk for, hvor meget det kostede at trække en bane ud til sig, når man, som landkommunerne på Hindsholm, befandt sig længst væk fra banens udgangspunkt i Odense. Hele anlægskapitalen på 860.000 kr. til en Odense-Kerteminde-Dalby bane sikredes d. 17. marts 1884 på et stort fælles-

---

36) Div. sager vedr. linieføringen, trykt indbydelse til aktietegning i en Odense-Kerteminde-Dalby bane af 23/2 1884. Vder. forlængelsen jvfr. Fig. 4.5 side 42.

37) De originale aktietegninger ligger i Div. dok. vedr. aktie., oprindelig bilag til koncessionsansøgningen af 19/3 1884 fra komitéen for en Odense-Kerteminde-Dalby bane til Indenrigsministeriet. Returneret til 1891-udvalget som bilag til Indenrigsministeriets skr. af 14/2 1891.
Hindsholmkommunetegningen udgjordes af: Drigstrup 9.000 kr., Viby 14.000 kr., Mesinge 25.000 kr., og Dalby-Stubberup 60.000 kr. .
Kommunetegningen på Odense-Kerteminde strækningen fordelte sig således: Munkebo 20.000 kr., Kølstrup-Agedrup 40.000 kr. og Rynkeby-Revninge 35.000 kr. .
Amtsrådets tegning forøgedes med 72.000 kr. og Odense Byråds med 10.000 kr. p. gr. a. forlængelsen og de hindsholmske kommuners tegning. Den samme sum, som indkom ved forlængelsen, ville formentlig kunne optages som yderligere prioritetslån. Dette giver en forøgelse af den til rådighed for et baneanlæg stående kapital på ca. 390.000 kr. ved optagelsen af Kerteminde-Dalby forlængelsen i projektet.

møde i Kerteminde[38]. På dette tidspunkt havde Kerteminde Byråd allerede afgivet bindende tilsagn om at ville yde 40.000 kr. til baneanlægget[39]. Byrådets villighed til at støtte et sådant anlæg skal formentlig dels ses som et udtryk for, at byrådet i firserne var splittet med hensyn til hvilket baneprojekt, der burde vælges, om end flertallet i byrådet havde været imod en direkte Odense-linie, og dels som et udtryk for, at byrådet ville foretrække at få en Odense-Kerteminde-Dalby bane fremfor en bane fra Odense nord om Kertinge Vig til et sted på Hindsholm et godt stykke nord for Kerteminde. Denne mulighed må have frembudt et reelt alternativ på et tidspunkt, hvor det havde vist sig umuligt at skaffe anlægskapitalen til en Odense-Kerteminde bane, og realiseringen af banen derfor blev afhængig af aktietegningerne fra landkommunerne på Hindsholm, som tidligere havde givet udtryk for, at de foretrak en nordlig linie.

Efter at aktietegningerne således var afsluttede, indgav komitéen d. 19. marts 1884 et koncessionsandragende på en Odense-Kerteminde-Dalby bane til Indenrigsministeriet[40]. Banens linieføring fremgår af Fig. 5.1 side 61.

Finansieringen af banen var tænkt foretaget på samme måde som for Odense-Bogense banens vedkommende, d.v.s. uden direkte tilskud fra staten, som imidlertid skulle udrede halvdelen af ekspropriationserstatningerne[41]. Dette var den støtte, som man på daværende tidspunkt kunne forvente fra staten (jvfr. tabel 3.1 side 26) I anlægskapitalen på 860.000 kr. var inkluderet den halvdel af ekspropriationserstatningerne, som de eventuelle koncessioshavere selv forventede at skulle udrede[42]. Anlægskapitalen var fremskaffet på følgende måde[43]:

Uopsigeligt 1. prioritetslån	425.000 kr.
Landkommunerne	203.000 kr.[44]
Odense Amtsråd (2/3 af landkommunernes samlede aktietegning. Amtsrådets aktietegning skulle forrentes før de andre aktieindehaveres)	136.000 kr.[45]

38) Kjerteminde Avis, 18/3 1884, s. 1, sp. 4f, mødereferat. IMOA 2725/1904, Tegnér's, Statsbaneanlægene, overslag af 17/3 1884 over anlægsudgifterne ved en Odense-Kerteminde-Dalby bane.
39) Div. dok. vedr. aktie., Kerteminde Byråds tegning af 14/3 1884.
40) IMOA 2302/1893, koncessionsansøgningen af 19/3 1884.
41) Div. sager vedr. linieføringen, trykt indbydelse til aktietegning i OKD banen af 23/2 1884.
Se bilag 1, nr. 21, Odense-Bogense banen, vedr. lovangivelser.
42) Rigsdagstidende 1884/85, Till. A, sp. 1426.
43) Originale aktietegninger ligger i Div. dok. vedr. aktie., De er alle påstemplet Cff. Arb. 2386 b/1884 og har oprindelig

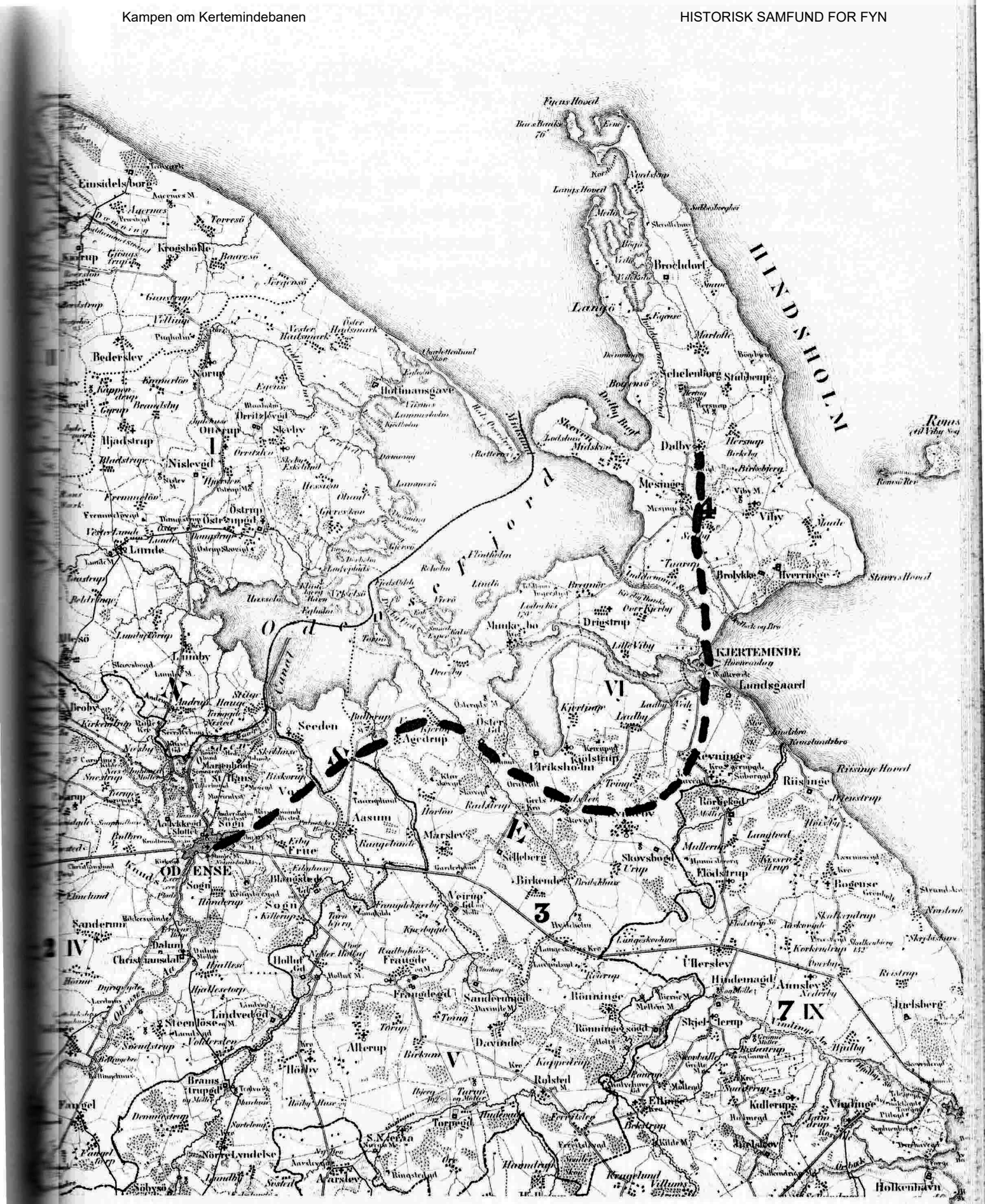


Fig. 5.1 Odense-Kerteminde-Dalby projektet fra 1884 skitseret udfra Statsbaneanlægenes overslag af 14/3 1884 (Div.dok.vedr.aktie.) og udsnit af Mansas kort over den nordlige del af Fyn, Kbh. 184o.

Odense Byråd (10.000 kr. pr. banemil)	41.500 kr.
Kerteminde Byråd	40.000 kr.
Private	15.000 kr.

At det overhovedet var muligt at få tilsagn om så stort et prioritetslån, ca. halvdelen af anlægskapitalen, må skyldes de gunstige driftsresultater fra Odense-Svendborg banen, Sydfynske Jernbane. Prioritetslånet på 1.000.000 kr. til SFJ forrentedes med 5 % pro anno, og aktionærerne af 1. og 2. serie fik derudover i perioden 1880-84 et udbytte på ca. 5 % pro anno[46].

Ved koncessionsandragendets indgivelse var den daværende rigsdagssamling ved at være slut, og regeringen forelagde derfor først i november 1884 i Folketinget et forslag til lov om meddelelse af koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane[47]. Ved 1. benhandling bortfaldt lovforslaget ved en ørkesløshedsdagsorden d. 20. november 1884[48]. Denne skæbne delte lovforslaget med alle andre regeringsforslag i denne periode. Lovforslaget blev ikke senere forelagt i Rigsdagen. Det lovforslag om meddelelse af koncession på anlæg og drift af en Odense-Kerteminde-Dalby bane, som Folketinget afviste ved en ørkesløshedsdagsorden, indeholdt desuden tre andre privatbaner: Horsens-Tørring, Vejle-Give og Hillerød-Frederiksværk[49]. To af de fire baner (Horsens-Tørring og Vejle-Give) nåede der at blive skabt lovhjemmel for i 1889 inden den politiske strid blev bilagt, de andre to kunne først anlægges i hen-

---

været bilag til koncessionsansøgningen af 19/3 1884 fra 1884-udvalget til Indenrigsministeriet. Returneret til 1891-udvalget som bilag til Indenrigsministeriets skr. af 14/2 1891.

44) De to opgivelser af landkommunernes samlede tegninger til ialt at udgøre 203.000 og 204.000 kr., som bl.a. er at finde i henholdsvis Odense Amtsråds Forhandlinger af 26/3 1884 og Rigsdagstidende 1884/85, Till. A, sp. 1426, skyldes, at Drigstrup kommunes aktietegning skiftesvis angives til at være på 9.000 og 10.000 kr. I skr. af 19/3 1884 angav Drigstrup sogneråd tegningen til at være på 9.000 kr. I koncessionsansøgningen af 19/3 1884 angaves Drigstrups aktietegning at være på 10.000 kr., men nedenunder er tilføjet, at Drigstrups endelige aktietegning var på 9.000 kr. og at de manglende 1.000 kr. ville blive fremskaffet på anden måde (De to citerede skr. er at finde i Div. dok. vedr. aktie.).

45) Odense Amtsråds Forhandlinger, 26/3 1884. Odense Amtsråd fornyede sin tegning på 2/3 af landkommunernes samlede aktietegning.

46) Sydfynske Jernbaneselskab 1876-1901, Odense, u.å (1901) p. 2 og 4.

47) Rigsdagstidende 1884/85, FF, sp. 57f.

48) Rigsdagstidende 1884/85, FF, sp. 200f.

49) Rigsdagstidende 1884/85, FF, sp. 200f.

hold til den store Privatbanelov af 1894, der blev vedtaget efter det store politiske forlig[50].

Grunden til, at koncessionsansøgningen for Odense-Kerteminde-Dalby banens vedkommende ikke atter blev forelagt i Rigsdagen, må bl.a. søges i, at en ansøgning om koncession forudsatte, at denne meddeltes ret kort tid efter ansøgningens indgivelse, da aktietegningerne som regel blev foretaget med visse tidsmæssige kvalifikationer[51], samt at regeringen næppe atter af koncessionsansøgerne er blevet oprfordret til at forelægge baneprojektet for Rigsdagen. Baggrunden for at komitéen for en Kerteminde-bane ikke atter søgte sagen forelagt er vel dels at finde i den politiske situation i 1884, hvor den foregående og den daværende rigsdagssamling stod i visnepolitikkens tegn, hvilket resulterede i at antallet og betydningen af vedtagne love var meget ringe i disse år, og dels i den dermed forbundne støttepolitik overfor privatbanebyggeriet[52]. I modsætning til 1870'erne, hvor jernbanebyggeriet havde ekspanderet voldsomt og staten havde ydet fra 25 til 50 % af omkostningerne ved anlæg af privatbaner, ydede staten i 1880'erne kun ca. 8 - 10 % af anlægsudgifterne, hvilket fremgår af tabel 3.1 side 26[53]. Den økonomiske opgang i halvfjerdserne var nu efterfulgt af stagnation og nedgang[54]. To af de andre privatbaneforslag, som Kerteminde-banen var blevet forelagt sammen med, blev dog som nævnt gennemført inden afslutningen af den politiske kamp mellem Højre og Venstre. Det er derfor naturligt at antage, at den lokale uenighed om Kertemindebane-sagen var større end lokal uenighed om privatbaneprojekter normalt var, og at man derfor ikke havde tilstrækkelig lokal opbakning til at få et lovforslag igennem til trods for den politiske kamp[55].

---

50) Bilag 1 nr. 26 (Horsens-Tørring), 27 (Vejle-Give), 32 (Hillerød-Frederiksværk) og 44 (Odense-Kerteminde-Dalby).
51) Odense Amtsråds Forhandlinger, 29/11 1886.
IMOA 2302/1893, skr. af 29/11 1886 fra stiftamtmand Heltzen.
52) Den Danske Rigsdag, 1849-1949, bd. II, (Engelstoft), Kbh., 1951, p. 107f.
53) Frederikshavn-Skagensbanen undtaget, hvor helt specielle forhold gjorde sig gældende.
54) Willerslev, p. 60ff.
55) Odense Byråds Forhandlinger, 3/12 1886.
Odense Amtsråds Forhandlinger, 5/2 1887: banesagen søgtes genoptaget i december 1886, men i januar 1887 opløste udvalget sig definitivt p.gr.a. manglende lokal opbakning fra kommunerne.

I 1880'erne var det på lokalt hold karakteristisk for Kertemindebane-sagen, at de kredse, d.v.s. landkommunerne og Kerteminde, som i realiteten rejste sagen om baneprojekterne ud fra økonomiske overvejelser, var indbyrdes splittede og derfor ikke var i stand til at fastholde ønsket om koncession på et baneanlæg uden aktiv ledelse og økonomisk opbakning udefra. Afgørende for, at det var Odense-Kerteminde projektet, der søgtes om koncession på, blev således den omstændighed, at Odense Amtsråd og Odense Byråd tilføjede dette baneprojekt den fornødne støtte, amtsrådet økonomisk og byrådet ledelsesmæssigt. I sidste instans afhang projektet imidlertid af landkommunernes økonomiske opbakning, da amtsrådet, som i ikke ringe grad skulle bidrage til den økonomiske muliggørelse af banen, foretog sin aktietegning således, at den skulle animere landkommunerne til de størst mulige aktietegninger. De egentlige bærere af projektet blev dog ikke den gruppe af landkommuner, som oprindelig havde stået bag projektets tilblivelse, men de hindsholmske landkommuner, som for at få en bane måtte sørge for, at en Kerteminde-bane blev en realistisk mulighed.

Kap. 6. Lovgrundlag, aktietegning og koncession.

6.1. Førtse fase. Genoptagelse af Odense-Kerteminde-Dalby projektet. Lovgrundlag skabes.

Som ovenfor beskrevet i kap. 5 lykkedes det ikke at få anlagt en Kerteminde-bane i 1880'erne, og det kunne formentlig derfor forventes, at sagen om en bane ville blive taget op igen, hvis og når der på lokalt eller centralt hold, eller begge steder, var skabt nye forudsætninger for anlæg af en bane.

Da den politiske kamp på centralt hold fortsatte ind i 1890'erne, måtte nye udspil vedr. en Kerteminde-bane komme fra lokalt hold.

Odense-Kerteminde-Dalby projektet fra 1884 blev således genoptaget i februar 1891, og det gamle udvalg for en Odense-Kerteminde-Dalby bane overdrog på et møde d. 10. februar 1891 officielt en nydannet komité af 1891 dets mandat til at arbejde for en Odense-Kerteminde-Dalby bane. På mødet blev der endvidere foretaget en sammenslutning af det gamle udvalg og den nye komité[1]. I realiteten var der dog tale om en proformasammenslutning, da kun to medlemmer fra det oprindelige 1884-udvalg, baron Juel-Brockdorff, Waldemar Slot og baroniet Schelenborg i Dalby-Stubberup kommune, og amtsrådsmedlem, gårdmand N.C. Nielsen, Kertinge, stadig var i stand til at repræsentere dette[2].

Genoptagelsen af Odense-Kerteminde-Dalby projektet blev foretaget som en kontraplan overfor ønsket om en Kerteminde-Ullerslev bane, idet en sådan plan i januar 1891 var fremkommet i Kerteminde[3]. En af årsagerne til, at ønsket om en Kerteminde-Ullerslev bane fremkom, er at finde i, at der i halvfemserne i Kerteminde fandtes en person, borgmester William Wylich, som både kunne og ville påtage sig at lede arbejdet for en Kerteminde-bane. Wylich var i 1890 blevet udnævnt til byfoged, herunder borgmester og herredsfoged, i Kerteminde, og denne dynamiske mand kom i de efterfølgende årtier i høj grad til at præge udviklingen i Kerteminde[4]. Wylich, der tegnede Ker-

---

1) Div. sager vedr. linieføringen, skr. af 6/2 1891 fra 1891-komitéen til det gamle udvalg for en Kerteminde-bane, møderefferat af 10/2 1891.

2) Div. sager vedr. linieføringen, skr. af 10/2 1891 fra 1884-udvalget til 1891-komitéen.

3) Div. sager vedr. linieføringen, udat. opsummering af banesagen op til mødet 10/2 1891, foretaget af 1891-komitéen. Fyens Stiftstidende, 9/1 1891, s. 2, sp. 5-6. 17/1 1891, s. 2, sp. 3. 23/1 1891, s. 2, sp. 3 og 31/1 1891, s. 2, sp. 5.

teminde Byråd udadtil, fik også i banesagen afgørende indflydelse. Det vil her være nærliggende at drage en parallel fra borgmester Wylich's stilling som leder af arbejdet for en Kerteminde-Ullerslev bane i 1890'erne til stiftamtmand Heltzen's forsøg på at lede arbejdet for en Odense-Kerteminde bane i 1880'erne. Hvor Heltzen, som repræsentant for både købstæder og landkommuner, som ydermere var indbyrdes splittede m.h.t. valg af en Kerteminde-banes retningslinie, skulle forsøge at forene de modstridende interesser, befandt Wylich sig i en situation, hvor han formentlig ikke ville møde nogen modstand i byrådet eller Kerteminde by mod tanken om en Kerteminde-bane med endestation på statsbanestrækningen et sted mellem Odense og Nyborg, da befolkningsudviklingen i de fynske købstæder talte sit eget tydelige sprog (jvfr. tabel 4.4 side 38 og Fig. 4.4 side 39).

En direkte anledning til ønsket om en Kerteminde-Ullerslev bane er at finde i den påny opblussede debat omkring et Ringe-Nyborg projekt, som atter fik Kerteminde til at tænke på en fremtidig tilslutning til Sydfynske Jernbane[5]. For at gøre banen billigst mulig at anlægge valgtes Ullerslev som tilslutningspunkt på Statsbanen. Det var således et rent anlægsøkonomisk synspunkt, der førte til valget af Ullerslev fremfor, som tidligere, Langeskov. I lighed med en Ringe-Nyborg bane, ville en Kerteminde-Ullerslev efter Wylich's mening kunne anlægges som statsbane og derefter forpagtes af Sydfynske Jernbane[6].

Som ovenfor nævnt konstituerede 1891-komitéen for en Odense-Kerteminde-Dalby bane sig imidlertid hurtigst muligt for at komme en Kerteminde-Ullerslev bane i forkøbet og søgte kontakt med Juel-Borckdorff for, ved løfte om forlængelse af banen ud

---

4) William Wylich, 1842-1913, 1867 cand. jur., 1870 assistent i Overformynderiet, 1873 assistent i 1. revisionsdepartement, 1883 fuldmægtig i Overformynderiet, 1890 borgmester, by- og herredsfoged i Kerteminde. (Kraks Blå Bog, 1969, p. 151 og 1911, p. 510). Sad bl.a. fra 1893 til sin død i direktionen for Spare- og Laanekassen for Kjerteminde og Omegn (Spare- og Laanekassen for Kjerteminde og Omegn, 1861-1936, 1936, p. 42).
5) Fyens Stiftstidende, 9/1 1891, s. 2, sp. 5-6. 17/1 1891, s. 2, sp. 3 og 23/1 1891, s. 2, sp. 3, mødereferater. IMOA 2302/1893, skr. af 11/9 1891 fra Kerteminde Byråd til Indenrigsministeriet overrakt ved deputation.
6) Fyens Stiftstidende, 17/1 1891, s. 2, sp. 3, mødereferat. IMOA 2302/1893, skr. af 11/9 1891 fra Kerteminde Byråd til Indenrigsministeriet.
Vedr. en Ringe-Nyborg bane anlagt som statsbane og forpagtet af SFJ se Rigsdagstidende 1891/92, LF, sp. 142.

ud på Hindsholm, at pacificere denne og således undgå, at Juel-Brockdorff's og Hindsholms interesser skulle blive kombinerede med et Kerteminde-Ullerslev projekt ved en forlængelse af dette til Dalby[7]. At komitéens frygt for at Juel-Brockdorff skulle støtte et Kerteminde-Ullerslev projekt ikke var ubegrundet, kan ses af mødereferaterne fra januar 1891, hvoraf det fremgår, at Juel-Brockdorff tilsynelandende var villig til at støtte en Kerteminde-Ullerslev bane med baroniets penge, hvis han fik løfte om at en bane førtes ud på Hindsholm[8].

1891-komitéen havde, efter den ovenfor refererede sammenslutning med det gamle Odense-Kerteminde-Dalby udvalg og efter beslutning på et møde i Dræby d. 20. februar, i løbet af foråret suppleret sig med medlemmer fra de potentielt interesserede kommuner og fremstod således som et såkaldt kombineret udvalg for en Odense-Kerteminde-Dalby bane[9]. Af det kombinerede udvalg udgik senest i maj 1891 det endelige Forretningsudvalg for en Odense-Kerteminde-Dalby bane, og det blev dette, i det følgende blot betegnet som Forretningsudvalget, der kom til at føre sagen om en Odense-Kerteminde-Dalby bane igennem og blev koncessionshavere på anlægget[10].

I betragtning af, at det var de samme fem personer, som udgjorde Forretningsudvalget i maj 1891, der ledede banesagen frem til Odense-Kerteminde-Dalby banens gennemførelse, vil der her blive foretaget en kort præsentation af de fem medlemmer.

Formand for Forretningsudvalget var Johan Frederik Andersen-Rosendal (1839-1906). Han var skolelærer af uddannelse, men købte i 1871 gården Rosendal ved Beldringe, Lunde sogn. Som formand for Forretningsudvalget for en jernbane mellem Bogense og Odense var Andersen-Rosendal i 1879 og fremefter en af

---

7) Div. sager vedr. linieføringen, udat. opsummering af banesagen op til mødet af 10/2 1891 foretaget af 1891-komitéen.
8) Bl.a. Fyens Stiftstidende, 31/1 1891, s. 2, sp. 5, mødereferat.
9) Div. sager vedr. linieføringen, trykt mødereferat af 21/2 1891.
10) Det endelige Forretningsudvalg for en Odense-Kerteminde-Dalby bane fremstod på aktietegningsindbydelsen til kommunerne fra maj 1891 (Div. sager vedr. linieføringen).
Odense Byråds Forhandlinger, 16/12 1892.

af de ledende kræfter bag Nordfynske Jernbane, og han blev i 1882 ved banens åbning formand for direktionen. I 1888 tog Andersen-Rosendal initiativet til oprettelse af Odense Svineslagteri og var frem til 1896 slagteriets landbrugskyndige direktør. Han var ligeledes formand for Foreningen af Sukkerroedyrkere i "Odense" Distrikt og sad derudover til sin død i direktionen for Kreditforeningen af Grundejere i Fyens Stift. Ud over det allerede nævnte deltog Andersen-Rosendal aktivt i tidens landbopolitiske (-økonomiske) diskussioner og var således fra 1893 en af lederne af Agrarbevægelsen[11]. Det var således en kendt, omend i visse kredse på grund af tilknytningen til Agrarbevægelsen kontroversiel person, som blev formand for Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby bane. Formandsposten tildeltes ham tilsyneladende på grund af hans erfaringer fra anlægget af Odense-Bogense banen og hans tilknytning til og bekendtskab med mange af tidens ledende mænd. Desuden havde han interesse i, bl. a. som landbrugskyndig direktør for svineslagteriet, at lette tilførselen af levende dyr til Odense.

Hvor Andersen-Rosendal blot beklædte formandsposten for Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby bane som et af mange lignende hverv, kom arbejdet med at skaffe anlægskapital til og enighed om retningslinien for en Odense-Kerteminde-Dalby bane til at stå som begyndelsen på en lovende karriere for en ung sagfører i Odense. Carl Frederik Knudsen (1856-1911) var den egentlige og daglige leder af Forretningsudvalget. Han varetog den omfattende korrespondance og førte - ofte sammen med Andersen-Rosendal - forhandlingerne med de forskellige interesserede parter[12]. Knudsen nedsatte sig i

---

11) Andersen-Rosendal's data er at finde følgende steder:
Dansk Biografisk Haandleksikon, bd. I, Kbh., 1920, p. 47f.
Erik Helmer Pedersen: "Agrarbevægelsen," Fynske Aarbøger, IX,1 1965, p. 153-223.
Fyens Stiftstidende, 11/4 1892, s. 2, sp. 2-3: Taler refereret i anl. af A-R's afgang som næstformand for Fyens Stifts Patriotiske Selskab.
Glimt af en Hundredaarigs Historie, Festskrift i anl. af Fyens Stifts Kreditforenings 100-aarsjubilæum, Odense, 1960, p. 7.
NFJ 1882-1957, Bogense, 1957, p. 5.
Samling af Anmeldelser til Handelsregistret, 1889, p. 161.
O.V.: 1890, p. XIII. 1891, p. XI, p. 176. 1892, p. XIV, p. XVI, p. 176. 1893, p. 27, p. 254. 1894, p. 26, p. 267. 1895, p. 28, p. 274. 1896, p. 28, p. 276. 1897, p. 25. 1898, p. 27, p. 288. 1899, p. 29f., p. 297. 1900, p. 28f., p. 298. 1901, p. 30.

12) Af et memoranda, en opsummering af banesagen, ca. 10/2 1891, fremgår, at Knudsen havde bistået Borch med udarbejdelsen af 1884-projektet og derfor betragtedes som den nærmeste til at tage Odense-Kerteminde-Dalby projektet op igen (Div. sager vedr. linieføringen).

1885 som sagfører i Odense og kom i 1890 ind i ligningskommissionen, hvor han avancerede indtil han i 1900 blev overligningskommissær. I 1897 blev han valgt ind i Odense Byråd og kom her først og fremmest til at beskæftige sig med kulturelle og sociale sager. Bl.a. sad han i udvalget for aldersomsunderstøttelse, i kommissionen for borger og almueskolevæsenet og i skolekommissionen. Da Odense-Kerteminde-Dalby banen åbnede i 1900 blev han formand for direktionen[13].

Odense Byråd valgte sidst i februar 1891 guldsmed Emil Christiansen (1843-1897) til at tiltræde det kombinerede udvalg for en Odense-Kerteminde-Dalby bane. Da Forretningsudvalget i maj havde fået sin endelige skikkelse var Emil Christiansen medlem heraf. Han var medlem af Odense Byråd fra 1884 til sin død i 1897. I sin egenskab af folketingsmand, valgt i Odense (Odense Amts 1. senere benævnt 2. valgkreds) fra 1892 til 1897 for Højre, var han direkte i stand til at kanalisere Forretningsudvalgets ønsker ind i Rigsdagen. Han var formand for og bestyrelsesmedlem i mange foreninger og institutioner. De foreninger, han var medlem af bestyrelsen for, havde forholdsvis relation til håndværkere, bl.a. Industri- og Haandværkerforeningen (Odense Haandværkerforening), Odense Understøttelsesforening og Odense Købstads Svendehjem[14].

Købmand Peter M. Waidtløw (1838-1918), Odense, førte sammen med sagfører Knudsen de indledende forhandlinger i februar 1891 med bl.a. 1884-udvalget og de potentielt interesserede kommuner. Waidtløw repræsenterede først og fremmest selskaber med relation til handel og ønskede derfor at udvide byens opland ved en bane. Waidtløw var bl.a. interessent i Odense Gjødnings- og Foderstofs Forretning, Esmann og Co Handel og næstformand i Odense Handelsforening. Hans stilling

---

13) Knudsen's data er at finde følgende steder:
Kraks Blå Bog, 1969, p. 77 og 1911, p. 252.
Paa 25-Aarsdagen for Indvielsen af Odense-Kjerteminde-Dalby Jernbane 1900-1925, Odense, 1925, p. 2.
O.V.: 1891, p. XXVI. 1892, p. XXVIII. 1893, p. 40. 1894, p. 40. 1895, p. 43, p. 273. 1896, p. 44, p. 276. 1897, p. 258f. 1898, p. 16f, p. 48, p. 290. 1899, p. 18f, p. 50, p. 299f. 1900, p. 50, p. 301. 1901, p. 18f, p. 46, p. 303f.

14) Christiansen's data er at finde følgende steder:
Elberling: Rigsdagens Medlemmer, bd. I, Kbh., 1949, p. 101f.
Fyens Stiftstidende, 8/5 1893, s. 2, sp. 3. I anl. af E.C's 50-årsdag 7/5 1893.
O.V.: 1890, p. VII-IX, p. XIV, p. XVI-XVIII, p. XXII, p. XXXII. 1891, p. XVIII, p. XXIII, p. XXVf, p. XXXII. 1892, p. XVIf, p. XX, p. XXVI, p. XXXVIII. 1893, p. 18-20, p. 26, p. 32, p. 37, p. 40. 1894, p. 1-2, p. 25, p. 37, p. 40. 1895, p. 17f, p. 23, p. 27, p. 40. 1896, p. 18f, p. 40f. 1897, p. 15, p. 20, p. 38.

som bestyrelsesmedlem i A/S Overgades Sæbesyderi og Odense Oliemølle medførte, at han i 1897 ved selskabets omdannelse til A/S Odense Oliemølles og Carl Petersens Fabriker bosatte sig i København, da han blev direktør for foretagendet, og således gled Waidtløw på dette tidspunkt i realiteten ud af det daglige arbejde omkring anlæggelsen af Odense-Kerteminde-Dalby banen[15].

Gårdejer Christian Hansen, ejer af gården Rosenlund på ca. 95 ha. i Kølstrup-Agedrup kommune, kom ind i det kombinerede udvalg og derefter i Forretningsudvalget i sin egenskab af sognerådsmedlem for Kølstrup-Agedrup kommune[16]. I modsætning til Emil Christiansen, som ligeledes kom ind i Forretningsudvalget som repræsentant for en af de interesserede kommuner, havde Christian Hansen ingen indflydelse på arbejdet i Forretningsudvalget. Han valgtes tilsyneladende for at Forretningsudvalget ikke udadtil udelukkende skulle komme til at bestå af mænd med tilknytning til Odense. Valget af Christian Hansen gav således Forretningsudvalget skær af, at dette formidlede landboernes og dermed landkommunernes interesser. At Christian Hansen udadtil stod som repræsentant for landboerne ses bl.a. af, at han i 1900 blev medlem af banens første direktion.

Selv om 1884-projektet til en Odense-Kerteminde-Dalby bane var blevet genoptaget i 1891, havde man dog ikke umiddelbart overtaget linieføringen fra 1884-projektet. På det første egentlige møde hvor linieføringen drøftedes, blev man enige om, at 1891-komitéen skulle arbejde for en linie fra Odense ud på Hindsholm syd eller nord om Kertinge Vig[17]. Sidst i

---

15) Waidtløw's data er at finde følgende steder:
Provinshandelstandens Understøttelsesforening 1873-1923, Odense, 1923, p. 73.
O.V.: 1890, p. XXV, p. 166, p. 171f. 1891, p. 170, p. 176f. 1892, p. XXI, p. 170, p. 176f. 1893, p. 26, p. 32, p. 248, p. 255. 1894, p. 25, p. 32, p. 267f. 1895, p. 27, p. 34, p. 274f. 1896, p. 27, p. 35, p. 277f. 1897, p. 24, p. 32, p. 286f. 1898, p. 291f. 1899, p. 300, p. 302. 1900, p. 301. 1901, p. 303.

16) Chr. Hansen's data er at finde følgende steder:
J.J. Hansen: Større Danske Landbrug, Bd. III, Kbh., 1930, p. 738f.
la Cour: Danske Gaarde, bd. III, Aarhus, 1907, p. 547f.
Paa 25-Aarsdagen for Indvielsen af Odense-Kjerteminde-Dalby Jernbane 1900-1925, Odense, 1925, p. 2.
Div. sager vedr. linieføringen, liste over det kombinerede udvalgs medlemmer, udat., men formentlig fra marts 1891.
Div. sager vedr. linieføringen, maj 1891, trykt indbydelse til aktietegning i en OKD bane fra Forretningsudvalget.
Div. dok. vedr. aktie., evt. extrategning af 4/6 1891 i en OKD bane fra Kølstrup-Agedrup sogneråd.

februar skønnede 1891-komitéen, efter et møde mellem det kombinerede udvalg og de interesserede sognerådsamtlige medlemmer, at der på begge linier var tegnede så betydelige beløb, at de hver for sig havde chance for at kunne gennemføres, dog naturligvis således, at gennemførselen af den ene ville udelukke gennemførselen af den anden[18]. De hindsholmske kommuner var villige til at tegne både til en nordlig og en sydlig linie, mens Drigstrup og Munkebo kun ville tegne til en nordlig linie og Kølstrup-Agedrup, Rynkeby-Revninge og Seden-Aasum kun ville tegne til en sydlig. Ialt var der fra landkommunerne stillet 146.000 kr. i udsigt til en sydlig og 96.000 kr. til en nordlig[19]. Som det havde været tilfældet i marts 1884 måtte Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby bane i maj 1891 dog nu konstatere, at en bane fra Odense til Hindsholm syd om Kertinge Vig ville være i stand til at forene de fleste interesser., især da Odense Amtsråd havde udtalt, at en nordlig linie ikke ville få økonomisk støtte fra amtsrådet[20]. Da Odense Amtsråd havde tilkendegivet ikke at ville støtte en nordlig linie, og det således med rimelighed kunne forventes, at amtsrådet ville støtte en sydlig linie, og der fra landkommunerne i hvert fald kunne forventes 50.000 kr. mere til en sydlig end til en nordlig linie, måtte en sydlig linie nødvendigvis være den, som Forretningsudvalget havde størst mulighed for at kunne realisere. Odense Byråd havde allerede i februar tilkendegivet at ville støtte en hvilkensomhelst bane, der måtte ende i Odense, da en Kerteminde-Ullerselv bane var i modstrid med byens interesser[21]. I løbet af sommeren og efteråret 1891 tegnede landkommunerne sig for ialt 160.000 kr. til en Odense-Kerteminde-Dalby bane syd om Kerteminde Fjord[22]. Det var især forbundet med vanske-

17) Div. sager vedr. lineiføringen, trykt mødereferat af 21/2 1891 fra mødet i Dræby 20/2 1891.
18) Kon. ud. skr., skr. af 1/3 1891 fra Forretningsudvalget til Kerteminde Byråd.
19) Ind. skr. nr. 1, udat., liste over Kertemindemødets tegninger af 27/2 1891.
Fyens Stiftstidende, 28/2 1891, s. 2, sp. 5, mødereferat.
20) Div. sager vedr. linieføringen, trykt indbydelse til kommuner og private til aktietegning i en OKD bane syd om Kertinge Vig fra Forretningsudvalget for banen, maj 1891.
21) Odense Byråds Forhandlinger, 9/2 1891.
22) Div. dok. vedr. aktie., landkommunetegninger af 28/5 1891: Viby 15.000, Mesinge 20.000, Dalby-Stubberup 60.000, Kølstrup-Agedrup 45.000. Tegning af 10/6 1891, Rynkeby-Revninge 8.000 kr.

ligheder, at få Munkebo og Drigstrup kommuner til at overføre deres tegninger fra en nordlig til en sydlig linie. Sidst i oktober tegnede Munkebo endelig aktier i en Odense-Kertemin-de-Dalby bane syd om Kertinge Vig, hvorimod det ikke lykkedes, at få Drigstrup til at tegne nogetsomhelst[23].

Da der ikke kunne forventes yderligere aktietegninger fra landkommunerne afholdt det kombinerede udvalg for en Odense-Kerteminde-Dalby bane et møde i Odense. Her besluttedes det at rette henvendelse til Indenrigsminister Ingerslev[24] ved deputation, for at få et regeringsforslag til lov om meddelelse af koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane forelagt i Rigsdagen[25]. Deputationen nåede imidlertid aldrig at få foretræde for Ministeren, da denne meddelte, at han i øjeblikket ikke så sig i stand til at udtale sig om sagen på grund af uvisheden om udfaldet af et af regeringen forelagt lovforslag om bemyndigelse for Indenrigsministeriet til under visse betingelser at meddele jernbanekoncessioner[26]. Dette lovforslag havde Ingerslev 8. oktober 1891 fremsat i Folketinget[27]. Efter vedtagelse ved 3. behandling i Folketinget d. 3. marts 1892 overgik lovforslaget til Landstinget, hvor det efter 1. behandling 7. marts 1892 gik i udvalg[28]. Hermed standsedes lovforslaget i realiteten, da rigsdagssamlingen var ved at være slut. Det ville endvidere have været usandsynligt, at lovforslaget var blevet vedtaget i Landstinget i den skikkelse, det havde, da det overgik fra Folketinget til Landstinget. Ingerslev's oprindelige lovforslag havde blot opstillet nogle almene principper for meddelelse af koncession på anlæg og drift af privatbaner. Hvis betingelserne for meddelelse af koncession var opfyldt, kunne regeringen meddele koncession. Lovforslaget var ved behandlingerne i Folketinget blevet så

---

23) Odense Amtsråds journalsager, 30/98 1891, extract fra Munkebo sogneråds forhandlingsprotokol, kommunens tegning af 29/10 1891 på 12.000 kr. til en Odense-Kerteminde-Dalby bane. Div. dok. vedr. aktie., skr. af 12/10 1891 fra Drigstrup sogneråd til Forretningsudvalget.
24) Ingerslev, Hans Peter (maj 1831-april 1896), godsejer, valgt for Højre i Aarhus Amt, 1885-94 Indenrigsminister, 1894-96 Minister for offentlige Arbejder (Elberling: Rigsdagens Medlemmer, bd. I, Kbh., 1949, p. 232f.
25) Div. sager vedr. linieføringen, mødereferat af 14/11 1891.
26) Div. sager vedr. linieføringen, skr. af 20/11 1891 fra lederen af deputationen, Andersen-Rosendal, uden adressat, men formentlig til sagfører Knudsen.
27) Rigsdagstidende 1891/92, FF, sp. 33f.
28) Rigsdagstidende 1891/92, FF, sp. 3853-3906. LF, sp. 1456-1479.

stærkt forvansket, at Indenrigsministeren, i fald lovforslaget ophøjedes til lov i denne skikkelse, ikke ville have beføjelse til at meddele koncession på et anlæg, hvis kommunalbestyrelsen i en købstad, hvis opland vedkommende bane berørte, nedlagde veto mod anlægget under henvisning til at det stred mod købstadens interesser. Nedlagde en kommunalbestyrelse således veto mod en bane, ville det blive lovgivningsmagten, d.v.s. Rigsdagen, og ikke Indenrigsministeren, som skulle træffe den endelige beslutning om banens linieføring. Som allerede nævnt standsedes lovforslaget ved, at det gik i udvalg. Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby bane havde lige siden november 1891 afventet resultatet af Ingerslev's lovforslag vedr. jernbanekoncessioner. I februar 1892 besluttede det kombinerede udvalg for en Odense-Kerteminde-Dalby bane, at der nu måtte tages skridt til at foranledige sagen direkte forelagt i Rigsdagen, og således blev det vedtaget at rette henvendelse til de folketingsmænd, som i sin tid havde forelagt lovforslaget om en Odense-Bogense bane i Rigsdagen, og anmode disse om at forelægge et forslag til lov om meddelelse af koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane i Folketinget[29]. Datidens folketingsmænd var ofte mere end villige til at være forslagsstillere af lovforslag om jernbaner. Hvis en folketingsmand kunne skaffe sin valgkreds en bane, kunne dette bidrage meget til at øge hans prestige i valgkredsen. De eventuelle bærere af lovforslaget var Klaus Berntsen (Venstre, valgt i Assens), Kristian Højmark (Venstre, valgt i Søndersø), Marius Hedemann (Højre, valgt i Odense) og Niels Andersen (Højre, valgt i Kerteminde)[30].

Den væsentligste årsag til, at det kombinerede udvalg ønskede et lovforslag om en Odense-Kerteminde-Dalby bane forelagt i Rigsdagen og ikke ville vente på resultatet af Ingerslev's lovforslag, må søges i, at det allerede i februar 1892 stod klart, at Indenrigsministerens oprindelige lovforslag kunne få en helt anden udformning end tilsigtet, og at der i hvert fald ikke med hjemmel i en sådan lov ville kunne meddeles koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane, når Kerteminde

---

29) Div. sager vedr. linieføringen, mødereferat af 19/2 1892. Kon. ud. skr., skr. af 19/2 1892 fra det kombinerede udvalg til de fire folketingsmænd.
30) Elberling: Rigsdagens Medlemmer, bd. I, Kbh., 1949, p. 34, p. 229, p. 209 og p. 14f. .

Byråd var imod den. Der var tre muligheder m.h.t. udfaldet af Ingerslev's lovforslag vedr. jernbanekoncessioner:
1) at det oprindelige lovforslag, d.v.s. uden købstædernes vetoret, blev vedtaget,
2) at der i lovforslaget blev optaget en paragraf, som stadfæstede købstædernes vetoret, og dette stadfæstedes som lov, og
3) at lovforslaget faldt.
I alle tre tilfælde ville det være væsentligt hurtigst muligt at få skabt direkte lovhjemmel for en Odense-Kerteminde-Dalby bane. I tilfælde 2) ville det imidlertid være specielt påkrævet at få skabt lovhjemmel for en Odense-Kerteminde-Dalby bane hurtigst muligt, for at komme et veto fra Kerteminde Byråd i forkøbet[31]. En medvirkende årsag til ønsket om forelæggelse af et lovforslag vedr. meddelelse af koncession på et Odense-Kerteminde-Dalby anlæg har været, at rigsdagssamlingen var ved at være slut, og det derfor var på høje tid at få lovforslaget forelagt, hvis det blot skulle have en rimelig chance for at blive vedtaget i begge ting inden samlingen sluttede.
I marts 1892 forelagde Berntsen derfor, som ordfører for den gruppe, der i februar af det kombinerede udvalg var blevet anmodet om at forelægge lovforslaget i Folketinget, et Forslag til Lov om Meddelelse af Eneret til Anlæg og Drift af en Jærnbane fra Odense over Kjerteminde til Dalby (eventuelt kun til Kerteminde som en særlig imødekommenhed overfor Kerteminde By)[32]. Da rigsdagssamlingen var ved at være slut, henvistes lovforslaget ved 1. behandling 10. marts til et udvalg. Således opnåede lovforslaget ingen afgørelse i 1891/92 rigsdagssamlingen[33]. Der forelå endvidere ingen betænkning fra folketingsudvalget, hvori en eventuel ny forelæggelse af et lovforslag om anlæg af en Odense-Kerteminde-Dalby bane kunne tage sit udgangspunkt.
Det Odense-Kerteminde-Dalby projekt, som således forelagdes i rigsdagssamlingen 1891/92, var hovedsageligt lig med projektet fra 1884. Anlægssummen var sat til 930.000 kr. Den for-

---

31) Købstædernes vetoret mod en bane fremstod som mindretalsindstilling i den betænkning Folketingets udvalg afgav 6/2 1892 (Rigsdagstidende 1891/92, Till. B, sp. 689). Ved Folketingets 2. behandling 10/2 1892 var mindretalsindstillingen til afstemning, men forkastedes (Rigsdagstidende 1891/92, FF, sp. 3130f.). Ved Folketingets 3. behandling fremsattes mindretalsindstillingen som ændringsforslag og blev denne gang vedtaget (Rigsdagstidende 1891/92 FF, sp. 3903).
32) Rigsdagstidende 1891/92, FF, sp. 3766f. og Till. A, sp. 3785f. .
33) Rigsdagstidende 1891/92, FF, sp. 4134-4160.

nødne kapital var dels allerede tilvejebragt, dels stillet i udsigt. Sikret var således 160.000 kr. fra landkommunerne samt et prioritetslån på 450.000 kr. Da både Odense Amtsråd og Odense Byråd var gunstigt stemt overfor en Odense-Kertemin-de-Dalby bane kunne større summer forventes herfra. Endelig forventedes staten at bidrage med halvdelen af ekspropriati-onserstatningerne samt 35.000 kr. pr. banemil[34]. Som det fremgår af ovenstående, var de forventninger, man lokalt nærede til statsstøttens størrelse, blevet ændret siden 1884 (jvfr. side 60). Forskellen bestod i, at man i 1892 tillige forventede at få et direkte tilskud til anlægsudgifterne. Som påpeget i kap. 1 var det væsentligt, hvilken støttepolitik statsmagten havde ført i den foregående periode, da det var denne politik et baneanlæg måtte planlægges efter. Fordi staten i 1889 havde ydet et tilskud udover dele af ekspropri-ationserstatningerne til Vejle-Give og Aalestrup-Viborg ba-nerne (jvfr. tabel 3.1 side 26 og side 23) forventede For-retningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby bane at få et direkte tilskud til anlægsudgifterne.

Foranlediget af forelæggelsen i Folketinget af lovforslaget om meddelelse af koncession på anlæg og drift af en Odense-Kerteminde-Dalby bane i marts 1892 sendte Kerteminde Byråd i samme måned en adresse til Rigsdagen[35]. Adressen var under-skrevet af 327 personer, heri inkluderet Kerteminde Byråds medlemmer. Underskriverne udgjordes af fiskere, håndværkere og forretningsdrivende i Kerteminde. Adressen fik ingen be-tydning ved sin fremkomst, da rigsdagssamlingen var ved at være slut. Det var først i rigsdagssamlingen 1893/94 under de forhandlinger, som førte frem til Privatbaneloven af 1894, at adressen sammen med senere og lignende adresser fra Kerte-minde fik en vis indflydelse på lovens tekst m.h.t. en Kerte-minde-bane. I adressen fra marts 1892 kom det for første gang officielt til udtryk, hvorfor Kerteminde By var imod en bane til Odense. Adressen tjente først og fremmest som Kertemindes

---

34) Kon. ud. skr., skr. af 19/2 1892 fra det kombinerede ud-valg for en Odense-Kerteminde-Dalby bane til de fire folke-tingsmænd.
Rigsdagstidende 1891/92, FF, sp. 3766. Ved forelæggelsen af lovforslaget i Folketinget blev det ønskede bidrag fra staten opgivet som værende på 45.000 kr. pr. banemil samt udredning af de halve ekspropriationsomkostninger.

35) Rigsdagstidende 1893/94, Till. B, sp. 1731f., her findes selve adressens tekst. I Div. sager vedr. linieføringen og i IMOA 2302/1893 findes den trykte adresse fra Kerteminde og-så, men her er samtlige underskrivere af adressen medtaget.

protest imod en Odense-Kerteminde-Dalby bane, da det var de for Kerteminde negative sider ved denne bane, og ikke de positive sider ved en Kerteminde-Ullerslev bane, som specielt opregnedes i henvendelsen til Rigsdagen. I firserne havde hovedargumentet for at få en østligere tilslutning til Statsbanen end Odense, gået på, at en Odense-Kerteminde-Dalby bane, i modsætning til en Kerteminde-Langeskov bane, ville sinke og vanskeliggøre Kertemindes eksport af fisk over Korsør til Kiel. I 1892 var fiskeudførselen stadig væk et vigtigt spørgsmål for Kerteminde, men nu gik hovedindvendingen mod en Odense-Kerteminde-Dalby bane på, at en sådan bane ville virke hæmmende og direkte skadelig på Kertemindes økonomiske interesser ved at berøve Kerteminde en stor del af byens opland til fordel for Odense købstad. Modsætningsforholdet mellem de to købstæder var således blevet skærpet i begyndelsen af halvfemserne. Det var tydeligt, at Kerteminde nu befandt sig i en forsvarsposition, hvor det frem for alt gjaldt om ikke at miste sit opland til Odense. En væsentlig årsag til, at Kerteminde følte sig trængt af Odense, må findes i befolkningsudviklingen i de to byer samt i købstaden Bogense. Efter at Bogense i 1882 havde fået en bane til Odense var befolkningstallet i købstaden nedadgående. Samme tendens sås i Kertemindes befolkningstal, hvorimod befolkningstallet for Odenses vedkommende steg meget hurtigt. Kerteminde må, med Bogense i tankerne, have konkluderet, at en direkte forbindelse med Odense ville få befolkningstallet i Kerteminde til at falde yderligere, hvilket kunne få katastrofale følger for en by, som i forvejen var i tilbagegang befolkningsmæssigt set[36]. Det fremgår endvidere af adressen til Rigsdagen, at Kerteminde ikke var alt for optimistisk med hensyn til at skaffe anlægskapital til en Kerteminde-Ullerslev bane, så længe der stadig var mulighed for, at et Odense-Kerteminde-Dalby projekt kunne realiseres[37].

I rigsdagssamlingen 1892/93 påtænkte Forretningsudvalget atter at få et lovforslag om en Odense-Kerteminde-Dalby bane forelagt i Rigsdagen[38]. I efteråret 1892 ændredes Odense-Kerteminde-Dalby projektet imidlertid således, at forlængelsen ud på Hindsholm bortfaldt, og der blev herved således tale om et Odense-Kerteminde projekt. Denne ændring i projektet forårsagedes af, at Odense Amtsråd besluttede kun at ville støtte

36) Se tabel 4.4 side 38.
37) Rigsdagstidende 1893/94, Till. B, sp. 1731f. .
38) Div. sager vedr. linieføringen, skr. af 1/10 1892 fra Forretningsudvalget til Kølstrup-Agedrup sogneråd. Odense Amtsråds journalsager, 30/21 1891, skr. af 17/11 1892

en Odense-Kerteminde bane[39]. Denne beslutning angav amtsrådet at have taget ud fra dets forventninger om banens anlægsomkostninger og driftsudbytte, idet amtsrådet tilsyneladende ikke accepterede de beregninger, som Forretningsudvalget havde fremsendt, og som viste, at strækningen Kerteminde-Dalby ville være yderst rentabel[40]. Man kan vel heraf slutte, at hensynet til anlægsudgifternes størrelse for Odense Amtsråd var væsentligere end hensynet til rentabiliteten. Med Odense Amtsråds beslutning af 23/11 1892 om at støtte en Odense-Kerteminde bane med 2/3 af hvad landkommunerne tegnede mod til gengæld at få præferenceaktier for det tegnede beløb, forelå den første definitive stillingtagen og aktietegning fra Odense Amtsråd til en bane i halvfemserne[41].

Allerede i oktober havde Forretningsudvalget været i kontakt med landkommunerne for at lodde stemningen for en eventuel Odense-Kerteminde bane[42]. Årsagerne til, at Forretningsudvalget undersøgte mulighederne for at tilvejebringe anlægskapitalen til en Odense-Kerteminde bane, må dels søges i, at Odense Amtsråd i oktober 1892 ikke var nået frem til nogen endelig bestemmelse om en Kerteminde-bane, selv om det dog måtte anses for sandsynligt, at amtsrådet først og fremmest ville se på anlægsomkostningerne og dermed amtsrådets del i disse, når en beslutning på et eller andet tidspunkt skulle tages, og dels i, at en Odense-Kerteminde bane måtte have gode muligheder for at blive vedtaget i begge Ting, såfremt der ikke skabtes lovhjemmel for en Odense-Kerteminde-Dalby bane, da der med et Odense-Kerteminde projekt ville blive vist en rimelig imødekommenhed overfor Kerteminde By, hvilket formentlig ville være påkrævet bl.a. på grund af Kerteminde Bys adresse til Rigsdagen fra marts 1892. Odense Amtsråd havde ganske vist tidligere meddelt, at det var stemt for at støtte en Odense-Kerteminde-Dalby bane, men en definitiv aktietegning var på dette tidspunkt endnu ikke blevet foretaget[43].

---

fra Forretningsudvalget til Odense Amtsråd.
39) Odense Byråds Forhandlinger, 16/12 1892, skr. af 2/12 1892 fra Forretningsudvalget til Odense Byråd.
40) Odense Amtsråds Forhandlinger, 23/11 1892.
Odense Amtsråds journalsager, 30/21 1891, skr. af 17/11 1892 fra Forretningsudvalget. Beregningerne, som Forretningsudvalget sendte til Odense Amtsråd ligger også i Div. dok. vedr. aktie., derudover i Odense Amtsråds journalsager, 30/21 1891 som bilag til skr. af 17/11 1892 fra Forretningsudvalget, de er udat., men er i hvert fald fra før november 1891, da de nævnes i et notat fra november 1891, ligeledes i Div. dok. vedr. aktie. .
41) Odense Amtsråds Forhandlinger, 23/11 1892.

Landkommunerne tegnede alternativt i efteråret 1892 ialt 90.000 kr. i en Odense-Kerteminde bane[44]. Dalby-Stubberup nægtede som den nordligste kommune på Hindsholm at overføre noget af sin tegning fra en Odense-Kerteminde-Dalby bane til en Odense-Kerteminde bane[45]. Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde bane opgav til trods for den foretagne aktietegning landkommunernes samlede aktietegning til ialt at udgøre 108.000 kr[46]. De sidste 18.000 kr. af de samlede kommunetegninger må således stå for Forretningsudvalgets egen regning, men er vel nok angivet som det beløb, der sikkert kunne påregnes fra de landkommuner, der endnu ikke havde tegnet noget, f.eks. Seden-Aasum og Drigstrup. Det var imidlertid af betydning overfor Odense Amtsråd og Odense Byråd at kunne angive så stor en landkommunetegning som muligt, da amtsrådets og byrådets tegninger erfaringsmæssigt udgjorde en vis brøkdel af landkommunernes samlede aktietegning.
I december 1892 vedtog Odense Byråd at yde et bidrag på 1/4 af landkommunernes samlede aktietegning samt 10.000 kr. pr. banemil under forbehold af en kvægrampe i Kræmmermarken[47].

---

42) Bl.a. i Div. sager vedr. linieføringen, skrivelser af 1/10 1892 fra Forretningsudvalget til de interesserede kommuner. Sammesteds en liste over Forretningsudvalgets møder med kommunerne og datoerne herfor, udat., men menes ud fra indre kriterier at være fra først i oktober 1892.
43) Odense Amtsråds Forhandlinger, 26/8 1892.
44) Div. dok. vedr. aktie.: Kølstrup-Agedrups aktietegning af 12/10 1892 på 45.000 kr., betinget af 4 stationer i kommunen. Mesinges aktietegning af 14/10 1892 på 8.000 kr. Munkebos aktietegning af 20/10 1892 på 14.000 kr. Vibys og Rynkeby-Revninges aktietegninger foreligger ikke separat, men de fremgår af Odense Byråds Forhandlinger, 16/2 1892, hvor en skr. af 2/12 1892 fra Forretningsudvalget til Odense Byråd er gengivet, som værende på henholdsvis 15.000 og 8.000 kr. (Vibys og Rynkeby-Revninges tegninger findes også angivet i Odense Amtsråds journalsager, 30/21 1891, i en skr. af 17/11 1892 fra Forretningsudvalget til Odense Amtsråd). Rynkeby-Revninge havde først i en skr. af 10/10 1892 til Forretningsudvalget, Div. sager vedr. linieføringen, nægtet at tegne nogetsomhelst til en Odense-Kerteminde bane, da man var engageret andetsteds, nemlig i en Kerteminde-Ullerslev bane. En tegning på 8.000 kr. til en Odense-Kerteminde bane fra en kommune, som på så lang en strækning ville blive gennemløbet af en Odense-Kerteminde bane, var da også ret symbolsk.
45) Kon. ud. skr., skr. af 31/12 1892 fra Forretningsudvalget til Kerteminde Byråd.
46) Odense Byråds Forhandlinger, 16/12 1892, Forretningsudvalgets skr. af 2/12 1892 til byrådet.
Kon. ud. skr., skr. af 23/1 1893 fra Forretningsudvalget til de fire folketingsmænd.
47) Odense Byråds Forhandlinger, 16/12 1892.

Sidst i december anmodede Forretningsudvalget endvidere, for ikke at lade nogen mulighed uforsøgt, Kerteminde Byråd om at tegne aktier i en Odense-Kerteminde bane. Forretningsudvalget var af den mening, at en Odense-Kerteminde bane lettere måtte kunne accepteres af byrådet. Dette var imidlertid ikke tilfældet, idet svaret på Forretningsudvalgets anmodning fra Kerteminde Byråd også denne gang var negativt, og da mulighederne for at opnå yderligere aktietegning således var udtømte, rettede Forretningsudvalget sidst i januar 1893 atter en henvendelse til den gruppe folketingsmænd, som i marts 1892 havde forelagt et lovforslag om meddelelse af koncession på anlæg og drift af en Odense-Kerteminde-Dalby bane, om at forelægge et lovforslag om en Odense-Kerteminde bane i Folketinget[48]. Forretningsudvalget var nu selv repræsenteret i den folketingsgruppe, som skulle forelægge lovforslaget, da Emil Christiansen i 1892 havde overtaget Hedemann's valgkreds i Odense.

30. januar 1893 forelagde Berntsen, som ordfører for den gruppe, der var blevet anmodet om at fremsætte lovforslaget, i Folketinget Forslag til Lov om Meddelelse af Eneret til Anlæg og Drift af en Jærnbane fra Kerteminde til Odense[49]. Lovforslaget var til 1. behandling d. 2. februar, hvor det vedtoges at lade det gå i udvalg[50]. At lovforslaget på dette stadium i forhandlingerne gik i udvalg kan ikke undre, da det var den normale procedure i Rigsdagen, men det kan ikke udelukkes, at den ublide medfart, som blev lovforslaget til del fra Indenrigsminister Ingerslev's side, har været direkte medvirkende til lovforslagets henvisning til et udvalg, som i forvejen behandlede fire andre jernbaneforslag. Indenrigsminister Ingerslev havde under 1. behandling i Folketinget været meget negativt indstillet overfor et Odense-Kerteminde projekt. Han havde været af den mening, at Kerteminde By enten burde have en Kerteminde-Ullerslev bane eller slet ingen bane, hvilket sidste Ingerslev endog mente var hovedønsket i Kerteminde. Det kan ikke have været forslagsstillerne af et lovforslag om en

48) Kon. ud. skr., skr. af 31/12 1892 fra Forretningsudvalget til Kerteminde Byråd.
Ind. skr. nr. 8, skr. af 20/1 1893 fra Kerteminde Byråd.
Kon. ud. skr., skr. af 23/1 1893 fra Forretningsudvalget til folketingsmændene Andersen, Berntsen, Christiansen og Højmark.
49) Rigsdagstidende 1892/93, FF, sp. 3260 og Till. A, sp. 3077f. .
50) Rigsdagstidende 1892/93, FF, sp. 3360- 3364.

Odense-Kerteminde bane ubekendt, at der få dage efter 1. behandling af lovforslaget i Folketinget skulle fremsættes et lovforslag om forskellige jernbaner. Det er derfor ikke urimeligt at antage, at forslagsstillerne allerede under 1. behandling havde det nye lovforslag for øje og måske anede en chance for at få lovforslaget om et Odense-Kerteminde anlæg gennem Tingene, når forslaget var optaget i et lovforslag om andre jernbaner.

Projektet til en Odense-Kerteminde bane, som dannede grundlag for lovforslaget af 30/1 1893 i Folketinget, faldt stort set sammen med 1892-projektet. Blot var forlængelsen til Dalby bortfaldet og Kerteminde station skulle nu anlægges syd for Kerteminde havn. Endvidere var der foretaget en mindre forlægning af banen om ad Skibhusene i henhold til Odense Amtsråds ønsker[51]. Anlægssummen var sat til 730.000 kr. Heraf var sikret et prioritetslån på 365.000 kr. og 108.000 kr. fra landkommunerne. Odense Amtsråd havde tegnet aktier for 72.000 kr. i en Odense-Kerteminde bane, d.v.s. 2/3 af landkommunernes tegning på 108.000 kr. Odense Byråd havde tegnet sig for et beløb på 57.000 kr., d.v.s. 10.000 kr. pr. banemil samt 1/4 af landkommunernes samlede aktietegning på 108.000 kr.[52]. I ovennævnte anlægsbudget, udfærdiget af Forretningsudvalget, indgik som allerede påpeget en for højt angivet samlet landkommunetegning. I virkeligheden ville den for anlægget tilrådighedstående sum ikke blot formindskes med de 18.000 kr., hvormed landkommunetegningen var sat for højt (jvfr. side 78), men Odense Byråd og Odense Amtsråds tegninger ville ydermere til sammen gå 16.500 kr. ned. I alt ville aktietegningen hermed formindskes med 34.500 kr. Reelt ville en sådan nedgang ingen betydning få, da den tilvejebragte anlægskapital, i tilfælde af at staten, foruden at udrede halvdelen af ekspropriationserstatningerne, tillige ydede 35.000 kr. pr. banemil, ville blive væsentligt højere end den kalkulerede anlægssum[53].

---

51) Kon. ud. skr., skr. af 23/1 1893 fra Forretningsudvalget til de fire folketingsmænd.
52) Kon. ud. skr., skr. af 23/1 1893 fra Forretningsudvalget til de fire folketingsmænd.
53) Kon. ud. skr., skr. af 23/1 1893 fra Forretningsudvalget til de fire folketingsmænd.
Rigsdagstidende 1892/93, Till. A, sp. 3077f. .
Af lovforslaget fremgår, at statens del af anlægsomkostningerne var sat til 80.000 kr. pr. banemil samt halvdelen af ekspropriationsudgifterne. D.v.s. at staten ifølge forslagsstillernes lovforslag ville komme til at udrede yderligere 135.000 kr. i forhold til Forretningsudvalgets anlægsbudget, hvis lovforslaget blev vedtaget i begge Ting.

6. februar 1893, d.v.s. fire dage efter 1. behandling af lovforslaget om en Odense-Kerteminde bane, forelagdes da i Folketinget af en større kreds af folketingsmedlemmer med venstremanden Boisen som ordfører Forslag til Lov om Meddelelse af Eneret til Anlæg og Drift af forskellige Jærnbaner[54]. Lovforslaget var tænkt som et forsøg på at opstille nogle regler for finansiering af privatbaner. Således skulle staten ifølge lovforslaget udrede halvdelen af anlægsomkostningerne, heri inkluderet udgifter til ekspropriation. Endvidere måtte prioritetslån ikke optages og præferenceaktier ikke udstedes. Ved lovforslagets overgang til Landstinget var også udgifter til driftsmateriel blevet inkluderet i anlægsomkostningerne, hvoraf staten ifølge lovforslaget skulle udrede halvdelen. Hvis disse finansieringsprincipper var blevet vedtaget i begge Ting, ville der have været tale om en virkelig nyskabelse indenfor statens finansiering af privatbanerne. Det viste sig imidlertid hurtigt, at tiden endnu ikke var inde til, at staten forpligtede sig til at udrede 50 % af anlægsomkostningerne ved anlæg af privatbaner. Den politiske situation var endnu ikke sådan, at lovgivningsmagten og dermed staten skulle engageres så stærkt økonomisk i anlæg af privatbaner, og derfor strandede lovforslaget ved 1. behandling i Landstinget og gik i udvalg. Folketinget havde, som det blev udtrykt i Landstinget, taget "Munden noget vel fuld"[55].
I lovforslaget, som det fremsattes i Folketinget, var de enkelte baner optaget, d.v.s. at linieføringerne for banerne var angivet. I det oprindelige lovforslag var der ikke medtaget nogen fynske baner. Men ved 2. behandling af lovforslaget d. 18. februar i Folketinget blev "En Jærnbane fra Kerteminde til Odense" stillet som ændringsforslag af Andersen, Berntsen, Christiansen og Højmark. Ændringsforslaget blev vedtaget, og hermed var en Odense-Kerteminde bane optaget i lovforslaget om anlæg af forskellige jernbaner[56]. 23. februar gik lovforslaget, hvor Odense-Kerteminde banen fortsat var med, efter 3. behandling til Landstinget, hvor lovforslaget, ved 1. behandling 1. marts henvistes til udvalgsbehandling,

54) Rigsdagstidende 1892/93, FF, sp. 3438-3440 og Till. A, sp. 3179-3186.
55) Rigsdagstidende 1892/93, FF, sp. 3438-3440, Till. A, sp. 3179-3186, Till. C, sp. 171-178 og LF, sp. 1001-1091.
56) Rigsdagstidende 1892/93, Till. A, sp. 3179-3186, FF, sp. 3805, sp. 3830f., sp. 3947 og sp. 3951.

hvilket var normal procedure for et lovforslag, men forslaget nåede i dette tilfælde ikke videre fra udvalget, fordi den politiske situation endnu ikke var moden til vedtagelse af en lov af denne art[57].

I marts 1893 indsendtes to adresser til Rigsdagen foranlediget af behandlingen i de to Ting af lovforslaget om bl.a. anlæg af en Odense-Kerteminde bane. Den ene adresse indsendtes af beboere på Hindsholm og i Kerteminde og var en protest mod, at lovforslaget ikke indeholdt noget om en forlængelse af en Odense-Kerteminde bane til Dalby. En forlængelse ud på Hindsholm ville ifølge adressen kunne skaffe halvøens beboere, d.v.s. landboerne, en nem og tidssvarende adgang til de store heste- og kreaturmarkeder i Odense. Når det skulle fremgå af adressen, at de mange underskrivere repræsenterede Hindsholm og Kerteminde, er dette imidlertid en sandhed med modifikationer, da det må understreges, at der langtfra var tale om en ligelig repræsentation af Hindsholm og købstaden. Selv om underskriverne af adressen ikke havde et stednavn knyttet til deres navn, lader det sig alligevel gøre af de angivne stillingsbetegnelser at slutte sig til, at en stor del af underskriverne var bosiddende på Hindsholm, idet underskriverne i langt de fleste tilfælde opgav deres erhverv som værende enten gårdmænd eller husmænd[58].

Den anden adresse indsendtes til Rigsdagen af Kerteminde Byråd. Også denne gang var hovedindvendingen mod en bane, som den i lovforslaget omhandlede, at den ville berøve Kerteminde dens opland og således være til stor skade for byen. Ifølge adressen ville Kertemindes sydlige opland blive trukket til Odense, men på grund af banens bøjning nordpå ind i Munkebo kommune, var der også fare for, at Kerteminde ville blive berøvet sit nordlige opland, idet hindsholmboerne kunne køre uden om Kerteminde nord om Kertinge Vig til banen. Mens det ifølge adressen fra marts 1892 var strækningen Kerteminde-Dalby, der berøvede Kerteminde dens nordlige opland, var det således ifølge denne adresse banens bøjning mod Munkebo, der gjorde det[59]. Bortfaldet af strækningen Kerteminde-Dalby i lovforslaget havde således ikke fjernet Kertemindes frygt for

---

57) Rigsdagstidende 1892/93, Till. C, sp. 171-178 og LF, sp. 1001-1091.
58) Rigsdagstidende 1893/94, Till. B, sp. 1733f. . Adressen fra Hindsholm og Kerteminde til Rigsdagen fra marts 1893 findes også i Div. sager vedr. linieføringen og IMOA 2302/1893, hvor tillige samtlige underskrivere er med.
59) Rigsdagstidende 1893/94, Till. B, sp. 1735f.

en bane.

I begyndelsen af rigsdagssamlingen 1893/94, nærmere bestemt 3. oktober 1893, fremsatte Indenrigsminister Ingerslev i Landstinget Forslag til Lov om Anlæg og Drift af Private Jærnbaner. Lovforslaget var en sammenarbejdning af regeringens lovforslag fra rigsdagssamlingen 1891/92 vedr. regler for meddelelse af koncession til anlæg af private jernbaner og det i Folketinget i rigsdagssamlingen 1892/93 fremsatte og vedtagne forslag til lov om meddelelse af eneret til anlæg og drift af forskellige jernbaner. Ingerslev's lovforslag rummede tillige en tom paragraf, hvor de enkelte privatbaner kunne indføjes. Indholdet af regeringsforslaget stemte i alt væsentligt med Folketingets forslag fra februar 1893[60]. Ved 1. behandling d. 4. november blev det vedtaget at sende lovforslaget i udvalg[61]. Landstingsudvalgets betænkning forelå d. 14. marts 1894 og havde således været adskillige måneder undervejs[62]. Mens Landstingsudvalget arbejdede med Ingerslev's lovforslag, henvendte Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde bane sig atter til de fire folketingsmænd, Andersen, Berntsen, Christiansen og Højmark, for at få disse til i Folketinget at fremsætte et forslag til lov om en Odense-Kerteminde bane[63]. Forretningsudvalget havde ikke fra foråret 1893 foretaget sig noget med hensyn til en Odense-Kerteminde bane, da projektet til en bane ikke var blevet ændret, og man derfor blot ventede på, at rigsdagssamlingen 1893/94 skulle begynde, så Forretningsudvalget kunne tage initiativ til, at et lovforslag om en Odense-Kerteminde bane atter forelagdes i Folketinget. Det blev imidlertid ikke nødvendigt at genfremsætte et forslag om en Odense-Kerteminde bane, da det af Landstinget nedsatte udvalg som udgangspunkt for udfyldelsen af denne tomme paragraf i lovforslaget tog Folketingets lovforslag fra februar 1893, hvor en Odense-Kerteminde bane allerede var optaget sammen med andre baner. For Odense-Kerteminde banens vedkommende tilføjede Landstingsudvalget til lovforlsaget et ændringsforslag, som bestod i, at der blev optaget et alternativ til en Odense-Kerteminde bane, nemlig en Kerteminde-Uller-

60) Rigsdagstidende 1893/94, LF, sp. 23, Till. A, sp. 1945-54. Rigsdagstidende 1892/93, Till. C, sp. 171-78.
61) Rigsdagstidende 1893/94, LF, sp. 234-258.
62) Rigsdagstidende 1893/94, Till. B, sp. 1681-1770.
63) Kon. ud. skr., skr. af 25/11 1893 fra Forretningsudvalget til de fire folketingsmænd.

slev bane. Den af de to baner, som anlagdes, kunne endvidere ifølge ændringsforslaget forlænges til Dalby[64]. Hermed havde Landstingsudvalget tilgodeset alle parter, da der var blevet taget tilbørigt hensyn til de til Rigsdagen indkomne adresser. Hverken det af Landstinget nedsatte udvalg eller Indenrigsminister Ingerslev havde megen tiltro til, at det ville eller kunne lykkes Kerteminde By at tilvejebringe anlægskapitalen til en Kerteminde-Ullerslev bane. Men da det tilsyneladende var en almen opfattelse i Landstinget, at der skulle tages hensyn til samtlige implicerede parter i sagen om en Odense-Kerteminde bane, vedtog Landstinget det af Landstingsudvalget stillede ændringsforslag med hensyn til en Kerteminde-bane, og lovforslaget oversendtes derefter til Folketinget d. 20. marts 1894[65].

Ingerslev's lovforslag kom d. 27. marts op i Folketinget. For Kerteminde-banens vedkommende fremkom ingen ændringsforslag, men da der var sket ændringer i lovforslaget undervejs i Folketinget, blev lovforslaget overgivet til Landstinget, som ligeledes stillede ændringsforslag. Lovforslaget kom derefter atter op i Folketinget, hvor det blev vedtaget uforandret d. 2. maj, og det stadfæstedes derefter som Lov nr. 88 af 8. maj 1894.

Finansieringsbestemmelserne for privatbaner var i den store Privatbanelov af 1894 på alle væsentlige punkter lig med de i Folketinget forelagte og vedtagne principper for anlæg af privatbaner fra februar 1893[67]. Hvad forårsagede, at nogle finansieringsprincipper, som i foråret 1893 mødte den største modstand i Landstinget, allerede året efter blev vedtaget sammesteds? Svaret er at finde i den politiske situation i rigsdagssamlingen. Privatbaneloven skal derfor ikke ses som et isoleret fænomen, men som en integreret del af det såkaldte Forlig af 1894, der udover privatbaneloven bl.a. omfattede agrarlovene, hærloven og finansloven. I forhold til de foregående rigsdagssamlinger med deres provisoriske finanslove kom året 1894 derfor til at stå som et skelsættende år i dansk politisk historie. 1894 blev, om ikke enden, så begyndelsen til enden på den storpolitiske kamp[68].

---

64) Rigsdagstidende 1893/94, Till. B, sp. 1681-1770.
65) Rigsdagstidende 1893/94, LF, sp. 1371-1443 og sp. 1594-95.
66) Rigsdagstidende 1893/94, FF, sp. 4982-5003, sp. 5532-5621, sp. 5811-34 og Till. B, sp. 2257-64.
67) Rigsdagstidende 1892/93, Till. C, sp. 171-178.
68) Den Danske Rigsdag, bd. II, Kbh., 1951, p. 150-163 (Engelstoft)

Det var karakteristisk for denne første fase af kampen om en Kerteminde-bane fra 1891 til 1894, at der eksisterede to baneprojekter side om side hele perioden igennem. Privatbaneloven af 1894 bragte som nævnt ingen afklaring på spørgsmålet om, hvilken retningslinie en Kerteminde-bane skulle have. Loven skabte hjemmel for enten en Odense-Kerteminde eller en Kerteminde-Ullerslev bane, hvor den af de to linier, som blev anlagt, kunne forlænges til Dalby på Hindsholm. Fra centralt hold blev der således taget hensyn til samtlige i sagen omkring en Kerteminde-bane interesserede parter, og initiativet blev hermed overladt til de rent lokale interessegrupper.

På papiret eksisterede altså to alternative muligheder for en Kerteminde-bane. Spørgsmålet bliver da, om der også reelt var tale om to alternative muligheder for en Kerteminde-bane? Svaret herpå må blive et nej. Et Kerteminde-Ullerslev projekt savnede ganske den lokale opbakning, som var blevet det konkurrerende projekt til del. Ganske vist havde, som påvist i kap. 4, et Kerteminde-Ullerslev projekt det samme befolkningsgrundlag pr. kilometer bane som en Odense-Kerteminde bane, men den kortere Kerteminde-Ullerslev bane ville ikke kunne fremvise så høj en rentabilitet, som den længere Odense-Kerteminde-(Dalby) bane kunne. Resultatet var, at der hverken på centralt eller lokalt hold fandtes nogen tiltro til, at den fornødne anlægskapital kunne skaffes til en Kerteminde-Ullerslev bane. Derfor blev det såkaldte Kerteminde-Ullerslev alternativ kun medtaget i loven som en gestus over for Kerteminde By, der fra lovgivningsmagtens side skulle have en chance for at få den af byen ønskede bane, hvor ringe denne chance så end var.

6.2 Anden fase. Aktietegning og ansøgning om koncession på henholdsvis en Odense-Kerteminde-Dalby og en Kerteminde-Ullerslev bane.

Anden fase er delt op i to afsnit, som beskæftiger sig med aktietegning og ansøgning om koncession på henholdsvis en direkte Odense-linie og en Kerteminde-Ullerslev linie. Selv om det, der beskrives i de to afsnit, forløb parallelt i tid og for begge baneprojekter må betegnes som anden fase, er det valgt at foretage denne opdeling, da udviklingen for

de to projekter forløb uden anden forbindelse, end den, der kom af, at begge grupper hele tiden vidste, at konkurrenterne også var nået meget langt med hensyn til fremskaffelse af aktiekapital og udarbejdelse af projekt, og at modparten derfor let kunne komme først med indsendelse af koncessionsansøgning.

6.2.1 Aktietegning og ansøgning om koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane.

Privatbaneloven af 8. maj 1894 opstillede nye forudsætninger for tilvejebringelse af anlægskapital til en privatbane. Staten ydede nu halvdelen af anlægsudgifterne, heri inkluderet udgifter til ekspropriation og driftsmateriel. Prioritetslån måtte ikke optages og præferenceaktier ikke udstedes. Disse nye finansieringsprincipper krævede grundlæggende ændringer af anlægsbudgettet af 1893 for en Odense-Kerteminde bane, da der her var opereret med et prioritetslån og Odense Amtsråd havde betinget sig præferenceaktier for sin aktietegning. Når prioritetslån ikke kunne optages, måtte kommunerne tegne større aktiebeløb, da statens bidrag på halvdelen af de totale anlægsudgifter ikke var nok til at erstatte både prioritetslån og den statsstøtte, som der var regnet med tidligere. Til gengæld medførte forbudet mod prioritetslån og præferenceaktier, at der var større chance for, at de almindelige aktier kunne blive forrentet.

For Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde bane kunne der ligeledes være grund til at tage selve banelinien op til revision, da det ikke kunne udelukkes, at en Kerteminde-Ullerslev bane med hjemmel i loven kunne kombineres med et Kerteminde-Dalby projekt, specielt da kommunerne på Hindsholm, hvis Odense-Kerteminde projektet fra 1893 blev en realitet, ville blive udelukket, i hvert fald i første omgang, fra at få en bane ud på Hindsholm.

Således var der al mulig grund til for Forretningsudvalget hurtigst muligt at søge kontakt med de i en bane interesserede kommuner og, når enighed om en banelinie var opnået, og aktier hertil var tegnet, at få indgivet et koncessionsandragende til Ministeriet for offentlige Arbejder[1].

1) Indenrigsministeriet var fra januar 1894 til maj 1896 opdelt i to ministerier, nemlig et Indenrigsministerium(det hidtidige 1. departement) og et Ministerium for offentlige Arbejder (det hidtidige 2. departement). Dette skete ved kgl. resolutioner af henholdsvis 13/1 1894, hvor Indenrigsministeriet opdeltes i de to ovennævnte ministerier, og 22/5 1896, hvor Ministeriet for offentlige Arbejder atter henlagdes under

Et koncessionsandragende fra Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde bane skulle indgives hurtigst muligt ikke alene for at komme et eventuelt koncessionsandragende fra Kerteminde Byråd på et Kerteminde-Ullerslev anlæg i forkøbet, men også fordi Privatbaneloven af 8. maj 1894 kun indeholdt bemyndigelse for regeringen til at meddele koncession på 2 anlæg i Jylland og 2 anlæg på Øerne pr. finansår.
Mødet mellem Forretningsudvalget og sognerådene afholdtes d. 15. maj 1894. Her var der flertal for at revidere det daværende baneprojekt således, at det kom til at indeholde en forlængelse af banen til Dalby[2], og under selve mødet og i de følgende dage tegnede alle landkommunerne, som ville blive berørt af en Odense-Kerteminde-Dalby bane, sig i alt for 209.000 kr. til en sådan bane[3].

Indenrigsministeriet. Ingerslev var Minister for offentlige Arbejder i perioden 1894-96 (L. Laursen: Den Civile Centraladministration 1894-1913, Kbh., 1921, p. 67f.).
2) Fyens Stiftstidende, 16/5 1894, s. 2, sp. 3, mødereferat. Odense Amtsråds journalsager, 30/43 1894, skr. af 24/5 1894 fra Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby bane. Div. sager vedr. linieføringen, koncept til indbydelse til aktietegning i en Odense-Kerteminde-Dalby bane fra Forretningsudvalget for en bane, udat., men ud fra indholdet dateret til sidst i maj 1894.
3) Landkommunetegningen på 209.000 kr. var skaffet således: Dalby-Stubberups tegning af 15/5 1894 på 35.000 kr., Mesinges tegning af 15/5 1894 på 25.000 kr., Vibys tegning af 15/5 1894 på 25.000 kr. under forbehold af at banelinien ikke kom til at berøre kommunens jord. Drigstrups tegning af 17/5 1894 på 6.000 kr. betinget af station mellem Dræby og Vester-Kærby. Rynkeby-Revninges tegning af 21/5 1894 på 37.000 kr. betinget af to stationer på kommunens jord, d.v.s. en station i hvert af de to sogne. Kølstrup-Agedrups tegning af 19/5 1894 på 55.000 kr. betinget af tre stationer eller holdepladser på kommunens jord. Munkebos tegning af 15/5 1894 på 14.000 kr. betinget af station mellem Dræby og Vester-Kærby. Seden-Aasums tegning af 15/5 1894 på 12.000 kr. betinget af station i kommunen.
Samtlige ovennævnte aktietegninger ligger i IMOA 2725/1904.
Før de endelige tegninger til en Odense-Kerteminde-Dalby bane, havde Kølstrup-Agedrup kommune i første omgang den 15/5 1894 tegnet 60.000 kr. betinget af fire stationer på kommunens jord. Ligeledes havde Rynkeby-Revninge kommune d. 15/5 1894 tegnet 10.000 kr. betinget af en station på kommunens jord. 17/5 1894 øgede Rynkeby-Revninge sin tegning til 35.000 kr. betinget af to stationer på kommunens jord.
Ovennævnte aktietegninger ligger ligeledes i IMOA 2725/1904.
4) Vedr. landkommunernes aktietegninger jvfr. ovenstående note.
5) IMOA 2725/1904, Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby banes koncessionsandragende af 3/6 1894 til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I forhold til landkommunernes tidligere tegninger i 1891 og 1892 til Kerteminde-bane projekter med udgangspunkt i Odense, viste landkommunerne i maj 1894 stor villighed til at tegne aktier i et Odense-Kerteminde-Dalby projekt. Dette skyldtes formentlig, at lovhjemlen for en sådan bane var skabt og det derfor kunne antages, at en bane ville have rimelige chancer for at blive anlagt inden for en overskuelig fremtid. Landkommunernes aktietegning i 1894 tillader et skøn over, hvad det kostede for den enkelte kommune at få en eller flere stationer. Seden-Aasum kommune tegnede aktier for 12.000 kr. for at få én station i kommunen. At en station blev så billig i denne kommune, skyldtes, at en bane fra Odense til det nordøstlige Fyn syd om Kerteminde Fjord måtte gå gennem denne kommune, hvis banen ikke skulle komme for tæt på Statsbanen, og det var således ikke nødvendigt for Seden-Aasum kommune at tegne et stort beløb i en bane for at trække en sådan ind på kommunens jord. Kølstrup-Agedrup kommune betalte i gennemsnit 18.300 kr. pr. station i kommunen og Rynkeby-Revninge kommune 18.500 kr. pr. station, hvilket må betegnes som værende absolut rimeligt. Den forholdsvis lave pris pr. station må have været foranlediget af, at en banelinie fra Odense til Hindsholm syd om Kerteminde Fjord dårligt kunne undgå at komme til at ligge på de to kommuners jord over halvdelen af vejen, samt af, at kommunerne var "midterkommuner" i den forstand, at de ikke var beliggende sidst på den strækning en eventuel bane ville komme til at gennemløbe. Munkebo og Drigstrup kommuner betalte til sammen 20.000 kr. for at få en station i det sydlige af Munkebo kommune mellem Dræby og Vester-Kærby. Den relativt høje pris for en station var bestemt af, at banelinien skulle trækkes nordpå i en stor bue ind i Munkebo kommune. Dalby blev den dyreste station på hele linien, da den ud over 35.000 kr. fra Dalby-Stubberup kommune formentlig betaltes med omkring 10-15.000 kr. af Viby og Mesinges tegninger. Således skulle der fra de hindsholmske kommuner en aktietegning til på omkring 50.000 kr. for at få en station i et yderdistrikt[4)].

Af de til aktietegningerne fra landkommunerne knyttede betingelser m.h.t. stationer fremgår, at den pris, som den enkelte kommune skulle give for en station, nøje afhang af hvor, i forhold til banens udgangspunkt i Odense, den enkelte station skulle ligge, samt i forbindelse hermed, om kommunen skulle betale et ekstra beløb for at trække banelinien til sig.

Landkommunernes samlede aktietegning blev af Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby bane i ugerne efter at landkommunerne havde tegnet aktier opgivet forskelligt. I Forretningsudvalgets koncessionsandragende af 3. juni 1894 til Ministeriet for offentlige Arbejder blev den samlede landkommunetegning korrekt angivet som værende på 209.000 kr.[5]. Men overfor Odense Amtsråd angav Forretningsudvalget d. 24. maj landkommunetegningen til i alt at udgøre 232.000 kr, og omkring tidspunktet for koncessionsandragendets indgivelse blev landkommunetegningen over for Odense Byråd opgivet til i alt at udgøre 234.000 kr.[6]. Uoverensstemmelsen på 2.000 kr. mellem de to sidstnævnte beløb skal søges i, at Rynkeby-Revninges tegning angives som værende henholdsvis 35.000 kr. og 37.000 kr., hvilke beløb tegnedes af kommunen i henholdsvis anden og tredie omgang[7].

Men hvordan kunne Forretningsudvalget og hvad fik dette til at ansætte landkommunernes samlede aktietegning for højt over for Odense Amtsråd og Odense Byråd? Årsagen hertil var, at amtsrådet og byrådet, som tidligere påpeget, erfaringsmæssigt gjorde deres aktietegning afhængig af landkommunernes tegning, idet de tegnede en vis brøkdel af den samlede landkommunetegning. De 25.000 kr., som var lagt oven i den samlede landkommunetegning, var tegnet privat af baron Juel-Brockdorff til Waldemar Slot på Tåsinge og baroniet Schelenborg i Dalby-Stubberup kommune. Dalby-Stubberups tegning blev af Forretningsudvalget angivet som værende på 60.000 kr., men kommunen havde rent faktisk kun tegnet 35.000 kr., og det var baronens tegning på 25.000 kr., som blev medtaget her[8]. Hermed var Juel-

---

5) Se nederst side 87.
6) Odense Amtsråds journalsager, 30/43 1894, skr. af 24/5 1894 fra Forretningsudvalget til Odense Amtsråd.
Div. sager vedr. linieføringen, udat. notat til brug ved Forretningsudvalgets forhandling med Odense Byråd. Dateret som værende fra senest 4/6 1894, da Odense Amtsråd i notatet angives at være søgt om 155.000 kr til en OKD bane, og Odense Amtsråd 4/6 1894 tegnede aktier for 100.000 kr. i en bane.
Fyns Tidende, 6/6 1894, s. 1, sp. 6-7 og s. 2, sp. 1, møderefererater.
7) IMOA 2725/1904, Rynkeby-Revninges tegninger af 17/5 1894 på 35.000 kr. og af 21/5 1894 på 37.000 kr. .
8) Div. sager vedr. linieføringen, telegram af 5/6 1894 fra Emil Christiansen, København, til borgmester Koch i Odense og telegram af 6/6 1894 fra borgmester Koch, Odense, til Emil Christiansen, København.
Fyns Tidende, 6/6 1894, s. 1, sp. 6-7, referat af Odense Byråds møde.
Fyens Stiftstidende, 6/6 1894, s. 2, sp. 3-4, referat af Odense Byråds møde.
Div. dok. vedr. aktie., Juel-Brockdorff's bekræftelse på at

Brockdorff's private aktietegning blevet gjort til landkommunetegning, og Forretningsudvalget havde således ved at afgive fejlagtige oplysninger søgt at gøre Odense Amtsråds og Odense Byråds tegninger større, end de ellers ville blive.
Forretningsudvalgets manipulation med beløbet for landkommunernes samlede aktietegning fik imidlertid ingen betydning for Odense Amtsråds aktietegning til en Odense-Kerteminde-Dalby bane, idet amtsrådet d. 4. juni kun tegnede aktier for 100.000 kr. i dette baneprojekt[9]. Selv om Odense Amtsråds tegning til en Odense-Kerteminde-Dalby bane absolut set var større end tegningen i 1892 til en Odense-Kerteminde bane, var der alligevel tale om en forholdsvis nedgang i amtsrådets tegning, da Odense Amtsråd ikke denne gang tegnede sig for 2/3 af landkommunernes samlede aktietegning. Da Odense Amtsråd ikke satte sin aktietegning i forhold til landkommunetegningen, var tegningen endvidere definitiv i den forstand, at den ikke automatisk ville ændre sig hvis landkommunetegningen blev større eller mindre. Ved at foretage sin aktietegning så hurtigt, uden at reagere positivt på et forsøg fra Forretningsudvalget på at gøre Odense Amtsråd og Odense Byråd til tungen på vægtskålen og placere ansvaret for at anlægskapitalen blev tilvejebragt samlet hos disse to instanser, distancerede Odense Amtsråd sig så meget fra baneprojektet, at den endelige afgørelse, m.h.t. om en Odense-Kerteminde-Dalby bane kunne realiseres, blev overladt til Odense Byråd[10]. Odense Amtsråds tilbageholdenhed i banespørgsmålet skyldtes dels, at amtsrådet ikke mere kunne betinge sig præferenceaktier for sin aktietegning, dels, at det var gået op for amtsrådet, hvor ivrig Odense Byråd var efter at få en bane, og at byrådet derfor i højere grad end før kunne bringes til at bidrage økonomisk til baneprojektets gennemførelse[11].
Da Odense Amtsråd kun havde tegnet aktier for 100.000 kr. i en Odense-Kerteminde-Dalby bane manglede der endnu 150.000 kr. af anlægskapitalen efter de foreliggende overslag[12].

---

have tegnet 25.000 kr. i en Odense-Kerteminde-Dalby bane. IMOA 2725/1904, Dalby-Stubberups tegning af 15/5 1894 på 35.000 kr. .
Odense Amtsråds Forhanlinger, 4/9 1894, amtsrådets approbation på at Dalby-Stubberup optog et lån på 35.000 kr. til en Odense-Kerteminde-Dalby bane.
9) Odense Amtsråds Forhandlinger, 4/6 1894.
10) Odense Amtsråds journalsager, 30/43 1894, skr. af 24/5 1894 fra Forretningsudvalget til Odense Amtsråd.
11) Odense Byråds Forhandlinger, 1/6 1894.
12) IMOA 2725/1904, koncessionsandragende på en Odense-Kerteminde-Dalby bane af 3/6 1894 fra Forretningsudvalget for banen til Ministeriet for offentlige Arbejder og overslag over

Forretningsudvalget var derfor nødt til at forlange dette beløb fra Odense Byråd, hvis anlægskapitalen skulle tilvejebringes. For at være på den sikre side og få byrådet til at tegne sig for restbeløbet på 150.000 kr. opgav Forretningsudvalget over for Odense Byråd, at det manglende beløb udgjorde 190.000 kr.[13]. Herved opnåede Forretningsudvalget, at Odense Byråd, hvis det ville have en bane, måtte tegne langt den største del af de "manglende" 190.000 kr. Når der manglede 190.000 kr. af anlægskapitalen, kunne det kun betegnes som et rimeligt forlangende fra Forretningsudvalget, at Odense Byråd skulle tegne sig for 150.000 kr., og byrådet kunne på sin side kun være tilfreds med, at det ikke skulle udrede hele det manglende beløb af anlægskapitalen.

Odense Byråds delegerede i banesagen lovede da også på møder i de første dage af juni 1894 mellem Odense Byråds delegerede og Forretningsudvalget, at Odense Byråd ville udrede 150.000 kr. til en bane[14]. Dette gjordes tilsyneladende på et tidspunkt, hvor byrådet og dets delegerede endnu ikke var klar over, at der i den opgivne landkommunetegning på 234.000 kr. indgik privat aktietegning. Efterhånden gik det imidlertid op for medlemmerne af Odense Byråd, at der var noget uldent ved Forretningsudvalgets opgivelse af den samlede landkommunetegning til 234.000 kr. . Da, som nævnt, det manglende beløb af anlægskapitalen i alt udgjorde 150.000 kr., måtte Odense Byråd imidlertid fastholdes på at udrede dette beløb. Dette var grunden til, at Forretningsudvalget kæmpede så hårdt og ihærdigt for at få de 234.000 kr., d.v.s. den samlede landkommunetegning på 209.000 kr. og Juel-Brockdorff's private tegning på 25.000 kr., anerkendt som landkommunetegning af Odense Byråd.

Odense Byråd vedtog da også på et ekstraordinært byrådsmøde d. 5. juni 1894 at overtage Odense Amtsråds hidtidige rolle som den instans, der økonomisk skulle sikre baneprojektets gennemførelse ved at tegne 2/3 af den samlede landkommuneteg-

---

anlægsudgifterne til en Odense-Kerteminde-Dalby bane af 4/6 1894, udfærdiget af Kier og Faurholdt, driftsbestyrere for henholdsvis Sydfynske og Nordfynske Jernbaner.

13) Odense Byråds Forhandlinger, 1/6 1894.
Div. sager vedr. linieføringen, udat. notat til brug ved Forretningsudvalgets forhandlinger med Odense Byråd og dettes delegerede i banesagen. Dateret som værende fra ca. 4/6 1894.

14) Odense Byråds Forhandlinger, 1/6 1894.
Div. sager vedr. linieføringen, udat. afskrift af et telegram fra Emil Christiansen til en af Odense Byråds delegerede i banesagen. Dateret til ca. 6/6 1894.

ning, dog på betingelse af en kvægrampe i Kræmmermarken[15]. Ved at tegne 2/3 af den samlede landkommunetegning uden beløbsangivelse, undlod Odense Byråd at tage stilling til, hvad landkommunerne i realiteten havde tegnet til en Odense-Kerteminde-Dalby bane, og hvor stor Odense Byråds tegning følgelig blev. Endvidere ville en tegning, som udgjorde en brøkdel af landkommunernes tegning, kunne anspore disse til yderligere aktietegning.

I de følgende dage var der intense forhandlinger i Odense Byråd og mellem Odense Byråds delegerede i banesagen og Forretningsudvalget. Efterhånden var det nemlig gået op for Forretningsudvalget, at Odense Byråd havde tegnet 2/3 af den samlede landkommunetegning uden nærmere beløbsangivelse, d.v.s. uden at angive om byrådet havde tegnet 2/3 af 234.000 kr. eller af 209.000 kr. . Når Forretningsudvalget forsøgte at få at vide, hvilket beløb Odense Byråds tegning egentlig udgjorde, var svaret, at byrådets aktietegning udgjorde 2/3 af landkommunetegningen, men hvad denne blev anset for at være, ville byrådet ikke komme nærmere ind på[16]. Umiddelbart forekommer det noget besynderligt, at Odense Byråd skulle have troet det muligt, at det kunne lade være med at specificere sin aktietegning. På et eller andet tidspunkt måtte det uundgåeligt komme dertil, at Odense Byråd ved f.eks. at søge Indenrigsministeriet om approbation på optagelse af lån til aktietegningen ville være nødt til at opgive et bestemt beløb som værende tegnet i en Odense-Kerteminde-Dalby bane. Odense Byråd ville således næppe opnå andet, end at det ikke ville kunne lade sig gøre at skaffe anlægskapitalen til en bane, hvis det ved approbationsansøgningen viste sig, at byrådet kun mente at have tegnet 2/3 af 209.000 kr. i en bane. Da Odense Byråd var meget opsat på at få en bane, kan forklaringen på, at byrådet lod svaret på, hvor meget det havde tegnet i en Odense-Kerteminde-Dalby bane, svæve i det uvisse, ikke have været, at byrådet ønskede at sabotere gennemførelsen af projektet ved i sidste øjeblik at tilkendegive, at der var tegnet aktier i en bane for et mindre beløb end påkrævet. Odense Byråds

---

15) Odense Byråds Forhandlinger, 1/6 1894.
Fyns Tidende, 6/6 1894, s. 1, sp. 6-7 og s. 2, sp. 1, mødereferat.
Div. sager vedr. linieføringen, telegram af 5/6 1894 fra borgmester Koch, Odense, til Emil Christiansen, København.

16) Odense Byråds Forhandlinger, 1/6 1894.
Div. sager vedr. linieføringen, telegram af 6/6 1894, kl. 7^{53} fra borgmester Koch, Odense, til Emil Christiansen, København.
Telegram af 6/6 1894, kl. 10^{08} fra borgmester Koch, Odense, til Emil Christiansen, København.

noget kryptiske beslutning om at tegne aktier for 2/3 af landkommunernes samlede aktietegning var derimod tilsyneladende dikteret af, at byrådet ønskede at trække tiden ud, på grund af den herskende uklarhed om størrelsen af landkommunernes aktietegning. I mellemtiden kunne det være, at byrådets problem havde løst sig af sig selv, ved at andre havde tegnet sig for den manglende del af anlægssummen. At byrådet havde grund til at tro, at der kunne skaffes midler fra andre sider, fremgik af, at selv om Odense Byråd tegnede aktier for 150.000 kr., som det som nævnt var blevet krævet af Forretningsudvalget, ville der stadig ifølge det noget forvanskede anlægsbudget, som Forretningsudvalget havde opstillet over for byrådet, mangle ca. 40.000 kr. . At der i virkeligheden ikke manglede mere end de 150.000 kr., som Forretningsudvalget krævede af byrådet, er en anden sag, som ikke kunne influere på byrådets beslutning om at tegne 2/3 af landkommunetegningen, da byrådet ikke var bekendt hermed.

Udsigten til ikke at få en bane fik imidlertid Odense Byråd til d. 15. juni at beslutte at tegne aktier for i alt 156.000 kr. i en Odense-Kerteminde-Dalby bane[17]. Aktietegningen måtte betegnes som definitiv i den forstand, at den ikke, som ved byrådets tegning i 1892 og 5/6 1894, var sat i et vist forhold til landkommunernes daværende og eventuelt fremtidige tegninger, og derfor heller ikke automatisk ville blive større eller mindre ved ændringer i den samlede landkommunetegning. Ved at tegne et bestemt beløb i en Odense-Kerteminde-Dalby bane blev Odense Byråd fri for officielt at skulle tage stilling til, hvilket beløb den egentlige landkommunetegning udgjorde. I praksis anerkendte Odense Byråd dog ved at tegne 156.000 kr. Juel-Brockdorff's tegning som landkommunetegning, idet byrådet som nævnt i første omgang havde tegnet 2/3 af landkommunetegningen, og 2/3 af landkommunetegningen inklusive baronens penge netop var 156.000 kr. .

Allerede først i juni havde Forretningsudvalget udfærdiget et andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder om koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane. Andragendet skulle i København overrækkes Ministeren for offentlige Arbejder af Emil Christiansen. Overrækkelsen af andragendet forsinkedes imidlertid adskillige dage på grund af uklarheden omkring

17) Odense Byråds Forhandlinger, 1/6 1894.

Odense Byråds tegning, og andragendet var først Ministeriet i hænde d. 12. juni, hvilket var ca. en uge efter at Kerteminde Byråd havde indgivet andragende om koncession på en Kerteminde-Ullerslev bane[18].

Anlægskapitalen til en Odense-Kerteminde-Dalby bane var i andragendet kalkuleret til 1.000.000 kr. . Heraf skulle staten ifølge Privatbaneloven af 8. maj 1894 udrede halvdelen, d.v.s. 500.000 kr.. Den anden halvdel af anlægskapitelen var ifølge andragendet skaffet til veje ved at landkommunerne havde tegnet 209.000 kr., private 41.000 kr., Odense Amtsråd 100.000 kr. og Odense Byråd 150.000 kr.[19]. Odense Byråds aktietegning udgjorde således ifølge koncessionsandragendet netop det beløb, som Forretningsudvalget havde betinget sig fra byrådet, hvis baneprojektet skulle realiseres, men som endnu ikke var tegnet på tidspunktet for koncessionsandragendets indgivelse.

Den projekterede retningslinie, d.v.s. linieføring for en Odense-Kerteminde-Dalby bane i 1894, faldt stort set sammen med retningslinien fra 1884-projektet. Stationer og holdepladser skulle anlægges i Odense, Seden, Bullerup-Agedrup, syd for Dræby, Kølstrup-Hundslev, Stenhusene, ved Rynkeby-Revninge vejen, Revninge, Kerteminde, Mesinge og Dalby. Endvidere var der projekteret en kvægrampe i Kræmmermarken ved Odense. Projekt og overslag, som dannede grundlag for det af Forretningsudvalget indgivne koncessionsandragende, var blevet udarbejdet lokalt af driftsbestyrerne Kier og Faurholdt for henholdsvis Sydfynske og Nordfynske Jernbane[20].

I tilknytning til Privatbaneloven af 8/5 1894 udsendte Ministeriet for offentlige Arbejder imidlertid d. 8. jnui 1894 en vejledning for affattelse af koncessionsandragender[21]. Heri

---

18) IMOA 2725/1904, andragende af 3/6 1894 om koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane fra Forretningsudvalget for banen til Ministeriet for offentlige Arbejder. Andragendet er i Ministeriet blevet påtegnet: Modtaget 12. juni 1894.
Div. sager vedr. linieføringen, telegram af 5/6 1894 fra Emil Christiansen, København, til borgmester Koch, Odense.
IMOA 2725/1904, Kerteminde Byråds andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder om koncession på en Kerteminde-Ullerslev bane. Andragendet er i Ministeriet blevet påtegnet: Indkommet 5/6 1894.

19) IMOA 2725/1904, andragende af 3/6 1894 om koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane fra Forretningsudvalget for banen til Ministeriet for offentlige Arbejder.

20) I mangel af kort, hvor et OKD projekt fra 1894 er indtegnet, henvises til 1884-projektet side 61.
IMOA 2725/1904, andragende af 3/6 1894 om koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane fra Forretningsudvalget for banen til Ministeriet for offentlige Arbejder og Kier og Faurholdt's erklæring og overslag af 4/6 1894 over et Odense-Kerteminde-Dalby projekt.

var der givet faste regler for udarbejdelse af baneprojekter, og ifølge disse regler krævedes en mere omfattende teknisk beskrivelse. Forretningsudvalget måtte derfor søge teknisk bistand hos Statsbaneanlægene, en central instans, som havde den fornødne sagkundskab til udarbejdelse af baneprojekter[22]. Statsbaneanlægene overtog derfor den tekniske ledelse af projektudarbejdelsen for en Odense-Kerteminde-Dalby bane, og sidst i juli havde Statsbaneanlægene udarbejdet et nyt Odense-Kerteminde-Dalby projekt med overslag. Anlægssummen var som i Kier og Faurholdt's beregning sat til 1.000.000 kr.. Retningslinien og anlæg af stationer og holdepladser fulgte ligeledes det foregående projekts grove angivelse[23].

Der var således ikke sket nogen ændring af Odense-Kerteminde-Dalby projektet, ved at den tekniske bistand overgik til en central instans. En betydelig ændring af selve aktietegningernes ordlyd var derimod blevet krævet af Statsbaneanlægene, som ikke mente, at Ministeriet ville meddele koncession på et anlæg, når der til aktietegningerne var knyttede forbehold med hensyn til banens retningslinie og stationsanlæg[24]. Privatbaneloven af 8/5 1894 bestemte nemlig, at forordningen af 5. marts 1845 om grundafståelse til jernbaner skulle finde anvendelse på de privatbaner, som anlagdes i henhold til loven, og ifølge forordningen af 5/3 1845 var det besigtigelses- og ekspropriationskommissionen, som havde bestemmelsesret med hensyn til enkelthederne i banens retningslinie. Ministeriet havde dog i Privatbanelovens § 5a hjemmel til at tage den endelige bestemmelse med hensyn til banens linieføring.

Efter at sognerådene på et møde i juli havde frafaldet de til aktietegningerne knyttede betingelser, indgav Forretningsudvalget d. 31. juni 1894 et nyt andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder om koncession på anlæg af en Odense-Kerteminde-Dalby bane under hensyntagen til de ovenomtalte nye regler for andragender af denne art[25]. Sognerådenes frafald

---

21) Ministerialtidende 1894, A, p. 253f. .
22) Kon. ud. skr., skr. af 9/6 1894 fra Forretningsudvalget til overingeniøren for Statsbaneanlægene.
23) Ind. skr. nr. 11, skr. af 14/6 1894 fra Statsbaneanlægene til Forretningsudvalget.
IMOA 3159/1900, Statsbaneanlægenes beskrivelse af projektet til og overslag over en Odense-Kerteminde-Dalby bane af 26/7 1894.
24) Ind. skr. nr. 11, skr. af 14/6 1894 fra Statsbaneanlægene til Forretningsudvalget.
25) Div. sager vedr. linieføringen, skr. af 6/7 1894 fra Knudsen, Forretningsudvalget, privat til Juel, Viby sogneråd.
IMOA 2725/1904, koncessionsandragende af 31/7 1894 fra Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby bane til

af betingelser m.h.t. en banes linieføring og stationsanlæg medførte som nævnt ingen ændringer i det af Statsbaneanlægene udarbejdede projekt til en Odense-Kerteminde-Dalby bane, selv om dette projekt i lighed med det foregående projekt netop var udfærdiget under hensyntagen til eller på baggrund af de til aktietegningerne knyttede betingelser[26]. Landkommunernes frafald af de til aktietgningerne tagne forbehold var således en ren formalitet på daværende tidspunkt og fik ingen betydning på kort sigt. På længere sigt ville opgivelsen af betingelserne dog kunne få stor betydning for den enkelte kommune, hvis banens retningslinie indenfor kommunens grænser ændredes, som følge af en af liniebesigtigelseskommissionen foretaget og af Ministeriet for offentlige Arbejder approberet indstilling. Den enkelte kommune ville i så tilfælde ikke kunne få den ønskede linieføring ved, som protest mod Ministeriets afgørelse, at trække sin aktietegning tilbage, når denne var foretaget uden forbehold.

Anden fase af arbejdet for anlæg af en Kerteminde-bane med udgangspunkt i Odense var karakteriseret af bestræbelserne for at tilvejebringe enighed omkring en linieføring og skaffe anlægskapital i henhold til de i Privatbaneloven af 8. maj 1894 opstillede regler.
Der er intet bemærkelsesværdigt ved, at der hurtigt opnåedes enighed om, at en bane også skulle inkludere forlængelsen ud på Hindsholm, og at den samlede landkommunetegning til et Odense-Kerteminde-Dalby projekt i 1894 steg 55 % i forhold til landkommunetegningen til det samme projekt fra 1891 og 132 % i forhold til et Odense-Kerteminde projekt fra 1892, da denne stigning dels forårsagedes af, at prioritetslån og præferenceaktier var forbudt i henhold til loven, og der derfor skulle skaffes større beløb, idet den øgede statsstøtte ikke fuldt ud kompenserede for prioritetslånenes bortfald, samtidig med at der var større chance for at de almindelige aktier kunne blive forrentet, og dels af, at der endelig var skabt lovhjemmel for en bane, hvilket kun kunne stimulere

---

Ministeriet for offentlige Arbejder.
Se note 2 side 87 med hensyn til landkommunernes forbehold ved aktietegning.
26) IMOA 3159/1900, Statsbaneanlægenes beskrivelse af projektet til og overslaget over en Odense-Kerteminde-Dalby bane af 26/7 1894.
IMOA 2725/1904, Kier og Faurholdt's erklæring og overslag over et Odense-Kerteminde-Dalby projekt af 4/6 1894.

landkommunernes lyst til at tegne aktier[27].

Det bemærkelsesværdige i anden fase er derimod, at Odense Byråd og Odense Amtsråd i forhold til første fase (1891-94) havde byttet roller i den forstand, at Odense Byråd ved aktietegningen til en Odense-Kerteminde-Dalby bane i 1894 blev den instans, som økonomisk sikrede gennemførelsen af projektet. Med en aktietegning på 156.000 kr. af de i alt 506.000 kr., der tegnedes af de i projektet interesserede kommuner, Odense Amtsråd og private, d.v.s. knap en trediedel af denne tegning, havde Odense Byråd kraftigt manifesteret sin interesse i baneprojektet[28]. Denne interesse skyldtes formentlig ikke, at banen ville give Odenses borgere gode mulgiheder for om sommeren at komme til Kerteminde og bade. Vægtigere vejede det utvivlsomt, at byrådet, der takket være valgsystemet i høj grad repræsenterede byens velstillede lag, hvori handelsborgerskabet var fremtrædende, ønskede at tilføre byen så stort et opland som muligt[29]. Et udtryk for de klare økonomiske interesser, der knyttedes til banen fra Odenses side, var, at opførelsen af en kvægrampe ved banen i forbindelse med Odenses kvægtorv og var en betingelse, der knyttedes til Odenses aktietegning[30].

6.2.2 Det konkurrerende projekt: Kerteminde-Ullerslev. Aktietegning og ansøgning om koncession.

Ordlyden af Privatbaneloven af 8. maj 1894 gav ikke nogen absolut sikkerhed for, at en Odense-Kerteminde-Dalby bane ville blive anlagt, da loven som ovenfor nævnt rummede mulighed for, at der kunne blive meddelt koncession på en Kerteminde-Ullerslev bane i stedet.

---

27) Landkommunetegningen udgjorde i 1894 209.000 kr. (jvfr. side 87).
I 1891 udgjorde landkommunetegningen 160.000 kr. (jvfr. side 71).
Der er imidlertid ved beregningen af landkommunetegningens stigning fra 1891 til 1894 for 1891 blevet opereret med en korrigeret tegning på 135.000 kr., som er landkommunetegningen på 160.000 kr. minus den af Juel-Brockdorff foretagne private tegning på 25.000 kr. i 1891 (Div. dok. vedr. aktie., Juel-Brockdorff's bekræftelse af 6/6 1894 på i 1891 at have tegnet 25.000 kr. i en Odense-Kerteminde-Dalby bane).
I 1892 udgjorde landkommunetegningen 90.000 kr. (jvfr. side 78).

28) Jvfr. side 93.

29) Schou: Kjøbstædernes Forfatning og Styrelse, Kbh., 1901, p. 418ff. .
Fortegnelse over de til Odense Kjøbstads Kommune paalignede Skatter samt Vandafgift (saavel personlige som af Ejendom) for Aaret 1894, Odense, u. år. (1894).

30) Jvfr. side 92f. .

Med hjemmel i loven blev der da også en uge før koncessionsandragendet på en Odense-Kerteminde-Dalby bane overraktes til Ministeren for offentlige Arbejder af Kerteminde Byråd indgivet et koncessionsandragende på en Kerteminde-Ullerslev bane[1].

Hvorledes kunne det lykkes Kerteminde Byråd at skaffe tilstrækkelige midler til et Kerteminde-Ullerslev projekt så længe, der var mulighed for, at et Odense-Kerteminde-Dalby projekt kunne realiaeres, når et Kerteminde-Ullerslev projekt tidligere havde savnet den nødvendige lokale opbakning fra landkommunerne, som var blevet det konkurrerende projekt til del? Det viste sig da også hurtigt, at det stadig var så som så med landkommunernes opbakning af et Kerteminde-Ullerslev projekt.

I koncessionsandragendet på en Kerteminde-Ullerslev bane var anlægssummen, ifølge et at Statsbaneanlægene udarbejdet overslag, kalkuleret til i alt at skulle udgøre 433.000 kr., hvoraf staten skulle udrede halvdelen, d.v.s. 216.500 kr. . Den anden halvdel skulle skaffes lokalt. Den samlede landkommunetegning udgjorde ifølge koncessionsandragendet 64.000 kr., og den private 2.850 kr. . Privat var der yderligere garanteret 8.000 kr., men dette beløb var altså tilsyneladende ikke tegnet definitivt. Restbeløbet garanterede Kerteminde Byråd for[2].

Materialet tillader kun for to kommuners vedkommende at skønne over, hvor meget en kommune måtte give for at få en station. Avnslev-Bovense kommune betalte i gennemsnit 5.000 kr. pr. station og Rynkeby-Revninge betalte 8.000 kr. for en station[3]. Sammenlignet med, at den billigste station i et Odense-

---

1) IMOA 2725/1904, Kerteminde Byråds koncessionsandragende af 3/6 1894 til Ministeriet for offentlige Arbejder på en Kerteminde-Ullerslev bane. Påtegnet i Ministeriet: Indkommet 5/6 1894.

2) IMOA 2725/1904, Kerteminde Byråds koncessionsandragende af 3/6 1894 til Ministeriet for offentlige Arbejder på en Kerteminde-Ullerslev bane. Landkommunetegningen fremgår af selve andragendet, men bilagene til andragendet hvoraf evt. betingelser måtte fremgå, er af Ministeriet blevet returneret til Kerteminde Byråd, hvilket fremgår af et vedlagt notat. Ifølge koncessionsandragendet udgjorde den samlede landkommunetegning i alt 64.000 kr., som var tegnet således: Viby 8.000 kr., Drigstrup 8.000 kr., Rynkeby-Revninge 8.000 kr. (Alle tre kommuner beliggende i Odense Amtsrådskreds). Flødstrup-Ullerslev 30.000 kr. og Avnslev-Bovense 10.000 kr. (Begge kommuner beliggende i Svendborg Amtsrådskreds).

3) IMOA 2725/1904, skr. af 11/7 1894 fra overingeniøren for Statsbaneanlægene til Ministeriet for offentlige Arbejder. Udtalelse om de til aktietegningerne knyttede betingelser var fyldestgjorte i Kerteminde-Ullerslev projektet. Det fremgår

Kerteminde-Dalby projekt kostede en kommune 12.000 kr., var den pris, en landkommune gav for en station i et Kerteminde-Ullerslev projekt yderst lav. Dette må ses som et udtryk for landboernes ringe interesse i et Kerteminde-Ullerslev projekt, og ikke som et udtryk for, hvad det kostede at anlægge en station.

Tre landkommuner i Odense Amtsrådskreds, Viby, Drigstrup og Rynkeby-Revninge, havde alternativt tegnet aktier i både en Odense-Kerteminde-Dalby og en Kerteminde-Ullerslev bane[4]).

For både Viby og Rynkeby-Revninges aktietegninger gælder det, at tegningerne til et Kerteminde-Ullerslev projekt, sammenlignet med tegningerne til et Odense-Kerteminde-Dalby projekt, nærmest var symbolske. Drigstrup kommune var den eneste, der tegnede mere til et Kerteminde-Ullerslev projekt end til et Odense-Kerteminde-Dalby projekt, men grunden hertil lader sig ikke påvise. Der var dog i begge tilfælde tale om beskedne beløb, nemlig henholdsvis 8.000 kr. og 6.000 kr. . Rynkeby-Revninge og Vibys tegninger til begge de konkurrerende projekter viser tydeligt, at det for begge kommuner gjaldt om at få en direkte forbindelse til Odense fremfor en inddirekte forbindelse til Odense over Ullerslev, men at en bane fra Kerteminde til Ullerslev var bedre end slet ingen bane overhovedet. Måske kom dog hertil en vis uenighed i de enkelte sogneråd om, hvilken bane der skulle prioriteres højest[5]).

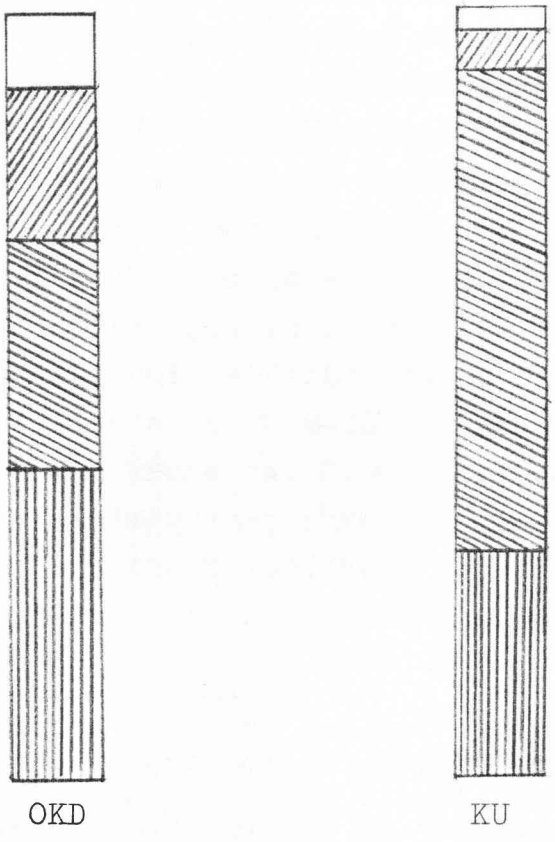
---

ikke, hvor mange stationer, der var projekteret i Flødstrup-Ullerslev kommune.

4) IMOA 2725/1904, Vibys tegning af 15/5 1894 på 25.000 kr. til en Odense-Kerteminde-Dalby bane, Drigstrups tegning af 17/5 1894 på 6.000 kr. til en Odense-Kerteminde-Dalby bane, Rynkeby-Revninges tegning af 21/5 1894 på 37.000 kr. til en Odense-Kerteminde-Dalby bane. Af Kerteminde Byråds koncessionsandragende af 3/6 1894 til Ministeriet for offentlige Arbejder på en Kerteminde-Ullerslev bane fremgår, at Viby, Drigstrup og Rynkeby-Revninge hver havde tegnet 8.000 kr. til en Kerteminde-Ullerslev bane.

5) IMOA 2725/1904, skr. fra juli 1894 fra Rynkeby-Revninge sogneråd til Ministeriet.
Viby og Drigstrups vaklen mellem hvilket af de to projekter, kommunerne skulle vælge, fremgår bl.a. af, at disse to kommuner var de eneste, som ikke var medunderskrivere af og ikke valgte delegerede til overbringelse af den adresse, som sognerådene i juli 1894 overbragte Ministeren for offentlige Arbejder for at få en Odense-Kerteminde-Dalby bane, adressen er dateret juli 1894 og ligger i Div. sager vedr. linieføringen. Af Odense Amtsråds Forhandlinger, 27/11 1894, fremgår, at Viby søgte Odense Amtsråd om approbation af lån på 15.000 kr. til en Odense-Kerteminde-Dalby bane eller på 8.000 kr. til en Kerteminde-Ullerslev bane, d.v.s. at kommunens tegning til en OKD bane siden 15/5 1894 var gået 10 000 kr. ned.

Fig. 6.2.2.1 Diagram over den procentvise fordeling af aktietegningerne til en Odense-Kerteminde-Dalby og en Kerteminde-Ullerslev bane på landkommuner, byråd, amtsråd og private[6].



Ovenstående Fig. 6.2.2.1 viser, hvorledes aktietegningerne til et Odense-Kerteminde-Dalby og et Kerteminde-Ullerslev projekt fordelte sig på landkommuner, byråd, amtsråd og private. Byrådstegningen var for Odense-Kerteminde-Dalby projektets vedkommende udelukkende fra Odense, og for Kerteminde-Ullerslev projektets vedkommende udelukkende fra Kerteminde.

---

6) Grundlaget for de to søjlediagrammer i Fig. 6.2.2.1 er koncessionsandragenderne på henholdsvis en Odense-Kerteminde-Dalby og en Kerteminde-Ullerslev bane. Da anlægsbudgetterne imidlertid ikke fremstår helt korrekte i andragenderne, er anlægsbudgetterne for de to baneprojekter blevet korrigeret til brug ved udarbejdelsen af søjlediagrammerne.
Anlægsbudgettet for en Odense-Kerteminde-Dalby bane fremgår af side 94. Korrektionen består i, at den del af anlægskapitalen, som blev tilvejebragt lokalt, er sat til 506.000 kr. i stedet for 500.000 kr., da den samlede aktietegning i alt udgjorde 506.000 kr. .
For Kerteminde-Ullerslev banens vedkommende er der foretaget adskillige korrektioner til brug ved udarbejdelsen af diagrammet. Udgangspunktet har været anlægsbudgettet i koncessionsandragendet på en Kerteminde-Ullerslev bane, jvfr. side

Det fremgår tydeligt af søjlediagrammerne, at Kerteminde Byråds procentvise bidrag til en Kerteminde-Ullerslev bane var mere end dobbelt så stort som Odense Byråds bidrag til en Odense-Kerteminde-Dalby bane, selv om de to aktietegninger i absolutte tal var næsten lige store. Sættes de to byråds aktietegninger til henholdsvis en Odense-Kerteminde-Dalby bane og en Kerteminde-Ullerslev bane i forhold til de to købstæders indbyggertal, bliver den relative forskel mellem aktietegningerne endnu mere markant, idet Odense gav 5,15 kr. pr. indbygger til en Odense-Kerteminde-Dalby bane og Kerteminde gav 56,66 kr. pr. indbygger til en Kerteminde-Ullerslev bane[7]. Hvis Kerteminde Byråd skulle fremskaffe de ca. 150.000 kr. ved optagelse af et 4 %-lån, ville den årlige forrentning af et sådant lån kræve ca. 6.000 kr., og hvis banen efter afskrivning og henlæggelser ikke gav noget overskud til aktionærerne, ville dette beløb, hvis det dækkedes ved skatteudskrivning, kræve en forøgelse af skatterne i Byen med ca. 20 %[8].

---

98. Ifølge dette udgjorde den del af anlægskapitalen, som skulle tilvejebringes lokalt 216.500 kr. .
Den korrigerede aktietegning til en Kerteminde-Ullerslev bane fordeler sig således: 64.000 kr. tegnet af landkommunerne, 10.000 kr. tegnet af Svendborg Amtsråd (Kerteminde kommunale arkiv, Dokumenter til byrådets forhandlingsprotokol, 1892-94, dagsorden for mødet 14/6 1894, fremlæggelse af skr. af 9/6 1894 til byrådet fra Svendborg Amtsråd), 2.850 kr. tegnet af private. Restbeløbet, ca. 140.000 kr. tegnet af Kerteminde Byråd. I den korrigerede aktietegning til en Kerteminde-Ullerslev bane er således de "privat garanterede" 8.000 kr. strøget samt de 10.000 kr. fra Svendborg Amtsråd medtaget.
Af de ovenfor omtalte anlægsbudgetter fremkommer den nedenfor procentvise fordeling af aktietegningerne, som danner baggrund for søjlediagrammerne i Fig. 6.2.2.1:

	OKD	KU
Landkommunerne	41,30 %	29,51 %
Byråd (OB og KB)	30,83 %	64,56 %
Amtsråd (OAR og SAR)	19,76 %	4,61 %
Private	8,10 %	1,31 %
I alt	99,99 %	99,99 %

7) Odenses og Kertemindes indbyggertal fremgår af tabel 4.4 side 38. Kerteminde Byråds tegning er den korrigerede aktietegning, som fremgår af ovenstående note.
8) Grundskat, husskat samt formue- og lejlighedsskat, ifølge budget, Kerteminde Købstad:

1895	28.627,84 kr.
1896	29.479,79 kr.
1897	29.650,94 kr.

(Kilde: RA, Indenrigsministeriets 1. kontor (KK), skabssager, Kertemindes budgetter 1895-97. (IM KK 1894, jrnr. 1109-1, 1895 jrnr. 1109-1, 1896 jrnr. 1109-1).

Den lokale opbakning fra landkommunerne af et Kerteminde-Ullerslev projekt, var, som vist i diagrammet, ringe, og aktietegningerne fra private og Svendborg Amtsråd, som efter indgivelsen af koncessionsandragendet havde tegnet sig for 10.000 kr., var nærmest betydningsløse[9]. Odense Amtsråd havde direkte afvist at yde økonomiske støtte til et Kerteminde-Ullerslev projekt, selv om tre af de landkommuner, en bane ville komme til at berøre, lå i Odense Amtsrådskreds[10].
En forudsætning for, at Kerteminde Byråd ville være i stand til at opretholde koncessionsandragendet på en Kerteminde-Ullerslev bane var, at Indenrigsministeriet godkendte Kerteminde Byråds ansøgning om tilladelse til at optage et lån til dækning af byrådets aktietegning i en bane[11]. I praksis knyttedes spørgsmålet om godkendelse af Kerteminde Byråds eventuelle lånoptagelse imidlertid sammen med spørgsmålet om, til hvilket af de to konkurrerende baneprojekter Ministeriet for offentlige Arbejder ville meddele koncession. Og afgørelsen af, hvorvidt Kerteminde Byråd skulle have tilladelse til at optage et lån, blev udskudt indtil det var afgjort, hvilken bane Ministeriet for offentlige Arbejder ville meddele koncession[12].

Anden fase af arbejdet for anlæg af en Kerteminde-Ullerslev bane karakteriseredes af bestræbelserne for at tilvejebringe anlægskapitalen til banen i henhold til Privatbaneloven af 8. maj 1894. Ved aktietegningen konstateredes, hvor ringe landkommunernes interesse var i at få en sådan bane. Som følge

---

9) Svendborg Amtsråds tegning på 10.000 kr. fremgår af dagsordenen for Kerteminde Byråds møde 14/6 1894 (Kerteminde kommunale arkiv, Dokumenter til byrådets forhandlingsprotokol, 1892-94).
10) Odense Amtsråds Forhandlinger, 4/6 1894.
Fyens Stiftstidende, 4/6 1894, s. 2, sp. 6, mødereferat.
IMOA 2725/1904, skr. af 4/6 1894 fra Odense Amtsråd til Ministeriet for offentlige Arbejder.
11) IMOA 2552/1902, skr. af 20/6 1894 hvor 1. departement (Indenrigsministeriet) udbeder sig 2. departements (Ministeriet for offentlige Arbejder) erklæring vedr. Kerteminde Byråds ansøgning om approbation på lån af 150.000 kr. til en Kerteminde-Ullerslev bane.
Betragtninger over Kerteminde Byråds urealistisk store aktietegning kan findes i Kragh: Kerteminde 1413-1913, Odense, 1913, p. 119f. .
12) IMOA 2725/1904, notat af 23/7 1894 ang. at sagen (approbation på Kerteminde Byråds lån til en Kerteminde-Ullerslev bane) skal bero indtil det er endeligt bestemt, hvilket af de to projekter, der får eneretsbevilling.
IMOA 2552/1902, skr. af 22/5 1896 fra 2. departement (Ministeriet for offentlige Arbejder) til 1. departement (Indenrigsministeriet) som svar på 1. departements skr. af 20/6 1894 vedr. approbation af lån på 150.000 kr. til Kerteminde Byråd. Det

heraf måtte Kerteminde Byråd tegne sig for det manglende beløb. Ovenstående viser, at situationen m.h.t. tilvejebringelse af anlægskapitalen til en Kerteminde-Ullerslev bane var den samme, som før Privatbanelovens vedtagelse, hvor der heller ikke kunne skabes den nødvendige økonomiske opbakning af projektet, så længe der var en mulighed for, at det konkurrerende Odense-Kerteminde-(Dalby) projekt kunne realiseres. Ganske vist var det på papiret lykkedes Kerteminde Byråd at skaffe anlægskapitalen til en Kerteminde-Ullerslev bane, men reelt kan det ikke siges, at der var skabt økonomisk baggrund for meddelelse af koncession på et Kerteminde-Ullerslev projekt, da Kerteminde Byråd tegnede (og måtte formodes at ville tegne) restbeløbet uanset dettes størrelse og uden at skele til, om byen faktisk ville være i stand til at bære så stort et lån. Med Privatbaneloven var der skabt en teoretisk mulighed for, at et Kerteminde-Ullerslev projekt ville kunne realiseres. I praksis afhang projektets heldige gennemførelse af en meget stor og næppe realiserbar aktietegning fra Kerteminde Byråd og Indenrigsministeriets godkendelse af denne aktietegning. Denne godkendelse var på sin side afhængig af, hvilket af de to baneprojekter Ministeriet for offentlige Arbejder ville meddele koncession.

Hvor der fra første til anden fase således ikke var sket nogen udvikling m.h.t. tilvejebringelsen af den økonomiske baggrund for en Kerteminde-Ullerslev bane, kan der derimod spores en ændring i selve retningen og arten af de bestræbelser, som fra Kertemindes side udfoldedes for ikke at få en bane, som endte i Odense.

Kerteminde havde, tilsyneladende tvunget af omstændighederne, i en meget stor del af første fase indskrænket sin aktivitet til udelukkende at bestå af protester mod en direkte Odenselinie. I anden fase var det imidlertid i allerhøjeste grad påkrævet, at Kerteminde ydede en virkelig aktiv indsats for at få en Kerteminde-Ullerslev bane[13]. Hvis ikke det lykkedes Kerteminde By at stable et virkeligt bæredygtigt baneprojekt på benene, ville der sandsynligvis blive meddelt koncession

---

meddeles, at sagen må betragtes som bortfaldet, da der d. 6/5 1896 er meddelt koncession på en Odense-Kerteminde bane.

13) Kerteminde Bys virksomhed for at få en Kerteminde-Ullerslev bane fremgår bl.a. af en trykt adresse fra Kerteminde Byråd og borgere i Kerteminde til Ministeriet for offentlige Arbejder fra juni 1894 (IMOA 2725/1904).

på en Odense-Kerteminde-Dalby bane uden videre - naturligvis forudsat at anlægskapitalen til en sådan bane var tilvejebragt - og i så fald ville det ikke kunne nytte, at Kerteminde, som tidligere, indskrænkede sin aktivitet til at protestere mod en direkte forbindelse til Odense, når Kerteminde således havde forspildt chancen for at få en bane til Ullerslev.

6.3 Tredie fase. Kompromiset: En Odense-Kerteminde bane uden forlængelse ud på Hindsholm.

Med Privatbaneloven af 8. maj 1894 blev initiativet m.h.t. realisationen af en Kerteminde-bane overladt til de lokale interessegrupper. Da det derefter, i hvert fald på papiret, var lykkedes at skaffe anlægskapital til begge de Kertemindebane projekter, som var indeholdt i loven, var det nu op til den centrale myndighed, Ministeriet for offentlige Arbejder, at træffe beslutning om, på hvilket af de to projekter, en Odense-Kerteminde-Dalby eller en Kerteminde-Ullerslev bane, der skulle meddeles koncession. Denne beslutning skulle træffes på baggrund af den tekniske rådgivning, som Statsbaneanlægene ydede Ministeriet, d.v.s. at Statsbaneanlægene, ud over at udarbejde de enkelte baneprojekter, tillige var den instans, som skulle vurdere de af Statsbaneanlægene udarbejdede projekter.

Ministeriet forelagde således i oktober 1894 de to koncessionsandragender på en Kerteminde-bane for overingeniør Tegnér fra Statsbaneanlægene og bad om en udtalelse herom[1]. I december havde Tegnér som svar udarbejdet et memorandum, hvis konklusion var, at det, under tilbørligt hensyn til samtlige interesser i en Kerteminde-bane, måtte antages, at en Odense-Kerteminde bane fortjente fortrinnet. En forlængelse af banen ud på Hindsholm burde undgåes, dels af hensyn til Kerteminde, dels for at gøre banen mere rentabel, men en Odense-Kerteminde-Dalby bane måtte dog ifølge Tegnér nok alligevel vælges, selv om den var den næstbedste løsning, da aktietegningerne netop var betingede af forlængelsen ud på Hindsholm. En Kerteminde-Ullerslev bane burde undgåes, da en sådan ikke alene ikke ville kunne forrente sig, men tilmed ville få vanskeligheder med at dække driftsudgifterne. Tegnér nåede frem til, at en Kerteminde-Ullerslev bane ville få en gennemsnit

1) IMOA 2725/1904, skr. af 18/10 1894 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Tegnér, Statsbaneanlægene.

lig driftsindtægt på 1500 kr. pr. banekm., en Odense-Kerteminde-Dalby bane 2100 kr. pr. banekm. og en Odense-Kerteminde bane 2400 kr. pr. banekm. . Heraf ses, at gennemsnitsindtægten pr. banekm. for en direkte Odense-linie ville falde fra 2400 kr. til 2100 kr., hvis banen blev forlænget ud på Hindsholm. Det fremgår, at Tegnér regnede med, at forlængelsen ville tilføre banen et befolkningsunderlag på yderligere 1000 personer, men på Hindsholm boede, selv uden at Drigstrup kommune medregnes, i 1890 3364 mennesker[2]. Det fremgår ikke af Tegnér's memorandum, hvordan han kom frem til sin slutning m.h.t. den gennemsnitlige driftsindtægt pr. banekm., men når han inddirekte angav tallet 1000 for det yderligere befolkningsgrundlag ved at føre banen ud på Hindsholm, må han have ment, at over 2/3 af Hindsholms beboere ville benytte banen selv om denne endte i Kerteminde. Det fremgår heller ikke, om Tegnér mente, at en del af beboerne på Hindsholm, hvis banen blev forlænget til Dalby, kun ville rejse til Kerteminde, hvorved den gennemsnitlige rejsestrækning ville forkortes og således medføre, at den gennemsnitlige indtægt pr. banekm. formindskedes. Det væsentlige er imidlertid, at Tegnér i 1894 nåede frem til, at en forlængelse ud på Hindsholm ville formindske banens rentabilitet[3]

Fra 1891 foreligger imidlertid beregninger, som gav det modsatte resultat, nemlig at en forlængelse af en Odense-Kerteminde bane ud på Hindsholm ville forøge banens rentabilitet. Disse beregninger var formentlig udfærdigede af Kier og Faurholdt, driftsbestyrere for henholdsvis Sydfynske og Nordfynske Jernbane. Beregningerne viste, at jo længere en bane blev gjort, jo bedre ville den forrente sig, fordi den gennemsnitsstrækning, som passagererne rejste, ville blive længere, "særlig naar Tiltrækningspunktet for Trafikken væsentligst ligger ved et af Banens Endepunkter" (Underforstået: Odense). Eller sagt på en anden måde ville f.eks. hindsholmboerne ifølge disse beregninger rejse hele vejen til Odense og ikke blot til Kerteminde, (d.v.s. blot en fjerdedel af den samlede banestrækning)[4].

---

2) Jvfr. tabel 4.1 side 32.
3) IMOA 2725/1904, memorandum af 28/12 1894 fra Tegnér, Statsbaneanlægene, til Ministeriet for offentlige Arbejder.
4) I Div. dok. vedr. aktie. ligger afskrifter af tre beregninger eller oversigter over økonomiske resultater af en Odense-Kerteminde bane, indtægter og udgifter af en Odense-Kerteminde-Dalby bane og befolkningsunderlaget for en Odense-Kerteminde-Dalby bane (Befolkningstallene er identificerede som værende fra folketællingen i 1870, jvfr. St.M., 4,37,1 p. 5 og 39). Dateringen af beregningerne er problematisk, men

Skal de to beregninger fra 1891 og 1894 afvejes mod hinanden, må det vel konkluderes, at Tegnér i sit memorandum formentlig er mest realistisk m.h.t. rentabiliteten af henholdsvis strækningen Odense-Kerteminde og strækningen Odense-Kerteminde-Dalby, idet 1891-beregningerne forudsatte, at den gennemsnitlige driftsindtægt p. banekm. steg proportionalt med hele baneanlæggets længde. Der kan dog rejses et andet spørgsmål til Tegnér's memorandum. Hvorfor kunne en Kerteminde-Ullerslev bane ikke anlægges, selv om rentabiliteten var tvivlsom? En sådan banes driftsindtægt ville dog ligge på linie med en del andre privatbaners, baner, som var blevet anlagt, uden at man kunne have næret illusioner om deres rentabilitet. Til trods herfor var de alligevel blevet anlagt, så et rentabilitetskriterium kan ikke have været den væsentligste årsag til, at Tegnér konkluderede, at en Odense-Kerteminde bane burde foretrækkes, og hvis dette p. gr. a. betingelserne til aktietegningerne ikke var muligt, en Odense-Kerteminde-Dalby bane. Mest tungtvejende må den årsag have været, som Tegnér anførte parallelt med rentabilitetshensynet, nemlig at en Odense-Kerteminde bane ville være i stand til at forene de fleste interesser[5].

Med udgangspunkt i Tegnér's memorandum kunne Ministeriet for offentlige Arbejder have valgt den efter Tegnér's mening næstbedste løsning m.h.t. en Kerteminde-bane og meddelt koncession på en Odense-Kerteminde-Dalby bane. Ministeriet besluttede sig dog for den af Tegnér anbefalede linie, d.v.s. en Odense-Kerteminde bane, hvilket var ensbetydende med, at forhandlingerne om linieføring og aktietegning skulle genoptages af de interesserede parter, da der ikke lå et Odense-Kerteminde projekt til grund for et af de til Ministeriet indgivne koncessionsandragender. Ministeriet henvendte sig derfor d. 14. januar 1895 til Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby bane og Kerteminde Byråd og henstillede, at man søgte at nå til enighed om et Odense-Kerteminde projekt[6].

---

da de kan identificeres ud fra to notater fra henholdsvis november 1891 og 15/2 1892, Div. dok. vedr. aktie., (beregningerne har på disse tidspunkter været forelagt Indenrigsministeriet), har de tre beregninger i hvert fald eksisteret i november 1891.

5) IMOA 2725/1904, memorandum af 28/12 1894 fra Tegnér, Statsbaneanlægene, til Ministeriet for offentlige Arbejder.

6) Div. dok. vedr. aktie., skr. af 14/1 1895 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Forretningsudvalget.
IMOA 2725/1904, koncept til skr. af 14/1 1895 til Kerteminde Byråd.

Ministeriets beslutning om at søge foranlediget, at et Odense-Kerteminde projekt blev realiseret, var politisk i den forstand, at den skulle forene samtlige i en Kerteminde-bane interesserede og potentielt interesserede parter omkring netop dette projekt. Da Odense Amtsråd, Odense Byråd og landkommunerne (måske med undtagelse af et par kommuner på Hindsholm) på forhånd kunne forventes at ville støtte en Odense-Kerteminde bane økonomisk, som det havde været tilfældet i efteråret 1892, havde Ministeriets kompromisforslag først og fremmest som formål, at få Kerteminde Byråd til at tegne aktier i en Odense-Kerteminde bane. Dette skulle opnåes ved at forlængelsen ud på Hindsholm bortfald, og Kerteminde By herved undgik at komme til at afgive dets nordlige opland til Odense. Bortfaldet af banestrækningen på Hindsholm blev således optaget i Ministeriets kompromisforslag som en imødekommenhed over for Kerteminde By, der, stillet over for en sådan storsindethed, forventedes at kvittere med at tegne aktier i en Odense-Kerteminde bane.

Foranlediget af Ministeriet for offentlige Arbejders kompromisforslag afholdtes d. 25. januar 1895 mundtlige forhandlinger mellem Kerteminde Byråd og Forretningsudvalget. På mødet blev parterne enige om at tilslutte sig Ministeriets kompromisforslag om en Odense-Kerteminde bane, og Kerteminde Byråd erklærede sig villig til at tegne aktier i en sådan bane i forhold til, hvad Odense Byråd måtte tegne. Forholdet skulle beregnes efter de to købstæders indbyggertal. Endvidere fremgår det af protokollatet fra mødet, at Kerteminde Byråd anmodede Forretningsudvalget om at tage hensyn til byrådets ønsker m.h.t. den kortest mulige banelinie og m.h.t. beliggenheden af Kerteminde station, uden at det af protokollatet fremgår, hvad der mentes hermed[7].

Med sin aktietegning til en Odense-Kerteminde bane opgav Kerteminde Byråd i realiteten tanken om at få en bane, som tilsluttedes Statsbanen i et punkt, der ikke lå for tæt ved Odense. Grunden til at Kerteminde for første gang siden 1884 tilsluttede sig et baneprojekt, som ville skabe en direkte forbindelse til Odense, må dels søges i, at Tegnér's memerandum klart havde vist, at et Kerteminde-Ullerslev projekt var det

7) IMOA 2725/1904, udskrift af forhandlingsprotokollen for udvalget for en Odense-Kerteminde bane vedr. forhandling af 25/1 1895 mellem Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde bane og Kerteminde Byråd.

dårligst økonomisk funderede baneprojekt af de tre muligheder for en Kerteminde-bane, og dels i, at Kerteminde By formentlig ved at yde økonomisk støtte til en Odense-Kerteminde bane troede at kunne slippe for en forlængelse af banen ud på Hindsholm og dermed undgå, at blive frataget hele det nordlige opland.

Da placeringen af Kerteminde station i årene 1895-1900 blev et stadigt tilbagevendende stridsspørgsmål mellem Kerteminde Byråd og Forretningsudvalget, og da spørgsmålet hang nøje sammen med banens eventuelle forlængelse til Dalby og her især, hvem der skulle betale banens overførsel over Kerteminde havn, vil der her kort blive gjort rede for problemet vedr. beliggenheden af Kerteminde station. Som ovenfor nævnt fremgår det ikke eksplicit af protokollatet fra mødet d. 25. januar mellem Forretningsudvalget og Kerteminde Byråd, hvor stationen skulle lægges. Den kryptiske formulering kan både referere til ønsker om stationens beliggenhed fremsat på selve mødet af Kerteminde Byråd samt tage højde for eventuelle fremtidige ønsker fra byrådet. Begge ovennævnte synspunkter forfægtedes da også i de kommende år af henholdsvis Forretningsudvalget, som hævdede, at Kerteminde Byråd på mødet havde fremsat ønske om at få en station syd for havnen, og Kerteminde Byråd, som påstod, at den vage formulering i protokollatet vedr. Kerteminde stations beliggenhed netop skulle give Kerteminde Byråd mulighed for senere at tage stilling til, hvor stationen skulle placeres[8].

Selv om der således var divergerende opfattelser af, hvad der egentlig besluttedes på mødet i januar mellem byrådet og Forretningsudvalget vedr. Kerteminde stations beliggenhed, er det overvejende sandsynligt, at Kerteminde Byråd, eller i hvert fald nogle af dets medlemmer, på mødet positivt ytrede ønkse om at stationen anlagdes syd for havnen[9]. Årsagen til, at Kerteminde Byråd senere energisk afviste at have fremsat et sådant ønske, var, at omkostningerne ved overførsel af banen over havnen ville komme til at påhvile Kerteminde By alene, hvis ikke overførselen og stationsanlægget nord for havnen blev anerkendt som en del af det eksisterende Odense-Kerteminde projekt, men blev opfattet som et specielt ønske fra Kertemindes side. Kertemindes valg af en sydlig stationsplads

8) Forretningsudvalgets synspunkt fremgår bl.a. af et memorandum til Indenrigsministeriet af 15/10 1898, IMOA 3159/1900, og Kerteminde Byråds synspunkt findes bl.a. i et memorandum til det Kgl. kommissariat af 31/3 1899, Kgl. kom. ved OKD, journalsag nr. 71.

9) Dette synspunkt bygger specielt på et meget fyldigt referat

i første omgang skal formentlig ses som et udtryk for byens bestræbelser på at forhindre hindsholmboerne i at benytte banen. Efterhånden veg dette synspunkt tilsyneladende for hensynet til byens eget behov og til muligheden for transport fra Kerteminde havn. Da sydsiden af havnen kun bestod af strandbred uden bolværker, ville en station her her være meget upraktisk at benytte ved omladning fra skib til tog. Her til kom, at en station på sydsiden af havnen ville være svært tilgængelig for persontrafik fra byen, som lå på nordsiden af havnen[10].

Den væsentligste hindring for, at en direkte Odense-linie kunne blive realiseret, var fjernet med Kerteminde Byråds aktietegning i en sådan bane, da Ministeriets kompromisforslag, som ovenfor påpeget, først og fremmest havde til formål at få Kerteminde By til at bidrage økonomisk til en Odense-Kerteminde bane. Inden Forretningsudvalget kunne indgive koncessionsandragende til Ministeriet for offentlige Arbejder, stod der tilbage at få landkommunerne, Odense Byråd og Odense Amtsråd til at overføre deres aktietegninger fra en Odense-Kerteminde-Dalby bane til en Odense-Kerteminde bane samt endelig at få udarbejdet baneprojektet.

I februar 1895 overførte landkommunerne i alt 131.000 kr. til Odense-Kerteminde projektet[11] Den store nedgang i landkommunernes samlede aktietegning i forhold til aktietegningen i maj 1894 skyldtes næsten udelukkende, at de to nordligste kommuner på Hindsholm nægtede at overføre nogen del af deres aktietegning, og at den sydligste kommune kun overførte ca. halvdelen af sin aktietegning. Kommunerne på Hindsholm indtog denne holdning til det foreliggende projekt ud fra en overbevisning om, at hvis kommunerne allerede på daværende tids-

---

af et ekstraordinært byrådsmøde i Kerteminde vedr. stationens placering (Kjerteminde Avis, 17/10 1895, s. 1, sp. 2-5).

10) IMOA 2725/1904, skr. af 8/5 1895 fra Kerteminde Byråd til Ministeriet for offentlige Arbejder.

11) De 131.000 kr. til en Odense-Kerteminde bane var tegnet således af landkommunerne:
Vibys tegning af 11/2 1895 på 12.000 kr., Drigstrups tegning af 11/2 1895 på 6.000 kr., Rynkeby-Revninges tegning af 11/2 1895 på 32.000 kr., Kølstrup-Agedrups tegning af 11/2 1895 på 55.000 kr., Munkebos tegning af 11/2 1895 på 14.000 kr. og Seden-Aasums tegning af 21/2 1895 på 12.000 kr. Samtlige ovennævnte aktietegninger ligger i IMOA 2725/1904.
De til tegningerne knyttede betingelser var de samme som i maj 1894 (jvfr. side 87, note 2), bortset fra at Kølstrup-Agedrups betingelse, som udover at fastholde ønsket om 3 stationer på kommunens jord, nu yderligere krævede, at der kun anlagdes 1 station i Rynkeby-Revninge kommune. Kommunernes betingelser var dog tilføjet den nødvendige kvalifikation, at Ministeriet med hjemmel i Privatbaneloven af 8/5 1894 § 5a

punkt tegnede aktier i et projekt, som endte syd for Kerteminde havn, ville kommunernes evne til senere at kunne skabe økonomisk grundlag for en forlængelse til Dalby blive svækket så meget, at en forlængelse næppe ville kunne realiseres, da en sådan formentlig skulle finansieres af hindsholmkommunerne alene[12]. Her til kom, at det vel også ville være en begrænset nytte, hindsholmboerne kunne få af en bane, som endte syd for Kerteminde havn.

Efter at forhandlingerne med landkommunerne om aktietegning således var tilendebragte, henvendte Forretningsudvalget sig sidst i februar 1895 til Odense Amtsråd og anmodede dette om at overføre sin aktietegning på 100.000 kr. fra en Odense-Kerteminde-Dalby bane til også at gælde for en Odense-Kerteminde bane[13]. Amtsrådet overførte imidlertid kun 95.000 kr. til det nye projekt[14]. Hermed skærpede amtsrådet sin kurs fra anden fase af arbejdet for en direkte Odense-linie og distancerede sig således endnu mere fra baneprojektet og overlod, som før, den endelige beslutning m.h.t. banens gennemførelse til Odense Byråd, som tydeligt havde demonstreret dets store interesse i at få en bane og derfor også skulle komme til at betale derfor[15].

Som den sidste potentielle aktietegner i rækken så Odense Byråd sig nødsaget til at tegne hele det af Forretningsudvalget krævede beløb og overføre tegningen på 156.000 kr. til en Odense-Kerteminde bane[16]. Med denne overførsel cementerede

---

havde den endelige bestemmelsesret m.h.t. banens retningslinie.

12) Div. sager vedr. linieføringen, skr. af 15/2 1895 fra Mesinge sogneråd til Forretningsudvalget og skr. af 1/3 1895 fra Dalby-Stubberup sogneråd ligeledes til Forretningsudvalget. IMOA 2725/1904, Vibys aktietegning af 15/5 1894 på 25.000 kr. til en Odense-Kerteminde-Dalby bane og af 11/2 1895 på 12.000 kr. til en Odense-Kerteminde bane.

13) Kon. ud. skr., skr. af 22/2 1895 fra Forretningsudvalget til Odense Amtsråd.
Odense Amtsråds journalsager, 30/43 1894, skr. af 22/2 1895 fra Forretningsudvalget.

14) Odense Amtsråds Forhandlinger, 7/3 1895.
Fyens Stiftstidende, 8/3 1895, s. 2, sp. 5, møderefferat.

15) Vedr. Odense Amtsråds aktietegning i anden fase jvfr. side 90.

16) Odense Byråds Forhandlinger, 1/6 1894, gengivelse af Forretningsudvalgets skr. af 12/3 1895 og referatet af byrådets møde af 22/3 1895.
Fraregnet privat aktietegning manglede Forretningsudvalget før Odense Byråds tegning o. 160.000 kr. i at have fået tegnet det beløb, som skulle tilvejebringes lokalt. Anlægsudgifterne var i alt kalkuleret til at udgøre 800.000 kr. for en Odens -Kerteminde bane med station syd for Kerteminde Havn. En Odense-Kerteminde bane med station nord fra havnen ville forhøje anlægsomkostningerne med 50.000 kr. (Ind. skr. nr. 11,

Odense Byråd atter sin stilling som den instans, der økonomisk skulle redde projektet i land. At Forretningsudvalget, ligesom Odense Amtsråd og Odense Byråd, havde accepteret og nu udnyttede byrådets rolle som tungen på vægtskålen, fremgår af, at henvendelserne til de to instanser nøje var timet således, at byrådet fik anmodningen om aktietegning til sidst, efter at amtsrådet havde foretaget sin aktietegning. Byrådet levnedes hermed ingen chance for at foretage sin aktietegning, før amtsrådet foretog sin.

Da aktietegningen til en Odense-Kerteminde bane var foretaget, og projekt og overslag udarbejdet af Statsbaneanlægene, indgik Forretningsudvalget i juli 1895 til Ministeriet med et andragende om koncession på anlæg og drift af en Odense-Kerteminde bane med station syd for Kerteminde havn[17]. Anlægskapitalen for en Odense-Kerteminde bane med ovennævnte stationsanlæg ved Kerteminde var kalkuleret til i alt at udgøre 800.000 kr. . Den halvdel af anlægsomkostningerne, som skulle tilvejebringes lokalt, var skaffet ved at landkommunerne havde tegnet 131.000 kr., private 6.500 kr., Odense Amtsråd 95.000 kr., Odense Byråd 156.000 kr. og Kerteminde Byråd 11.500 kr.[18]. Det til grund for koncessionsandragendet udarbejdede projekt ses på alle væsentlige punkter at være identisk med de projekter, som dannede grundlag for koncessionsandragenderne på en Odense-Kerteminde-Dalby bane i juni og juli 1894. Blot var der nu i juli 1895 projekteret en station syd for Kerteminde havn, hvilket ikke var tilfældet for de gamle projketers vedkommende, hvor Kerteminde station lå nord for havnen, og ligeledes var Hindsholm-forlængelsen naturligvis ikke medtaget[19].

Spørgsmålet om placeringen af stationen i Kerteminde fik for Forretningsudvalget under forhandlingerne med de interesserede parter om aktietegninger i stadig højere grad forhandlingsteknisk betydning. I materialet findes der intet belæg for at antage, at Forretningsudvalget på så tidligt et tidspunkt som i januar 1895 under forhandlingerne med Kerteminde Byråd bevidst havde forsøgt at narre byrådet til at gå med til at få en station på sydsiden af havnen. Hensigten med forhandlingerne var primært fra Forretningsudvalgets side, at

---

skr. af 24/1 1895 fra Statsbaneanlægene til Forretningsudv.).
17) IMOA 2725/1904, overslag og beskrivelse af 23/6 1895 af Odense-Kerteminde projektet og koncessionsandragende af 3/7 1895 på en Odense-Kerteminde bane fra Forretningsudvalget.
18) Som note 17.
19) Vedr. de to projekter til en OKD bane jvfr. side 94f og noterne 20 (side 94) og 23 (side 95).

få byrådet til at tegne aktier i det hele taget, således at det væsentligste formål med Ministeriets kompromisforslag, nemlig at få Kerteminde Byråd til at støtte en direkte Odense-linie, var opfyldt. Men da Kerteminde Byråds aktietegning endelig forelå, stod Forretningsudvalget i den bedst tænkelige udgangsposition over for byrådet, hvis dette senere skulle finde på at kræve overførsel af banen over havnen, og Forretningsudvalget forstod at bibeholde denne position ved at forhindre, at andre aktietegnere betingede sig en overførsel af banen over Kerteminde havn[20]. I og med at aktietegningerne var foretaget til en Odense-Kerteminde bane med station syd for Kerteminde havn, befandt Forretningsudvalget sig således i den fordelagtige stilling over for Ministeriet at kunne kræve, at en overførsel af banen over havnen med station på nordsiden af denne skulle betales af Kerteminde By, eller, hvis en overførsel kunne foretages med hjemmel i Privatbaneloven af 1894, at byen i hvert fald udredede halvdelen af de med overførselen forbundne merudgifter[21]. Hvis Ministeriet havde forlangt, at overførselen skulle optages på anlægsbudgettet for den samlede banestrækning, ville anlæggets økonomiske status være blevet forrykket i en sådan grad, at det formentlig ville have været umuligt at skaffe anlægskapital til en sådan Odense-Kerteminde bane med station på nordsiden af Kerteminde havn, da det næppe kunne anses for sandsynligt, at landkommunerne mellem Odense og Kerteminde, eller for den sags skyld de hindsholmske landkommuner, ville tegne sig for den med overførselen forbundne sum.

Overførselen af banen over havnen var oprindeligt kalkuleret til at ville koste 50.000 kr., hvoraf altså 25.000 kr. skulle udredes lokalt, forudsat at overførselen kunne anlægges efter Privatbaneloven. Senere ændrede Statsbaneanlægene imidlertid opfattelse og kom til at mene, at overførselen ville koste noget over 50.000 kr., hvor meget kunne dog ikke forudberegnes, da det bl.a. afhang af ekspropriationserstatningernes størrelse. Det løste derfor ikke problemet, at Kerteminde, presset af Ministeriet, indvilgede i at betale 25.000

---

20) Div. sager vedr. linieføringen, udat. notat af sagfører Knudsen vedr. Forretningsudvalgets forhandlingstaktik over for Odense Byråd. Ud fra indholdet dateret til at være fra o. midten af marts 1895.

21) IMOA 2725/1904, skr. af 26/11 1895 fra Forretningsudvalget til Ministeriet for offentlige Arbejder.

kr., hvis banen førtes over havnen[22]. Ministeriet havde, ved på denne måde at acceptere Forretningsudvalgets ønske om at holde overførselen af banen over Kerteminde havn uden for banens samlede anlægsbudget og forhandle med Kerteminde Byråd om finansieringen af overførselen, reelt anerkendt den projekterede Odense-Kerteminde bane med station syd for havnen, som et selvstændigt projekt[23].

Ministeriet meddelte dog ikke Forretningsudvalget koncession i finansåret 1895/96. Dette skyldtes bl.a., at spørgsmålet om finansieringen af overførselen af banen over havnen var dukket op og stadig fremstod i nye skikkelser. Den 27. december 1895 stillede Ministeriet for offentlige Arbejder Kerteminde Byråd et ultimatum, ifølge hvilket byrådet, hvis det ville have en station på nordsiden af havnen, skulle udrede halvdelen af omkostningerne herved uden forbehold m.h.t. beløbets størrelse. Hvis byrådet nægtede dette, kunne Ministeriet intet gøre, og Kerteminde station ville da blive anlagt på sydsiden af havnen[24]. Hermed var sagen for så vidt afgjort, og koncessionen kunne da forventes at ville blive givet, uden at der vat taget skridt til at optage overførselen af banen over havnen på anlægsbudgettet for hele baneanlægget. Kerteminde Byråd vendte da også først så sent som i 1897

---

22) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 13, skr. af 20/8 1895 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Odense Amtsråd, kommuniceret til Kerteminde Byråd 21/8 1895.
IMOA 2725/1904, skr. af 18/10 1895 fra Kerteminde Byråd til Fyens Stiftamt, kommuniceret til Ministeriet for offentlige Arbejder.
I Ind. skr. nr. 11 af 24/1 1895 fra Statsbaneanlægene var en overførsel over Kerteminde havn kalkuleret til i alt at ville koste 50.000 kr. .
I Statsbaneanlægenes overslag vedr. overførselen af 14/11 1895, IMOA 2725/1904, angives ovennævnte sum på 50.000 kr. kun at være af ren kalkulatorisk art, således at en overførsel i virkeligheden ville komme til at koste noget mere.
23) IMOA 2725/1904, koncessionsandragende af 3/7 1895 på en Odense-Kerteminde bane fra Forretningsudvalget og skr. af 26/11 1895 fra Forretningsudvalget.
Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 13, skr. af 20/8 1895 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Odense Amtsråd, kommuniceret til Kerteminde Byråd 21/8 1895.
IMOA 2725/1904, skr. af 18/10 1895 fra Kerteminde Byråd til Fyens Stiftamt, kommuniceret til Ministeriet for offentlige Arbejder.
Div. dok. vedr. aktie., skr. af 20/1 1896 fra Forretningsudvalget til Kerteminde Byråd.
24) Div. dok. vedr. aktie., genpart, skr. af 27/12 1895 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Odense Amtsråd, kommuniceret til Kerteminde Byråd.

tilbage til spørgsmålet om betalingen af overførselen[25].
En anden årsag til, at koncessionen først kunne meddeles i finansåret 1896/97, var, at visse formaliteter først skulle bringes i orden. F.eks. skulle Odense Amtsråd og Indenrigsministeriets approbationer af landkommunernes og købstædernes aktietegninger og aktietegnernes accept af pro rata deltagelse i eventuelle merudgifter forelægges for Ministeriet for offentlige Arbejder[26].
Da disse endelig forelå for Ministeriet, var tiden så vidt fremskredet, at der var meddelt koncession på det antal privatbaneanlæg, som i dette finansår kunne få meddelt koncession i henhold til Privatbaneloven af 1894[27]. I begyndelsen af næste finansår, d.v.s. 1896/97, nærmere bestemt 7. maj 1896, meddelte Ministeriet for offentlige Arbejder da Forretningsudvalget koncession på en bane fra Kerteminde havn til Odense[28].

Tredie fase af arbejdet for en Kerteminde-bane endte med at Ministeriet for offentlige Arbejder meddelte koncession på

---

25) IMOA 3159/1900, skr. af 13/9 1897 fra Kerteminde Byråd til Indenrigsministeriet.
26) Div. dok. vedr. aktie., skr. af 27/12 1895 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Forretningsudvalget.
27) IMOA 2725/1904, fælles erklæring fra Seden-Aasum, Rynkeby-Revninge, Kølstrup-Agedrup og Munkebo af 11/1 1896 med tilsagn om pro rata deltagelse i evt. merudgifter ved Odense-Kerteminde banens anlæg.
Div. sager vedr. linieføringen, Vibys erklæring af 17/1 1896 med tilsagn om pro rata deltagelse.
Odense Byråds Forhandlinger, 17/1 1896, Odense Byråd vedtaget pro rata deltagelse i evt. merudgifter.
IMOA 2725/1904, skr. af 19/1 1896 fra Odense Amtsråd til Forretningsudvalget med tilsagn om pro rata deltagelse og skr. af 25/1 1896 fra Odense Amtsråd til Forretningsudvalget med approbation af Rynkeby-Revninge, Kølstrup-Agedrup, Viby og Seden-Aasums pro rata tegninger.
Odense Amtsråds journal, 30/43 1894, antegning af modtaget skr. af 20/2 1896 fra Indenrigsministeriet med approbation på tegning af 95.000 kr. og pro rata deltagelse.
Odense Byråds Forhandlinger, 17/1 1896, citeret skr. af 24/2 1896 med Indenrigsministeriets approbation på tegning af 156.000 kr. og pro rata deltagelse.
Kerteminde kommunale arkiv, Dokumenter til byrådets forhandlingsprotokol, 1895-98, dagsorden for mødet af 25/4 1896, dateret 21/4 1896, til fremlæggelse Indenrigsministeriets skr. af 16/4 1896 til Stiftamtet med approbation af byrådets tegning på 11.500 kr. og pro rata deltagelse.
Det drejer sig om følgende privatbaner, som fik meddelt koncession i finansåret 1895/96, jvfr. bilag 1, nr. 37 (Kallehave-Vordingborg-Masnedsund), nr. 38 (Kolding-Egtved), nr. 41 (Aars-Nibe-Svendstrup) og nr. 35 (Helsinge-banen).
28) Bkg. nr. 73 af 7/5 1896.

en Odense-Kerteminde bane med station syd for Kerteminde havn. Hermed var Kerteminde nødt til at skrinlægge planerne om en Kerteminde-Ullerslev bane.
Fasen var karakteriseret af succesrige forsøg på at samle de i en Kerteminde-bane interesserede parter omkring et baneprojekt, som kunne forene de modstridende interesser. At det ikke lykkedes at samle samtlige interesserede, kan ikke siges at være en fiasko for Kerteminde-bane projektet i sin helhed, da de to kommuner, som ikke sluttede op om Odense-Kerteminde projektet, netop på grund heraf ville være i stand til at skabe økonomisk baggrund for en forlængelse af banen ud på Hindsholm. En sådan forlængelse havde store chancer for at blive en realitet, da overførselen af banen over Kerteminde havn var holdt uden for anlægget, og herved ville en forlængelse af banen til Dalby mindst blive 25 % billigere for hindsholmboerne, forudsat at Kerteminde i egen interesse allerede nu krævede og betalte denne overførsel.
Kompromisbanens succes afspejledes udadtil af, at Kerteminde Byråd for første gang siden 1884 økonomisk støttede en direkte Odense-linie, selv om det fra byens side var et valg af det mindste onde. Ved at holde banens overførsel over havnen uden for anlægget og gøre meddelelsen af koncession på en Odense-Kerteminde bane uafhængig heraf, sikrede bevillingshaverne sig imod, at Odense-Kerteminde projektet løb ud i sandet, da en optagelse af overførselen på det samlede anlægs budget kunne have bevirket, at der ikke kunne skaffes anlægskapital til et sådant anlæg.
I tredie fase bibeholdt Odense Amtsråd og Odense Byråd deres respektive roller fra anden fase, hvor Odense Byråd mere eller mindre frivilligt havde måttet overtage Odense Amtsråds hidtidige rolle, som den instans, der økonomisk skulle sikre baneprojektet, og således havde måttet påtage sig rollen som økonomisk bærer af et Odense-Kerteminde-Dalby projekt. I tredie fase skete der blot en yderligere markering af ovennævnte roller, hvorved Odense Byråd i endnu højere grad end før blev ansvarlig for projektets gennemførelse og i alt kom til at tegne sig for 40 % af den lokalt tilvejebragte anlægskapital til en Odense-Kerteminde bane.

6.4 Sammenfatning for perioden 1891-96.

Efter et betydeligt arbejde på lokalt plan fra begge de konkurrerende parters side og efter det storpolitiske forlig havde Privatbaneloven af 1895 på det teoretiske plan skabt

to alternative muligheder for anlæg af en Kerteminde-bane, nemlig en Odense-Kerteminde eller en Kerteminde-Ullerslev bane (i begge tilfælde med en eventuel forlængelse til Dalby). Lovens udformning med hensyn til en Kerteminde-bane skyldtes et ønske fra centralt hold om, at tilgodese samtlige interesserede parter, og at lægge initiativet ud til de lokale interessegrupper for således at blive fri for at underkende købstaden Kertemindes ret til at få en bane, som ville være mindre skadelig for byens økonomiske interesser end den direkte Odense-linie. I praksis viste det sig, at der hverken før eller efter lovens vedtagelse eksisterede nogen reel økonomisk baggrund for anlæg af en Kerteminde-Ullerslev bane. Odense-Kerteminde-(Dalby) linien var således det eneste realistiske projekt. På papiret lykkedes det ganske vist at rejse penge til et Kerteminde-Ullerslev projekt, men dette var kun under forudsætning af, at Indenrigsministeriet gav Kerteminde Byråd approbation på optagelse af et efter byens økonomiske bæreevne meget stort lån, og under forudsætning af, at pengene kunne rejses med denne lånebemyndigelse. Indenrigsministeriet tog aldrig officielt stilling hertil, da spørgsmålet om approbation på en sådan lånoptagelse blev kædet sammen med, hvilken bane, der skulle meddeles koncession på. Da det lykkedes for Ministeriet for offentlige Arbejder at løse problemet ved at tilskynde til et kompromis på lokalt plan mellem de modstridende interessegrupper, undgik de to Ministerier, at komme i den ubehagelige situation at skulle vælge mellem de to indsendte Kerteminde-bane projekter og således træffe en afgørelse, som ville skabe uvilje hos den forsmåede part. Man skal vel bag dette se en svag højre-regerings forsøg på ikke at miste flere købstadsstemmer på sagen end højst nødvendigt. Når det, til trods for, at der fra centralt hold på intet tidspunkt blev taget officielt stilling til de to projekter som alternativer, ovenfor er postuleret, at Odense-Kerteminde projektet med eventuel forlængelse til Dalby var det eneste realistiske, skyldtes det ikke blot den store lånoptagelse, som et Kerteminde-Ullerslev projekt ville kræve for Kerteminde, men også, at den manglende stillingtagen fra centralt hold er opfattet som en stillingtagen på den måde, at man, ved at undgå at stille de to projekter officielt over for hinanden, undgik at berøve Kerteminde enhver mulighed for en for byen acceptabel løsning, idet en officiel konfrontation af projekterne ville være faldet ud til Odense-Kerteminde

liniens fordel. Den manglende stillingtagen er altså opfattet som et forsøg på dog at hjælpe Kerteminde, selv om Kerteminde-Ullerslev projektet var en umulighed. Her til kom, samtidig med at det også dannede baggrund for ovenstående, at landkommunerne næsten udelukkende var interesserede i et Odense-Kerteminde-(Dalby) projekt.

Det vil her være rimeligt at behandle den rolle, som Ministeren for offentlige Arbejder, Ingerslev (før Ministeriet for offentlige Arbejders oprettelse i 1894 Indenrigsminister, hvorunder også offentlige arbejder sorterede) spillede i forbindelse med Kerteminde-bane sagen, da det havde været på hans initiativ, at Kerteminde-Ullerslev alternativet blev optaget i Privatbaneloven, og da Kerteminde tilsyneladende havde fundet en ivrig fortaler i ham. Spørgsmålet bliver da, om et Kerteminde-Ullerslev projekt ville have haft bedre chancer, hvis ikke Ingerslev var død i april 1896. Svaret herpå bliver benægtende, da Ingerslev selv havde ansvaret for kompromisforslaget i januar 1895 og først, stadig som Minister for offentlige Arbejder, døde ganske kort før, der blev meddelt koncession på en Odense-Kerteminde bane i maj 1896. At tilgodese Kertemindes ønsker om en Kerteminde-Ullerslev linie ville da også have krævet, at Ingerslev ikke blot skulle ignorere landkommunernes men også den betydelige købstad Odenses interesser.

Ved tidspunktet for koncessionens meddelelse kunne der lige så lidt som tidligere herske tvivl om, hvilke interessegrupper, der var i virksomhed. Odenses handelsborgerskab havde en meget væsentlig indflydelse i byrådet og var i Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-(Dalby) bane repræsenteret ved udvalgets mest aktive medlemmer, idet der ikke kan være tvivl om, at ikke blot Emil Christiansen og Peter Waidtløw, men også sagfører Carl Knudsen må ses som repræsentanter for denne gruppe. Det er derfor naturligt, at der var et meget aktivt samvirke mellem udvalget og byrådet med hensyn til realiseringen af Odense-Kerteminde-(Dalby) projektet, og at Odense Byråd i alle tilfæde i denne periode tegnede de beløb, der ikke kunne skaffes fra anden side. Store og små landbrugere, der ønskede en forbedret infrastruktur i området af hensyn til såvel transporten af den animalske produktion som mulighederne for indkøb fortrinsvis i Odense, var repræsenteret af såvel sognerådene som amtsrådet. Til trods for disse gruppers klare interesse i at få en bane, var grupperne min-

dre slagkraftige end Odense-gruppen. Grunden hertil var dels de modstridende interesser indenfor de enkelte landbogrupper med hensyn til linieføringen gennem landdistrikterne til Odense, dels, at landbruget i denne periode på grund af driftsomlægningen i så ringe grad som muligt ønskede at se de sparsomme investeringsmidler forsvinde som skat til dækning af en amts- eller sognekommunal tegning. Da det tillige efterhånden gik op for Odense Amtsråd, hvor stor økonomisk interesse Odense havde i at få en bane, lod amtsrådet med tiden byrådet bære en stadig større del af udgifterne til banens anlægskapital. Såvel Kertemindes handelsborgerskab som i hvert fald en del af fiskerbefolkningen opfattede en bane til Odense som et tog, der kørte i gal retning. Om andre grupper i byen mente det samme er ikke sikkert, men de evnede i givet fald ikke eller havde ikke mulighed for at manifestere et modsat synspunkt.

Da koncessionen i maj 1896 på strækningen Odense-Kerteminde (med station syd for Kerteminde havn) kun omfattede en del af den banestrækning, der efter Privatbaneloven af 1894 kunne gives koncession på, til trods for at det ved Forretningsudvalget for en Odense-Kerteminde-Dalby banes koncessionsansøgning i sommeren 1894 var dokumenteret, at de økonomiske muligheder for at fremskaffe den del af anlægskapitalen, som skulle tilvejebringes lokalt, for hele banestrækningen Odense-Kerteminde-Dalby var til stede, lå heri en inkonsekvens, som kunne danne grundlag for forsøg på at genoptage tanken om en Odense-Kerteminde-Dalby bane, til trods for at dette projekt var ændret til et Odense-Kerteminde projekt ved forliget med Kerteminde. En sådan genoptagelse skete også, og der kan derfor være grund til at gøre op, hvordan den måde, som ændringen fra Odense-Kerteminde-Dalby projekt til Odense-Kerteminde projekt foregik på, kom til at påvirke mulighederne for igen at rejse sagen om banens videreførelse til Dalby. Der kan her være grund til at fremhæve 3 faktorer: 1) Ved kompromiset var det for første gang siden 1884 lykkedes at få Kerteminde til at tegne aktier i en bane med udgangspunkt i Odense. Dette betød, at hvis sagen om strækningens forlængelse rejstes senere ville der, alt andet lige, være større midler til rådighed for det samlede Odense-Kerteminde-Dalby projekt. 2) Kompromisprojektet opererede med station syd for Kerteminde havn, men Kerteminde blev meget hurtigt efter kompromisets indgåelse stærkt interesseret i at få banen ført til en station på nord-

siden af havnen, da den egentlige by samt den anvendelige del af havnen lå her. Da en sådan kort forlængelse af Odense-Kerteminde projektet først og fremmest var i Kertemindes interesse, måtte det forventes, at Kerteminde ville komme til at bære den væsentligste del af de med en overførsel over havnen forbundne udgifter, og dette måtte igen alt andet lige komme til at betyde, at et potentielt samlet Odense-Kerteminde-Dalby projekt tilførtes endnu flere midler. 3) Spørgsmålet er imidlertid i hvilket omfang den under 1) og 2) nævnte ceteris-paribus-forudsætning er realistisk, eller sagt med andre ord, om den nedgang i aktietegningen, der skete ved projektets omdannelse fra Odense-Kerteminde-Dalby projekt til Odense-Kerteminde projekt, ville modsvares i en tilsvarende aktietegning til et Kerteminde-Dalby projekt. Dette er i høj grad sandsynligt, da nedgangen i aktietegningen bortset fra en mindre nedgang i amtsrådets tegning næsten udelukkende stammede fra, at hindsholmkommunerne ikke tegnede (Dalby-Stubberup og Mesinge) eller kun tegnede ringe beløb (Viby) til Odense-Kerteminde projektet. Den potentielle aktietegning måtte man altså vente ville stå til rådighed for et Kerteminde-Dalby projekt.

Selv om disse 3 faktorer sandsynligvis ville medføre, at gennemførelsen af det samlede Odense-Kerteminde-Dalby projekt nu var lettere end før, var det dog derfor ikke sikkert, at forlængelsen ville blive gennemført. Hvis Kerteminde fandt det bidrag, som byen skulle udrede for at få banen ført over havnen med station på nordsiden af havnen, uacceptabelt stort og derfor ikke sikrede, at overførselen gennemførtes, ville hindsholmkommunerne stort set blive ene om at finansiere overførselen over havnen og anlæggelse af strækningen Kerteminde-Dalby uden nogen støtte fra Landkommunerne på strækningen Odense-Kerteminde, der var uden interesse i forlængelsen. Mulighederne for en Kerteminde-Dalby forlængelse ville så være ringere end i det oprindelige Odense-Kerteminde-Dalby projekt, hvor overførselen indgik i den totalsum, som alle tegnede dele af. Meget afhang derfor af, hvordan Kerteminde ville stille sig til, at byen i det væsentlige selv måtte betale den del af de med overførselen over havnen forbundne udgifter, som skulle udredes lokalt.

Kap. 7. Stridigheder om banens forløb, forlængelse og finansiering.

7.1 Linieføringen mellem Odense og Kerteminde.

Da Ministeriet for offentlige Arbejder i maj 1896 havde meddelt koncession på banestrækningen Odense-Kerteminde med station syd for Kerteminde havn, var der teoretisk set intet til hinder for, at en besigtigelseskommission kunne træde sammen og foretage en vurdering af banelinien i henhold til Forordningen af 5. marts 1845. I praksis blev der dog, inden besigtigelsesforretningen fandt sted, foretaget en ny udstikning i marken af den koncessionerede banelinie, og Statsbaneanlægene udarbejdede et nyt baneprojekt, som dog i alt væsentligt sluttede sig til den retningslinie, der var angivet i det til Ministeriet for offentlige Arbejder i juli 1895 indgivne koncessionsandragende, blot var der ved Kerteminde udstukket og projekteret to banelinier, hvoraf den ene førte til en stationsplads nord for havnen, den anden til en stationsplads syd for havnen[1].

I oktober 1896 meddelte Indenrigsministeriet foreløbig approbation på banestrækningen Odense-Kerteminde til forelæggelse for besigtigelseskommissionen[2]. Den foreløbigt approberede banelinie fremgår af Fig. 7.1.1 side 121.

Besigtigelseskommissionen havde fem stemmeberettigede medlemmer, hvoraf den af Indenrigsministeriet udpegede Kgl. kommissarius var formand[3]. Kgl. kommissarius var for Odense-Kerteminde banens vedkommende stiftamtmand Heltzen, som var blevet udnævnt til Kgl. kommissarius kort tid efter koncessionens meddelelse. Da Heltzen, som amtmand for Odense Amt, herunder også amtets købstæder, og qua amtmand også formand for Odense Amtsråd, der repræsenterede landkommunerne, sad i en nøgleposition som mellemled mellem Indenrigsministeriet på den ene side og landkommunerne og købstæderne på den anden, var det

---

1) Kon. ud. skr., skr. af 1/7 1896 fra bevillingshaverne til overingeniøren ved Statsbaneanlægene.
Ind. skr. nr. 31, skr. af 2/7 1896 fra Ernst, kommitteret ved Statsbaneanlægene, til bevillingshaverne.
Ind. skr. nr. 63, skr. af 28/9 1896 fra Ernst, Statsbaneanlægene, til bevillingshaverne.
IMOA 3159/1900, Ernst's beskrivelse af 28/9 1896 af et Odense-Kerteminde projekt.

2) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 30, skr. af 9/10 1896 fra Indenrigsministeriet. Approbationen er påtegnet oversigtskortet.

3) Frd. af 5. marts 1845 vedr. grundafståelse til jernbaner, § 4f. .

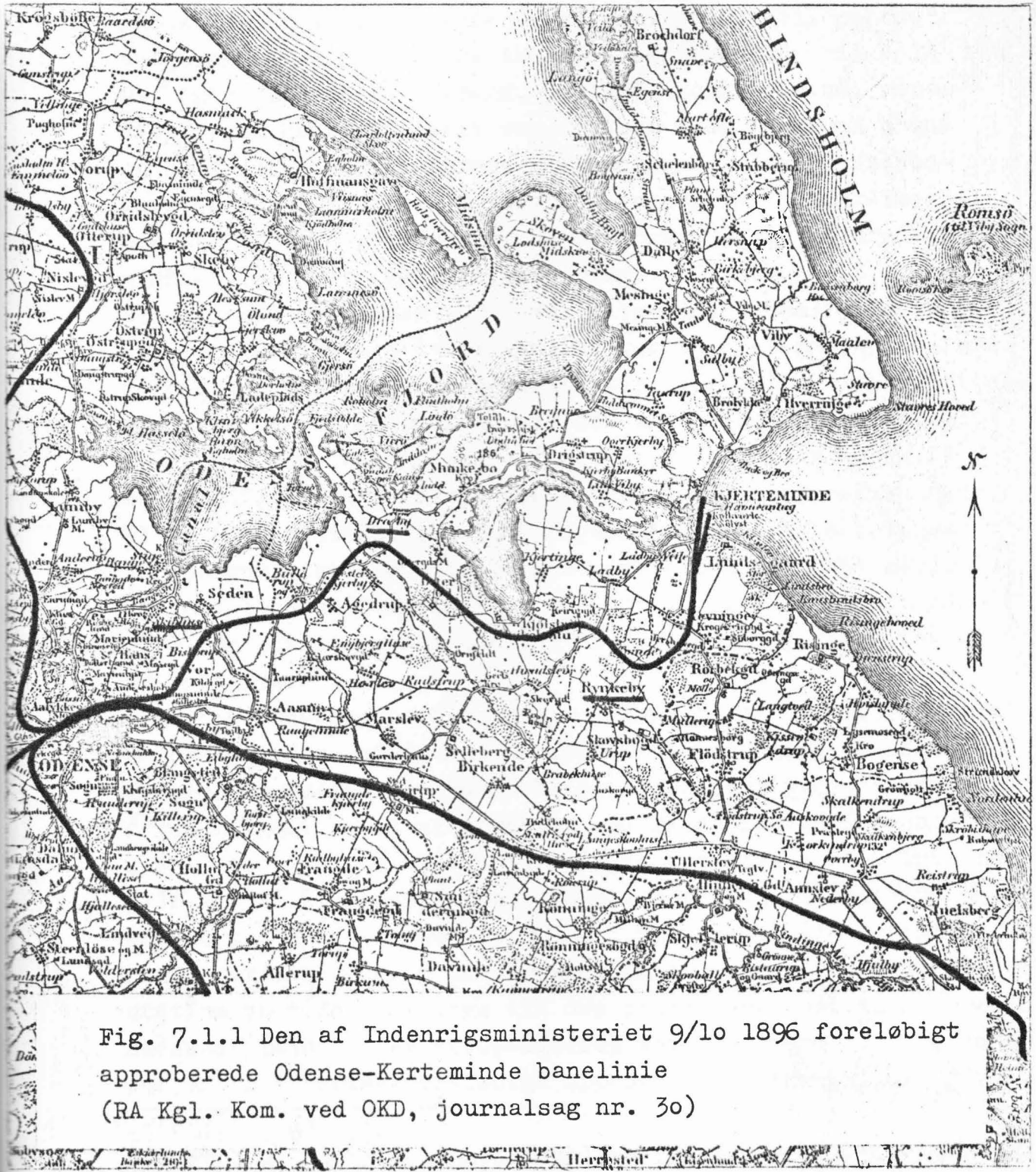


Fig. 7.1.1 Den af Indenrigsministeriet 9/1o 1896 foreløbigt approberede Odense-Kerteminde banelinie
(RA Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 3o)

rimeligt at beskikke ham som Kgl. kommissarius. Udnævnelsen gav tillige Heltzen myndighed til at føre tilsyn med baneanlægget på alle områder[4]. Udover Heltzen bestod kommissionen af to medlemmer udpegede af regeringen og to valgt af Odense Amtsråd. Hermed måtte der tilsyneladende i selve kommissionen blandt de stemmeberettigede kunne skabes flertal for

4) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 3.
Vedr. Kgl. kommissarius Heltzen jvfr. kap. 5. Vedr. Kgl. kommissarius i alm. jvfr. Frd. af 5/3 1845 § 4f. .

landkommunernes synspunkter, som kommissionsmedlemmerne valgt af og blandt Odense Amtsråds medlemmer og til dels vel også amtsrådets formand, den Kgl. kommissarius, repræsenterede. Helt så enkelt var det dog ikke, dels på grund af de modstridende interesser indenfor de enkelte landbogrupper m.h.t. banens linieføring gennem landkommunerne til Odense, og dels på grund af de personer, som overværede besigtigelsen af anlægstekniske årsager. Foruden de 5 stemmeberettigede medlemmer var forskellige andre nemlig berettigede til at deltage i forhandlingerne uden stemmeret. Selv om Statsbaneanlægenes repræsentanter, der deltog i besigtigelsen, ikke havde stemmeret, vil det være rimeligt at antage, at de med den faglige ekspertise de besad, ville kunne få stor indflydelse på besigtigelseskommissionens beslutninger eller indstillinger til Indenrigsministeriet, specielt da Indenrigsministeriet ifølge Privatbaneloven af 1894 havde den endelige bestemmelsesret med hensyn til banens linieføring, og Statsbaneanlægene var Indenrigsministeriets tekniske rådgiver[5].

Besigtigelseskommissionen kom dog ikke alene til at foretage en besigtigelse af den af Ministeriet approberede banelinie. I august og september havde Ministeriet nemlig resolveret, at forskellige i løbet af sommeren opdukkede spørgsmål vedr. banens retningslinie skulle forelægges kommissionen[6]. Det drejede sig om Kølstrup-Agedrup kommunes påstand i maj 1896 om, at den kun havde tegnet 55.000 kr. til en Odense-Kerteminde bane, når denne gik i en direkte linie fra den projekterede station vest for Revninge til den projekterede station i nærheden af Ladby på Kølstrup-Agedrup kommunes jord[7]. Ifølge den af Ministeriet foreløbigt approberede retningslinie for

---

5) Frd. af 5/3 1845.
Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 3.
Vedr. Statsbaneanlægenes indflydelse jvfr. lov nr. 88 af 8/5 1894.

6) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 24, skr. af 19/8 1896 fra Indenrigsministeriet til Kgl. kommissarius og journalsag nr. 18, skr. af 11/9 1896 fra Indenrigsministeriet til Kgl. kommissarius.

7) Vedr. Kølstrup-Agedrups betingelse ved aktietegning jvfr. note 11 side 109.
Ind. skr. nr. 26, skr. af 6/5 1896 fra Kølstrup-Agedrup sogneråd til Forretningsudvalget.
IMOA 3159/1900, skr. af 6/6 1896 fra Kølstrup-Agedrup sogneråd til Indenrigsministeriet.
Kon. ud. skr., skr. af 27/6 1896 fra bevillingshaverne til Kølstrup-Agedrup sogneråd.

banen ville der foruden de to ovennævnte stationer blive anlagt en station ved Rynkeby, og som det fremgår af Fig. 7.1.1 side 121, ville den sidstnævnte station kun kunne blive en realitet, hvis banen kom til at gå i en stor bue ned mod Rynkeby. Det fremgår ikke af materialet, hvorfor Kølstrup-Agedrup pludselig i 1895 for sin aktietegning havde betinget sig retten til at bestemme banens linieføring og anlæg af stationer i nabokommunen, men det er sandsynligt, at Kølstrup-Agedrup kommunes krav om Rynkeby-bøjningens bortfald dels dikteredes af ønsket om at udvide sit "opland" ved at tvinge folk i nabokommunen til at benytte en station, som lå i Kølstrup-Agedrup kommune, og dels af simpelt brødnid og prestigehensyn for at få bedre stationsmuligheder end nabokommunen. Kølstrup-Agedrup kommune kunne ikke umiddelbart få bevilget et bortfald af Rynkeby-bøjningen af koncessionshaverne, da Rynkeby-Revninge kommune netop for sin aktietegning bl.a. havde betinget sig den nævnte bøjning ved Rynkeby, og en udeladelse af bøjningen hermed ville forrykke hele den økonomiske baggrund for baneanlægget[8].

Rynkeby-bøjningens bortfald var imidlertid ikke det eneste spørgsmål vedr. banens retningslinie, som skulle forelægges besigtigelseskommissionen til udtalelse. I juli havde Kerteminde Byråd anmodet Indenrigsministeriet om at sørge for, at den kortest mulige banelinie mellem de to købstæder blev valgt, nærmere bestemt ønskede byrådet Dræby- og Rynkeby-bøjningernes bortfald, idet byrådet henviste til, at ovennævnte ønske var en betingelse for aktietegningen til en Odense-Kerteminde bane i januar 1895[9]. Ovennævnte krav om den kortest mulige linie havde på mødet i januar 1895 mellem byrådet og Forretningsudvalget, som nævnt i afsnit 6.3 side 107, i protokollatet fra mødet manifesteret sig som en anmodning til Forretningsudvalget om at tage hensyn til byrådets ønsker med hensyn til den kortest mulige banelinie, men at ville kalde denne protokollerede anmodning for en til aktietegningen knyttet betingelse må siges at være en tolkning, som var drejet og strammet så meget, at den kommer til at stå for Kerteminde

---

Ind. skr. nr. 34, skr. af 3/7 1896 fra Kølstrup-Agedrup sogneråd til bevillingshaverne.

8) IMOA 3159/1900, bevillingshavernes erklæring af 17/7 1896 vedr. Rynkeby-bøjningens bortfald.

9) Kgl. Kom. ved OKD, journalsagen påtegnet nr. 7 men henlagt i journalsag nr. 26, andragende af 3/7 1896 fra Kerteminde Byråd til Indenrigsministeriet.

Byråds egen regning[10]. Med hensyn til banens retningslinie var protokollatet formuleret så tilpas vagt, at det kunne tages til indtægt for næsten hvilkensomhelst postuleret ønsket ændring af linieføringen. Kravet om bøjningernes bortfald motiveredes af Kerteminde Byråd med, at disse to store kurver på banelinien yderligere ville forværre misforholdet mellem Odense og Kerteminde ved at berøve den sidstnævnte sit opland. Dræby-bøjningen havde ifølge Kerteminde Byråd specielt den ulempe for byen, at den ville føre Kertemindes nordlige opland uden om Kerteminde til Odense, og Rynkeby-bøjningen ville på sin side besværliggøre Kølstrups adgang til Kerteminde[11]. Ovennævnte motivering for Rynkeby-bøjningens bortfald forekommer at være noget søgt. Kølstrups beboere ville næppe kunne føle det særligt besværligt at skulle køre til Kerteminde over Rynkeby, hvis det virkelig var Kerteminde turen gjaldt. Kravet om Dræby-bøjningens bortfald synes at have en mere reel baggrund, i hvert fald var byrådets anke mod en Dræby-bøjning i adressen til Rigsdagen i marts 1893 (jvfr. side 82) den samme som ovenfor. Bagved kravet om de to nævnte bøjningers bortfald kan imidlertid anes et forsøg på, ved hjælp af alle til rådighed stående midler, i dette tilfælde en vagt formuleret passage i et mødeprotokollat, at forhale anlægget af en Kerteminde-bane - om ikke forhindre det - og måske skabe bedre økonomiske vilkår for Kertemindes vedkommende ved banens overførsel over havnen. Stillet over for Kerteminde Byråds krav reagerede bevillingshaverne på samme måde som over for Kølstrup-Agedrup kommunes krav[12]. For bevillingshaverne var det faste holdepunkt den af Ministeriet foreløbigt approberede linieføring, enhver afvigelse herfra kunne kun besværliggøre og forhale anlæggets realisering. Det sidste spørgsmål vedr. banens retningslinie, som skulle forelægges besigtigelseskommissionen til udtalelse, drejede sig ikke om bøjningers bortfald, men om en forlægning af banelinien nord for Odense, således at der her kunne opstå en

---

10) IMOA 2725/1904, udskrift af forhandlingsprotokollen for udvalget for en Odense-Kerteminde bane vedr. forhandling af 25/1 1895 mellem Forretningsudvalget og Kerteminde Byråd.
11) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 26, andragende af 3/7 1896 fra Kerteminde Byråd til Indenrigsministeriet og journalsag nr. 27, skr. af 24/8 1896 fra Kerteminde Byråd til Kgl. kommissarius.
12) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag påtegnet nr. 7 men henlagt i journalsag nr. 26, bevillingshavernes erklæring af 18/7 1896 vedr. Kerteminde Byråds andragende om kortest mulige linieføring.

ny kurve på banelinien. I april havde bestyrelsen for Sct. Hans Landsogn anmodet Forretningsudvalget om en forlægning af banen om ad Skibhusene[13]. Dette ønske havde tidligere manifesteret sig i en henvendelse til Odense Amtsråd, som også måtte formodes at se på en sådan forlægning med velvilje, idet amtsrådet tidligere havde gjort sin aktietegning til en Kerteminde-bane afhængig af realiseringen af ovennævnte forlægning[14]. Odense Amtsråds bestræbelser på at indlemme Skibhusene, der hørte til Sct. Hans Landdistrikt, i det af Kerteminde-banen dækkede område skal formentlig ses som et forsøg på at give den ikke ringe befolkningskoncentration i landdistriktet nord for Odense bedre transportmuligheder ind til Odense og således forbedre indtjeningsmulighederne for Sct. Hans Landdistrikts beboere[15]. Bevillingshaverne var, som før, negativt indstillet over for en afvigelse fra den af Ministeriet foreløbigt approberede banelinie[16]. Besigtigelsesforretningen afholdtes i tiden fra d. 27. til d. 31. oktober 1896. Med hensyn til de ovenfor berørte spørgsmål vedr. banens linieføring, som af Ministeriet var blevet beordret forelagt besigtigelseskommissionen, blev det dels enstemmigt vedtaget at henstille til Indenrigsministeriet, at bøjningerne ved Dræby og Rynkeby skulle bortfalde, dels ikke at træffe nogen afgørelse vedr. Skibhusene-forlægningen. Placeringen af bøjningerne på banestrækningen, som Indenrigsministeriet af 9/10 1896 havde approberet til forelæggelse for besigtigelseskommissionen, fremgår af Fig. 7.1.1, side 121. Bøjningernes detaillerede forløb fremgår af Fig. 7.1.2, side 126, der viser Dræby-bøjningen, og Fig. 7.1.3, side 127 der viser Rynkeby-bøjningen. Bemærk at detailkortenes orientering i forhold til nord er forskellig.
Da der ikke i materialet er fundet kort over Skibhusene-forlægningen, er der her som Fig. 7.1.4, side 128, medtaget et kort over den af Indenrigsministeriet af 9/10 1896 foreløbigt approberede banestrækning ved Odense, hvorpå en Skibhusene-forlægning skønsmæssigt er indtegnet.

---

13) Ind. skr. nr. 24, skr. af 28/4 1896 fra bestyrelsen for Sct. Hans Landsogn til Forretningsudvalget.
14) Odense Amtsråds Forhandlinger, 23/11 1892.
Ved amtsrådets senere aktietegninger var en Skibhusene-forlægning ikke knyttet som betingelse til aktietegningen.
15) Sct. Hans Landsogns befolkningstal: jvfr. Statistiske Meddelelser 4,37,1 p. 36f. .
16) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 18, bevillingshavernes erklæring af 11/8 1896 vedr. en Skibhusene-forlægning.



Fig. 7.1.3 Den af Indenrigsministeriet 9/1o 1896 foreløbigt approberede Rynkeby-bøjning
(RA Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 3o)

3 overskæringer mellem vejen fra Odense til Kerteminde nord om Kertinge Vig til Kerteminde og banen. Imidlertid var Odense Byråd, bevillingahaverne og Statsbaneanlægenes repræsentanter både under selve besigtigelsesforretningen og bagefter imod bøjningernes bortfald af tre forskellige årsager. Odense Byråd ønskede bøjningernes bibeholdelse ud fra ønsket om at en bane skulle give Odense det størst mulige opland.

---

18) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 3-21.
IMOA 3159/1900, Kgl. kommissarius' foreløbige indberetning til Indenrigsministeriet af 1/11 1896 vedr. besigtigelsen, bevillingshavernes erklæring af 7/11 1896 vedr. besigtigelsen, borgmester Wylich's skr. af 9/11 1896 til kontorchef Mortensen, Indenrigsministeriet, Kgl. kommissarius' indberetning af 11/11 1896 til Indenrigsministeriet vedr. besigtigelsen og Tegnér's, Statsbaneanlægene, skr. af 30/11 1896 til Indenrigsministeriet vedr. besigtigelsen.

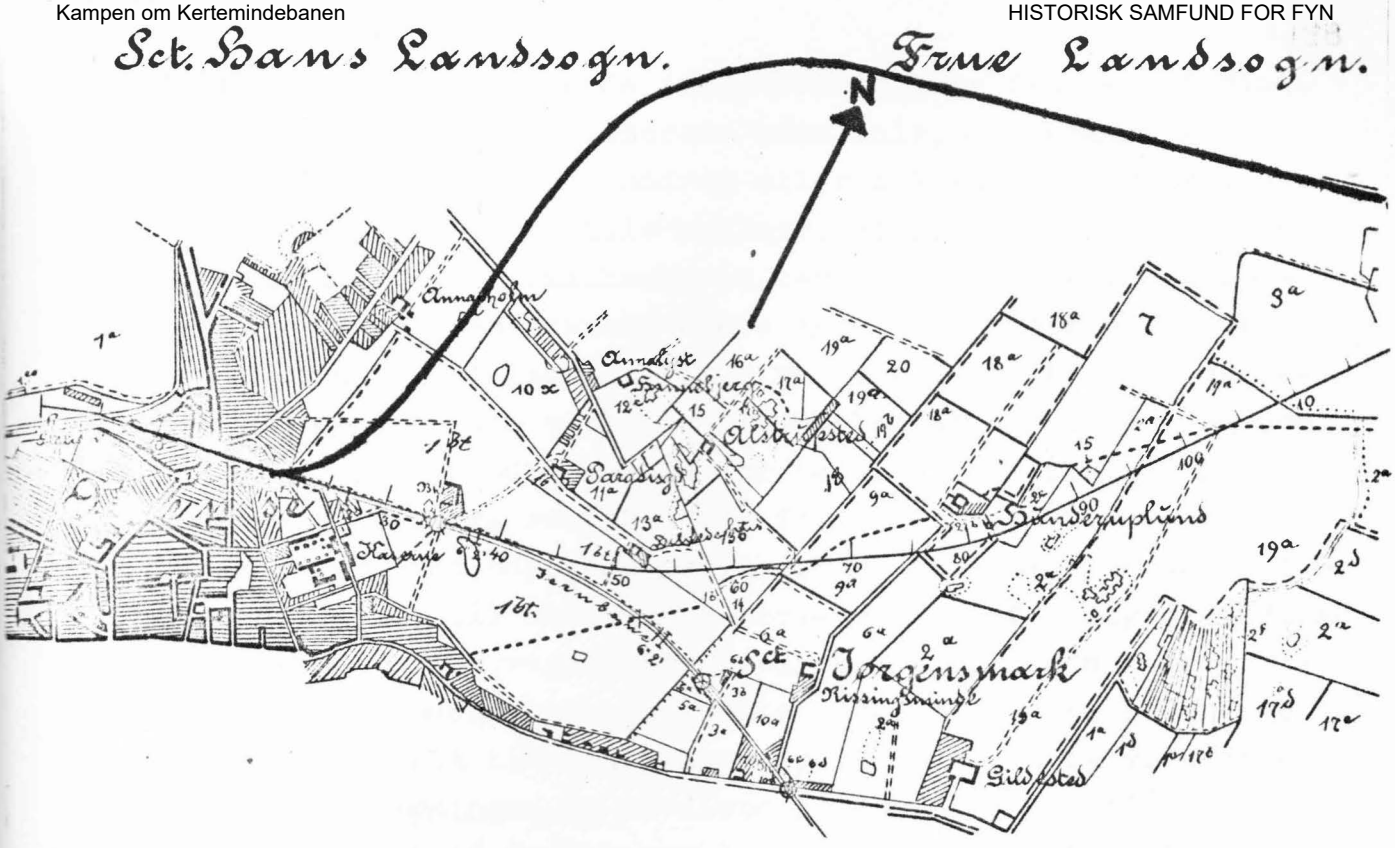


Fig. 7.1.4 Den af Indenrigsministeriet 9/1o 1896 foreløbigt approberede banestrækning ved Odense
(RA Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 3o)
Herpå er med ——— indtegnet en evt. Skibhus-forlægnings omtrentlige forløb

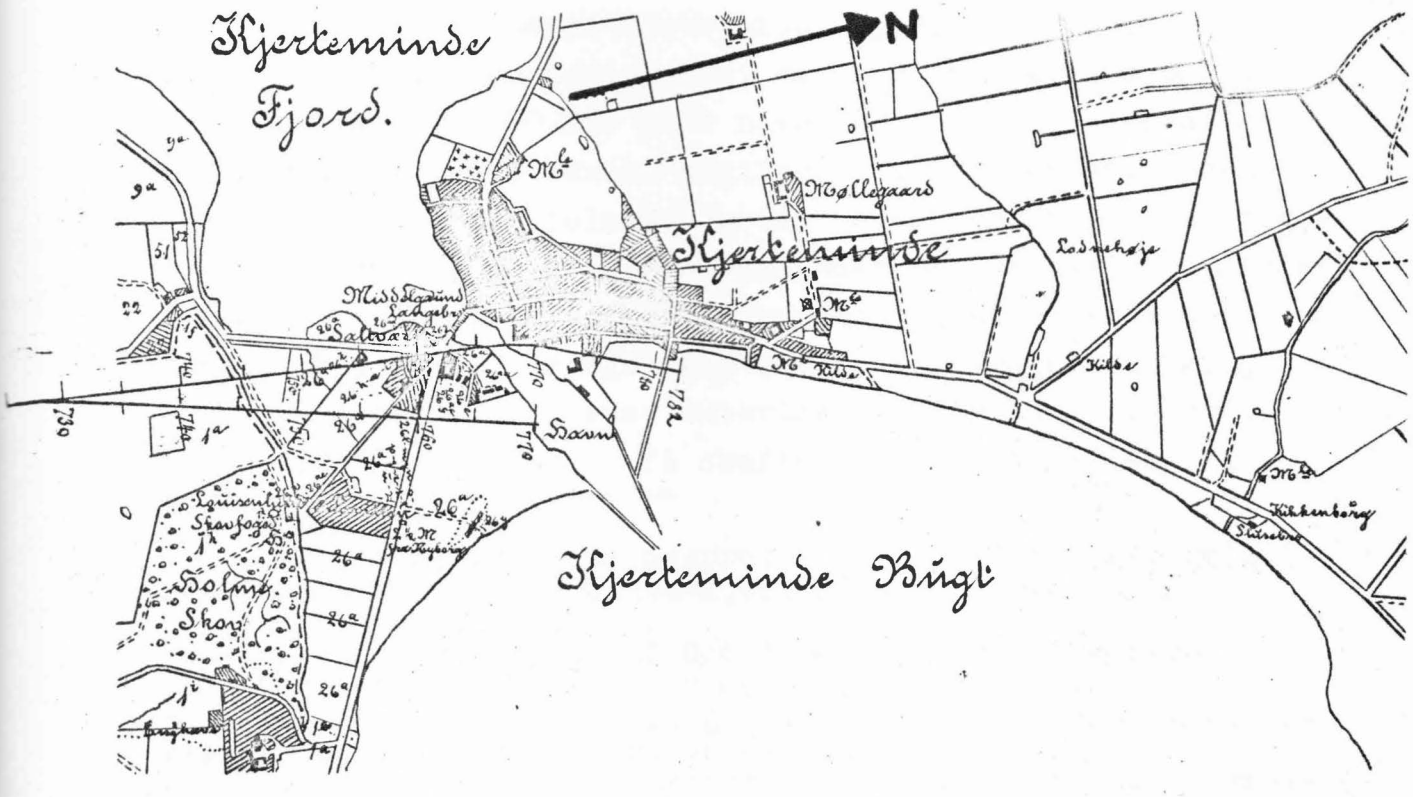


Fig. 7.1.5 De af Indenrigsministeriet 9/1o 1896 foreløbigt approberede banelinier og stationspladser ved Kerteminde
(RA Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr 3o)

Bevillingshaverne ønskede ingen fravigelser fra den af Ministeriet foreløbigt approberede banelinie, da sådanne kunne medføre, at kommunerne inddrog eller delvis inddrog aktietegningerne, hvilket ville medføre, at der skulle føres nye forhandlinger med kommunerne om tegning af aktier. Statsbaneanlægenes repræsentanter mente ikke, at en opgivelse af bøjningerne økonomisk set ville medføre de helt store besparelser, og ydermere ville en afkortning af banelinien og som følge heraf et mindre opland for banelinien komme til at medføre en ringere rentabilitet for banen[18].

De af regeringen udpegede medlemmer af besigtigelseskommissionen sagde nej til Skibhusene-forlægningen af anlægsøkonomiske årsager. De tre øvrige kommissionsmedlemmer med direkte tilknytning til Odense Amtsråd mente ikke, at der på daværende tidspunkt forelå tilstrækkelige oplysninger om selve udgiften til forlægningen og de disponible midler dertil[19]. En forlægning var af Statsbaneanlægene kalkuleret til at ville koste 40.000 kr., hvoraf 20.000 kr. skulle tilvejebringes lokalt, og det ville for Skibhusene-forlægningens vedkommende, da bevillingshaverne ikke ville optage den i det samlede anlægsbudget, betyde, at distriktsbestyrelsen for Sct. Hans Landsogn selv skulle skaffe de 20.000 kr.[20]. På tidspunktet for besigtigelsen havde distriktsbestyrelsen tegnet aktier for 10.000 kr. i en forlægning, og landdistriktet manglede således endnu 10.000 kr. i at have skaffet halvdelen af de med forlægningen forbundne udgifter[21]. Før besigtigelsen havde distriktsbestyrelsen anmodet Odense Amtsråd om at tegne de manglende 10.000 kr., men amtsrådet besluttede at udskyde sagen, indtil Ministeriet havde besluttet, hvad der videre skulle ske, og om forlægningen skulle forelægges besigtigelseskommissionen[22]. Odense Amtsråds indsats både før og under besigtigelsen for at få skaffet Sct. Hans Landsogn den

---

18) se nederst side 127.
19) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 3-21.
20) Kon. ud. skr., skr. af 8/6 1896 fra bevillingshaverne til distriktsbestyrelsen for Sct. Hans Landsogn.
Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 18, bevillingshavernes erklæring af 11/8 1896 vedr. en Skibhusene-forlægning.
21) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 18, distriktsbestyrelsen for Sct. Hans Landsogns erklæring af 15/8 1896.
22) Odense Amtsråds journalsager, 30/43 1894, skr. af 23/8 1896 fra distriktsbestyrelsen for Sct. Hans Landsogn.
Odense Amtsråds Forhandlinger, 26/8 1896.

ønskede forlægning, kommer da til at stå som et yderst ringe forsøg på at hjælpe Skibhusene til en forlægning. Amtsrådet var på den ene side nok villig til at støtte landdistriktet i dets bestræbelser for at få en forlægning af banen om ad Skibhusene, mens det på den anden side var alt andet end villig til at hjælpe med til at betale for en sådan. Da Odense Amtsråd havde vist sig at være den eneste instans, som havde været interesseret i at støtte en forlægning - selv om det ganske vist var så langt tilbage som i 1892, at amtsrådet havde knyttet en Skibhusene-forlægning som betingelse til dets aktietegning i en Kerteminde-bane - måtte amtsrådets uvilje med hensyn til at støtte en forlægning økonomisk få fatale følger for gennemførelsen af en Skibhuseneforlægning.
Af de to udstukne linier ved Kerteminde anbefalede kommissionen Indenrigsministeriet at vælge den linie, som indebar en overførsel af banen over Kerteminde havn. Kerteminde station ville som følge heraf komme til at ligge på nordsiden af havnen. Realiseringen heraf skulle dog ske i henhold til Ministeriet for offentlige Arbejders resolution af 27. december 1895, hvilket, som tidligere nævnt, ville medføre, at Kerteminde skulle udrede halvdelen af de med overførselen forbundne udgifter uden forbehold om størrelsen af disse. Henlæggelsen af stationen til nordsiden af havnen dikteredes først og fremmest af, at kommissionen ønskede at tilvejebringe en helhedsløsning omkring spørgsmålene om Kerteminde stations placering og en forlængelse af banen ud på Hindsholm, da placeringen af stationsanlægget nord for havnen og forlængelsen til Dalby indgik i overvejelserne som faktorer, der gensidigt forudsatte hinanden[23].

I besigtigelsesfasen skete der således intet væsentligt nyt med projektet, hvad bevillingshaverne, d.v.s. Forretningsudvalget for Odense-Kerteminde banen, da heller ikke ønskede for ikke igen at måtte ud at skaffe penge, hvis projektet ændredes så meget, at en del af aktietegningerne faldt væk. Odense Byråd ønskede ikke bøjningernes bortfald, da en kor-

23) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 3-21.
Div. dok. vedr. aktie., genpart, skr. af 27/12 1895 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Odense Amtsråd, kommuniceret til Kerteminde Byråd.

i Kerteminde, og som i sin tid ikke havde bidraget til den koncessionerede Odense-Kerteminde bane, og derfor havde betydelige økonomiske reserver at tilføre Kerteminde-Dalby forlængelsen[2].

Kerteminde-Dalby udvalget henvendte sig først til Kerteminde Byråd for at høre, hvordan dette ville stille sig til en forlængelse af banen til Dalby. Henvendelsen blev ikke foretaget i det forfængelige håb at få byrådet til at tegne aktier, men fordi Kerteminde-Dalby udvalget ønskede at sikre sig, at Kerteminde om ikke ligefrem støttede, så dog ikke direkte ville modarbejde projektet[3]. Kerteminde-Dalby udvalget nåede imidlertid ikke at komme til at forhandle med Kerteminde Byråd om forlængelsen, da Statsbaneanlægene som ovenfor nævnt i mellemtiden til Ministeriets foreløbige approbation og forelæggelse for besigtigelseskommissionen havde udarbejdet et Odense-Kerteminde projekt, hvori der var optaget en alternativ banelinie ved Kerteminde, som førte til en stationsplads nord for havnen[4]. Inden Kerteminde-Dalby udvalget yderligere beredte jordbunden for en forlængelse, ønskede dette derfor at se, om der i det hele taget var et reelt grundlag at arbejde for en forlængelse ud fra, da en sådan, som ovenfor nævnt, forudsatte en station nord for Kerteminde havn. Det var således først efter, at besigtigelseskommissionen havde udtalt sig til fordel for en forlængelse af en Odense-Kerteminde bane til Dalby i forbindelse med, at stationen i Kerteminde burde anlægges på nordsiden af havnen, at der blev et reelt grundlag for Kerteminde-Dalby udvalget at bygge videre på[5].

Kerteminde Byråds indstilling til forlængelsen forekommer ved første øjekast at have været ret positiv, men dette skyldes, at byrådet i tilstrækkelig høj grad forstod at tilsløre de betingelser, hvorunder det ville være velvilligt indstillet

---

2) Odense Byråds Forhandlinger, skr. af 19/11 1896 fra Kerteminde-Dalby udvalget.
3) IMOA 3159/1900, skr. af 30/6 1896 fra Kerteminde-Dalby udvalget til Kerteminde Byråd.
4) IMOA 3159/1900, borgmester Wylich's afskrift af 28/11 1896 af akterne vedr. Kerteminde-Dalby forlængelsen, skr. af 24/9 1896 fra Kerteminde-Dalby udvalget til Kerteminde Byråd. Ind. skr. nr. 63 af 28/9 1896 fra Ernst, Statsbaneanlægene, til bevillingshaverne.
IMOA 3159/1900, Ernst's beskrivelse af 28/9 af et Odense-Kerteminde projekt.
5) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 3-21.

over for en forlængelse af banen ud på Hindsholm[6]. At byrådet alligevel ikke havde fået pakket betingelserne godt nok ind, fremgår af Kerteminde-Dalby udvalgets reaktion herpå. Kerteminde-Dalby udvalget havde således ikke i sinde at godtage Kerteminde Byråds krav om, at hovedstationen skulle være i Kerteminde, og at køreplanen for forlængelsen på Hindsholm skulle fastsættes efter forhandling med byrådet[7]. Ovennævnte krav implicerede da også, at forlængelsen ikke skulle være en integreret del af en Odense-Kerteminde-Dalby bane, men nærmest en sidelinie til en Odense-Kerteminde bane med udgangspunkt i Kerteminde. Denne tolkning af Kerteminde Byråds krav forklarer, hvorfor byrådet forbeholdt sig bestemmelsesret over køreplanen for Hindsholm-forlængelsen, da dette ville have været en absurditet, hvis forlængelsen var en integreret del af den samlede banestrækning. I juli 1896 havde borgmester Wylich da også, i knapt så tilslørde vendinger som over for Kerteminde-Dalby udvalget, i et brev til kontorchef Mortensen i Indenrigsministeriet, givet udtryk for sin uforbeholdne mening om en forlængelse af banen ud på Hindsholm. Det fremgår heraf, at Kerteminde ikke var bange for med tiden at få en sidebane ud på Hindsholm, når blot banens endepunkt og hovedstation blev i Kerteminde[8].

Kerteminde Byråds indstilling til en forlængelse af en direkte Odense-linie ud på halvøen Hindsholm havde hidtil været yderst negativ. Denne holdning var bestemt af hensynet til Kertemindes økonomiske interesser, som ifølge byrådet ville komme til at lide uoprettelig skade af, at landkommunerne nord og syd for Kerteminde lod den animalske produktion transportere til markederne i Odense, og selv tog til Odense for at foretage deres indkøb der. Kertemindes holdning til en Kerteminde-Dalby forlængelse var nu fra det rent negative slået over i en, om end moderat, positiv indstilling hertil[9].

---

6) Kgl. Kom. ved OKD, ujournaliseret, men henlagt i journalsag nr. 36, skr. af 7/11 1896 fra Kerteminde Byråd til Kerteminde-Dalby udvalget.
IMOA 3159/1900, Wylich's afskrift af 28/11 1896 af akterne vedr. Kerteminde-Dalby forlængelsen, referat af Kerteminde Byråds møde af 14/11 1896 tilsendt Kerteminde-Dalby udvalget af Kerteminde Byråd.
7) IMOA 3159/1900, Wylich's afskrift af 28/11 1896 af akterne vedr. Kerteminde-Dalby forlængelsen, skr. af 23/11 1896 fra Kerteminde-Dalby udvalget til Kerteminde Byråd.
8) IMOA 3159/1900, privat skr. af 2/7 1896 fra borgmester Wylich til kontorchef Mortensen i Indenrigsministeriet.
9) IMOA 3159/1900, trykt adresse af 13/11 1896 fra Kerteminde Byråd til Indenrigsministeriet.

Dette forårsagedes dels af, at byrådet troede, at det kunne få gjort forlængelsen af banen til en sidelinie, som ville tvinge hindsholmboerne til at gøre ophold i Kerteminde, og dels af, at selv om byrådet ville have foretrukket at forhindre Hindsholm i at få en bane, så ville det alligevel have været værre for købstaden, hvis hindsholmbeboerne tog nord om Kertinge Vig og stod på toget i Dræby i det sydlige af Munkebo kommune. På denne måde ville Kertemindes nordlige opland kunne blive trukket uden om Kerteminde til Odense[10]. Til fordel for en forlængelse talte vel også, at Kerteminde trods alt kunne regne med, at hindsholmerne i nogen grad ville foretage indkøbsture til byen. Hertil kommer, at en forlængelse af banen ville medføre, at overførslen over havnen ikke længere ville være et isoleret Kerteminde-ønske.

Efter således at have fået en nogenlunde positiv reaktion fra Kerteminde Byråd på spørgsmålet om en forlængelse af banen, i hvert fald i forhold til, hvad der kunne forventes, gik Kerteminde-Dalby udvalget over til at skaffe anlægskapitalen til projektet. Udvalget henvendte sig i dette øjemed til Odense Amtsråd og Odense Byråd, der som de eneste instanser udover de hindsholmske kommuner kunne forventes at ville bidrage økonomisk til forlængelsen[11]. Odense Amtsråd reagerede straks på henvendelsen og tegnede 30.000 kr. i aktier[12]. Således tegnede Odense Amtsråd af to omgange ialt 125.000 kr. til et Odense-Kerteminde-Dalby projekt, hvortil der før kun havde været tegnet 100.000 kr.[13]. Amtsrådets beredvillighed til at tegne aktier i en forlængelse skal ses i sammenhæng med, at Odense Amtsråds repræsentanter og amtmand Heltzen under besigtigelsesforretningen sidst i oktober 1896 havde stemt for Dræby-bøjningens bortfald[14]. Ud over rent anlægsøkonomiske hensyn havde amtsrådets repræsentanter gjort dette ud fra en formodning om, at en Dræby-bøjning ville være overflødig for hindsholmboerne, når banen skulle forlænges ud på Hindsholm[15]. Det er bemærkelsesværdigt, at Odense Amts-

10) Bl.a. IMOA 3159/1900, trykt adresse af 13/11 1896 fra Kerteminde Byråd til Indenrigsministeriet.
11) Odense Amtsråds journalsager, 30/43 1894, skr. af 19/11 1896 fra Kerteminde-Dalby udvalget. Odense Byråds Forhandlinger, 17/1 1896, skr. af 19/11 1896 fra Kerteminde-Dalby udvalget.
12) Odense Amtsråds Forhandlinger, 21/11 1896.
13) Odense Amtsråds Forhandlinger, 7/3 1896 og 4/6 1894.
14) Jvfr. afsnit 7.1
15) Odense Amtsråds Forhandlinger, 21/11 1896. IMOA 3159/1900, Kgl. kommissarius' indberetning af 11/11 1896 vedr. besigtigelsen.

råd uden tøven, ligesom i 1880'erne og i perioden 1891-94, atter erkendte sit ansvar for, at landkommunerne fik en baneforbindelse til Odense[16]. En medvirkende årsag hertil har utvivlsomt været, at både Odense og Kerteminde i væsentlig grad bidrog til realiseringen af en Kerteminde-bane, således at amtsrådet ikke, som før, skulle bære størstedelen af anlægskapitalen hertil. Med aktietegningen i en Kerteminde-Dalby forlængelse havde Odense Amtsråd endnu en gang byttet rolle med Odense Byråd, som nægtede at deltage i anlægsudgifterne, fordi byrådet til Odense-Kerteminde anlægget havde overført sin fulde tegning til et Odense-Kerteminde-Dalby anlæg og under besigtigelsen havde fastholdt en bibeholdelse af Dræby-bøjningen som værende tilstrækkelig mulighed for baneforbindelse til Odense for hindsholmbeboerne[17].

Sidst i november 1896 indgik Kerteminde-Dalby udvalget til Indenrigsministeriet med ansøgning om, at der måtte blive meddelt koncessionshaverne på Odense-Kerteminde banen tillægskoncession på en Kerteminde-Dalby forlængelse under forudsætning af, at Kerteminde station anlagdes nord for havnen. Ansøgningen skete i tilslutning til det tidligere for Ministeriet for offentlige Arbejder forelagte Odense-Kerteminde-Dalby projekt af 31/7 1894, blot anmodede Kerteminde-Dalby udvalget Ministeriet om at lade en linie vest for Mesinge og Dalby undersøge i stedet for linien i det gamle Odense-Kerteminde-Dalby projekt. Incl. Odense Amtsråds tegning var der i alt lokalt tegnet aktier for et beløb af 115.000 kr. i en Kerteminde-Dalby forlængelse[18]. De to nordligste kommuner, Dalby-Stubberup og Mesinge, tegnede til forlængelsen de samme beløb, som de i sin tid havde tegnet i et Odense-Kerteminde-Dalby projekt[19]. Herudover blev der foretaget to private aktietegning-

16) Jvfr. kap. 5 og 6.
17) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 3-21.
Odense Byråds Forhandlinger, 17/1 1896, skr. af 2/12 1896 fra Odense Byråd til Kerteminde-Dalby udvalget.
18) IMOA 3159/1900, koncessionsandragende af 30/11 1896 fra Kerteminde-Dalby udvalget på en Kerteminde-Dalby forlængelse.
19) IMOA 3159/1900, erklæring af 30/11 1896 fra Dalby-Stubberup sogneråd om at have tegnet 35.000 kr. i en Kerteminde-Dalby forlængelse samt pro rata deltagelse, betinget af banelinie vest for Dalby og erklæring af 30/11 1896 fra Mesinge sogneråd om at have tegnet 25.000 kr. i en Kerteminde-Dalby forlængelse samt pro rata deltagelse, betinget af station i kommunen.
Vedr. sognerådenes tegninger fra 1894 jvfr. side 87 note 3.

er på 5.000 kr. og 20.000 kr. af henholdsvis kammerherre Juel til Hverringe i Viby kommune og baron Juel-Brockdorff til Waldemar Slot, Tåsinge, og baroniet Schelenborg i Dalby-Stubberup kommune[20]. Juel's tegning kunne således i nogen grad kompensere for, at Viby kommune ikke bidrog til forlængelsen med det beløb, som udgjorde differencen mellem, hvad kommunen i 1894 havde tegnet til en Odense-Kerteminde-Dalby bane og i 1895 til en Odense-Kerteminde bane[21]. Juel-Brockdorff's tegning gik ialt 5.000 kr. ned i forhold til hans tegning i 1894[22]. Begge de private tegninger fra Hindsholm er et udtryk for, hvad godsbesidderne på Hindsholm var villige til at betale for baneforbindelse til Odense, og hvad det indebar at få adgang til byens markeder for godsernes animalske produktion.

Genoptagelsen af Kerteminde-Dalby projektet blev tilsyneladende iværksat på initiativ af sognerådsmedlemmer, som repræsenterede de to nordligste kommuner på Hindsholm. Det var tillige disse to kommuner, som tegnede sig for over halvdelen af den lokalt tilvejebragte anlægskapital til Kerteminde-Dalby forlængelsen. Men i hvor høj eller ringe grad styrede bevillingshaverne i Odense det arbejde, som gerne skulle føre frem til meddelelse af koncession på dette projekt? Materialet tillader ingen klar afgrænsning af, hverken hvorfra initiativet blev taget, eller hvorfra arbejdet for forlængelsen blev ledet. Sandsynligheden taler dog for, at de to hindsholmske kommuner kun udadtil ledede arbejdet for at opnå koncession på en Kerteminde-Dalby forlængelse, men at bevillingshaverne på Odense-Kerteminde banen reelt styrede arbejdet. Herfor taler den omstændighed, at Kerteminde-Dalby udvalget adskillige gange skriftligt henvendte sig til bevillingshaverne for Odense-Kerteminde linien og stillede spørgsmål angående formalia, og om hvad der nu videre skulle gøres[23]. Initiativet

---

20) Div. dok. vedr. aktie., afskrift, Juel's erklæring af 28/11 1896 om at have tegnet 5.000 kr. i en Kerteminde-Dalby forlængelse samt pro rata deltagelse, betinget af at banelinien ikke rørte Viby kommunes jord.
IMOA 3159/1900, Juel-Brockdorff's erklæring af 29/11 1896 om at have tegnet 20.000 kr. i en Kerteminde-Dalby forlængelse samt pro rata deltagelse.

21) Vedr. Vibys tegninger i 1894, jvfr. side 87 note 3 og i 1896, jvfr. side 109 note 11.

22) Vedr. Juel-Brockdorff's tegning i 1894 jvfr. side 89f. note 8.

23) Div. dok. vedr. aktie., skr. af 24/11 1896 fra Fich, Mesinge sogneråd, til sagfører Knudsen og skr. af 6/12 1896 fra Fich til Knudsen.

til genoptagelsen af Hindsholm-projektet må dog formentlig placeres hos de to hindsholmkommuner, selv om dens fine timing måske lader ane, at bevillingshaverne også havde noget at gøre hermed.

Efter at bevillingshaverne havde meddelt Indenrigsministeriet, at de var villige til at modtage tillægskonceesion, lå vejen tilsyneladende åben for Ministeriets meddelelse af en sådan[24]. Imidlertid meddelte Indenrigsministeriet bevillingshaverne for Odense-Kerteminde banen, at der først kunne gives tillægskoncession på Kerteminde-Dalby strækningen, når der forelå planer og overslag over projektet. At dette skulle være nødvendigt, kom noget bag på koncessionshaverne, da koncessionen var søgt ifølge det gamle Odense-Kerteminde-Dalby projekt fra 1894. Da det nu havde vist sig, at Kerteminde-Dalby udvalget i koncessionsandragendet ønskede en vestlig banelinie på Hindsholm, d.v.s. en forlægning af den østlige linie i 1894-projektet indenfor Dalby-Stubberup kommune, krævedes imidlertid et helt nyt projekt udarbejdet[25]. I februar 1897 overtalte bevillingshaverne dog Dalby-Stubberup kommune til at frafalde den til aktietegningen knyttede betingelse om en vestligere linieføring i kommunen ved dels at true med, at en Kerteminde-Dalby forlængelse formentlig ikke ville kunne realiseres, hvis det ikke skete i henhold til det foreliggegede Odense-Kerteminde-Dalby projekt fra 1894, og dels ved at love, at bevillingshaverne, når først tillægskoncessionen var meddelt, ville rejse spørgsmålet om en forlægning mod vest af banelinien i Dalby-Stubberup kommune for besigtigelseskommissionen[26]. Mesinges frafald af den til aktietegningen knyttede betingelse om station i kommunen var i modsætning hertil af ren formel karakter, da der i 1894-projektet var taget højde for en sådan, og dette derfor ikke ville kræve nogen ændring af det foreliggende Odense-Kerteminde-Dalby projekt fra 1894[27]. Hermed var spørgsmålet om linieføringen på

---

24) IMOA 3159/1900, skr. af 30/12 1896 fra bevillingshaverne til Kgl. kommissarius.

25) Div. dok. vedr. aktie., Kgl. kommissarius kommunicerer 23/1 1897 Indenrigsministeriets skr. af 22/1 1897 til bevillingshaverne.

26) Kon. ud. skr., skr. af 3/2 1897 fra bevillingshaverne til Kerteminde-Dalby udvalget.
IMOA 3159/1900, erklæring af 5/2 1897 fra Dalby-Stubberup sogneråd om frafald af betingelse knyttet til tegning på 35.000 kr. til Kerteminde-Dalby forlængelsen og skr. af 5/2 1897 fra Kerteminde-Dalby udvalget til bevillingshaverne.

27) IMOA 3159/1900, erklæring af 4/2 1897 fra Mesinge sogneråd vedr. betingelse og aktietegning på 25.000 kr.

Hindsholm løst, i hvert fald i første omgang.
Bevillingshaverne for Odense-Kerteminde banen indgik først i februar 1897 med et nyt andragende om koncession på en Kerteminde-Dalby forlængelse i henhold til det i juli 1894 for Ministeriet for offentlige Arbejder forelagte Odense-Kerteminde-Dalby projekt. Bevillingshaverne ønskede tilsyneladende selv at have kontrol med sagen denne gang og således undgå, at Kerteminde-Dalby udvalget forplumrede den yedrligere. Ifølge andragendet var en Odense-Kerteminde-Dalby bane kalkuleret til i alt at ville koste 1.000.000 kr., hvoraf anlægsomkostningerne for en Odense-Kerteminde bane med station syd for havnen ville udgøre 800.000 kr. . Da overførselen af banen over Kerteminde havn var beregnet til at ville beløbe sig til 50.000 kr., måtte anlægssummen for en Kerteminde-Dalby forlængelse udgøre 150.000 kr.. Heraf skulle lokalt tilvejebringes 75.000 kr., men da der var tegnet 115.000 kr., var anlægsudgifterne for Kerteminde-Dalby forlængelsen mere end rigeligt dækket ind[28].
I april 1897 meddelte Indenrigsministeriet da også bevillingshaverne for Odense-Kerteminde strækningen tillægskoncession på Kerteminde-Dalby linien[29]. Herefter blev der foretaget udstikning i marken af Hindsholm-forlængelsen, og da projektet var færdigudarbejdet af Statsbaneanlægene i august, meddelte Indenrigsministeriet d. 28. august foreløbig approbation på Kerteminde-Dalby forlængelsen til forelæggelse for besigtigelseskommissionen[30]. Indenrigsministeriets foreløbige approbation gjaldt imidlertid udover den østlige linie fra Odense-Kerteminde-Dalby projektet af 1894 tillige en vestlig linie, da der i løbet af maj og juni var blevet fremsat forskellige ønsker fra Hindsholm om hvilken linie, der burde vælges[31]. Fig. 7.2.1 side 139 viser begge de af Inden-

---

28) IMOA 3159/1900, andragende af 9/2 1897 fra bevillingshaverne for Odense-Kerteminde banen til Indenrigsministeriet om tillægskoncession på Kerteminde-Dalby strækningen.
29) Div. dok. vedr. aktie., Kgl. kommissarius kommunicerer 30/4 1897 Indenrigsministeriets skr. af 22/4 1897 til bevillingshaverne.
Lovtidende, A, 1897, p. 173.
30) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 45, Indenrigsministeriets skr. af 28/8 1897 til Kgl. kommissarius.
Ind. skr. nr. 106, skr. af 19/8 1897 fra Ernst, Statsbaneanlægene, til bevillingshaverne for Odense-Kerteminde-Dalby banen.
31) Det kan måske forekomme besynderligt, at der, udover forlægningen mod vest i Dalby-Stubberup kommune af den projekterede banelinie fra 1894, yderligere approberedes en forlægning mod vest mellem Mesinge og Kerteminde, d.v.s. vest for Viby kommune. Grunden hertil skal søges i, at Viby sogneråd havde bedt den Kgl. kommissarius om at medvirke til en sådan forlæg-

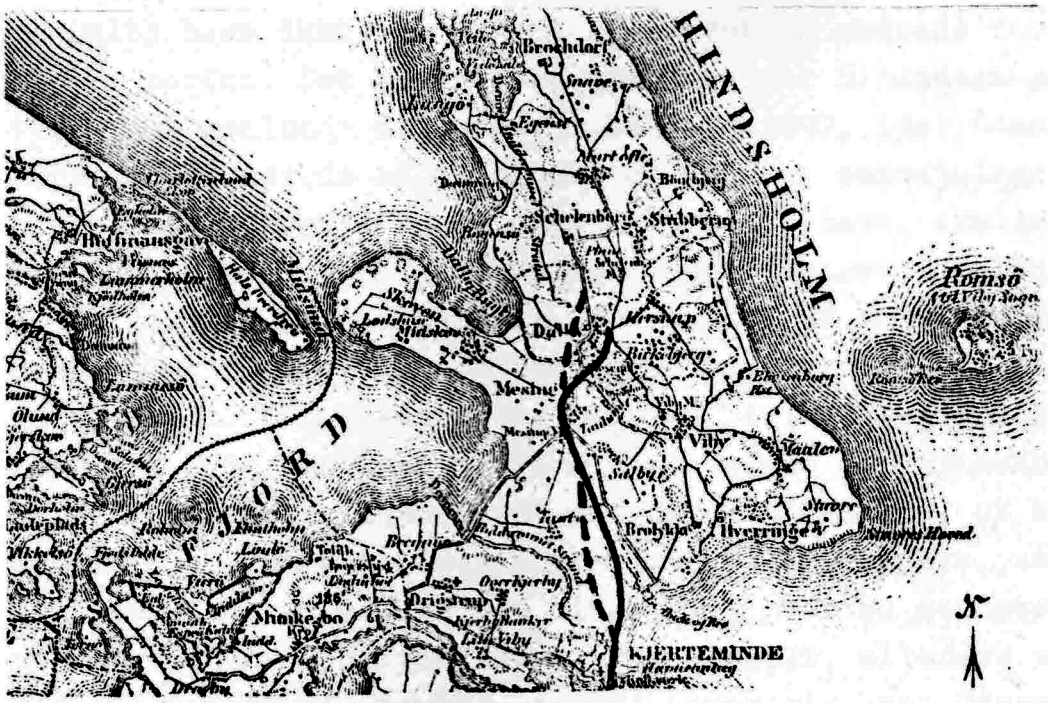


Fig. 7.2.1 De af Indenrigsministeriet 28/8 1897 foreløbigt approberede østlige og vestlige linier på Hindsholm
(RA Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 45)

rigsministeriet approberede linier, hvor den fuldt optrukne linie repræsenterede den oprindeligt projekterede fra 1894, og den brudte linie den af nogle hindsholmbeboere ønskede forlægning mod vest.

Kerteminde-Dalby strækningens udeladelse i 1895 af det Odense-Kerteminde-Dalby projekt, som der i 1894 var søgt om koncession på, og meddelelse af tillægskoncession på en Kerteminde-Dalby forlængelse i 1897 kunne umiddelbart tyde på, at der i perioden 1895-97 var sket et eller andet, som kunne bevirke denne nye situation. Ved nærmere eftersyn viser det sig imidlertid, at meddelelsen af koncession på en Kertemin-

---

ning af den sydlige del af Hindsholm-linien (Ind. skr. nr. 93, skr. af 9/6 1897 fra Viby sogneråd til Heltzen, stiftamtmand og Kgl. kommissarius, påtegnet notat af 18/6 1897 af amtsvejinspektør Petri, som udtalte sig positivt om en forlægning). Endvidere fremgår det af Ind. skr. nr. 92, skr. af 29/5 1897 fra Dalby-Stubberup sogneråd til bevillingshaverne og en hel del skrivelser fra kommunens beboere, mrkt. ad nr. 92, at der i kommunen var stor uenighed om, om der burde vælges en østlig eller vestlig linieføring i Dalby-Stubberup kommune.
At gemytterne på Hindsholm virkelig var kommet i kog over hvilken linieføring, der burde vælges, turde fremgå af den omstændighed, at Worm, som ledede udstikningen af banelinien, i juni 1897 klagede til sagfører Knudsen over, at afmærkningspælene blev revet op og fjernet af hindsholmbeboerne (Ind. skr. nr. 91, skr. af 5/6 1897 fra Worm til Knudsen).

de-Dalby bane ikke var affødt af væsentlig ændrede forudsætninger herfor. Det økonomiske grundlag for Hindsholm-projektet var nogenlunde det samme i 1895 og 1897, idet Odense Amtsråds forhøjede aktietegning og det, at omkostningerne ved overførselen af banen over Kerteminde havn, skulle holdes uden for forlængelsens anlægsbudget, modsvarede den lavere aktietegning på Hindsholm. Forskellen på 1895 og 1897 var derimod at finde i den omstændighed, at den samlede banestrækning, d.v.s. Odense-Kerteminde-Dalby, i 1897 var opdelt i stykker, hvad den ikke var før udeladelsen af Kerteminde-Dalby strækningen i 1895. Dette medførte imidlertid, at banestrækningen kunne koncessioneres stykke for stykke, således at Kerteminde Byråd, på det tidspunkt, hvor en genoptagelse af Kerteminde-Dalby projektet blev aktuelt, allerede var gået med til det første stykke, nemlig kompromisbanen Odense-Kerteminde. Skal der endelig tales om væsentlige ændringer fra 1895 til 1897, kan der kun udpeges en, og det var Kertemindes tilsyneladende velvillige holdning til et Kerteminde-Dalby projekt på tidspunktet for projektets genoptagelse. Hvor reelt en ændring, der i grunden var tale om, er trods alt et spørgsmål, da det viste sig, at den var baseret på en forestilling om at kunne gøre Kerteminde-Dalby forlængelsen til en sidebane. Kertemindes ændrede holdning udadtil fremgår imidlertid af den omstændighed, at byrådet i 1897 ikke mere aktivt bekæmpede en forlængelse, hvad det havde gjort i 1895. Det må dog anføres, at Kerteminde Byråds indstilling både i 1895 og i 1897 bar præg af, at Kerteminde befandt sig i en forsvarsposition, hvilket i 1897 manifesterede sig som byrådets forsøg og formentlig tro på at kunne gøre forlængelsen til en sidebane til Odense-Kerteminde banen, mens det i 1895 havde manifesteret sig i et i første omgang vellykket forsøg på at forhindre forlængelsen. Man kan imdlertid rejse det spørgsmål, om det overhovedet ville have haft nogen som helst indflydelse på gennemførelsen af Kerteminde-Dalby forlængelsen, hvis byrådet på dette tidspunkt havde været udpræget uvillig stemt over for en forlængelse, og om Kerteminde Byråd ikke selv var udmærket klar over dette. Endelig foreligger som ovenfor nævnt den mulighed, at Kerteminde Byråd gik med til forlængelsen til Dalby for ikke at være den eneste instans, der ønskede banen ført over havnen til en station på nordsiden, med hvad deraf følger med hensyn til finansieringen af overførselen.

Bevillingshaverne på Odense-Kerteminde strækningen gennemtrumfede, at koncessionen meddeltes på Kerteminde-Dalby forlængelsen på baggrund af det gamle Odense-Kerteminde-Dalby projekt fra 1894, men de divergerende anskuelser på Hindsholm med hensyn til linieføringen og den deraf følgende ministerielle approbation, som rummede mulighed for 4 kombinationer af linieføringer på Hindsholm, turde være ensbestydende med, at bevillingshaverne nok ville få deres vanskeligheder med at få den endelige approbation af banelinien til at ske i henhold til den projekterede linie fra 1894[32]. Således var der lagt op til et alt andet end "koldt" efterår på Hindsholm.

7.3 Forlægninger på Odense-Kerteminde linien. Linieføringen på Hindsholm.

Den anden besigtigelse af Kerteminde banen afholdtes først så sent som i efteråret 1897. Forsinkelsen skyldtes, at bevillingshaverne for Odense-Kerteminde banen som nævnt tillige havde ansøgt om og fået meddelt tillægskoncession på Kerteminde-Dalby strækningen. Herefter skulle der både foretages udstikning af en vestlig og en østlig linie på Hindsholm samt af forlægningerne på den oprindeligt projekterede banelinie mellem Odense og Kerteminde og udarbejdes et samlet Odense-Kerteminde-Dalby projekt. Først da dette var sket, kunne Indenrigsministeriet sidst i august 1897 meddele foreløbig approbation på forskellige forlægninger på Odense-Kerteminde strækningen og på Kerteminde-Dalby forlængelsen til forelæggelse for besigtigelseskommissionen[1]. På Fig. 7.3.1 side 142 fremstår den oprindeligt projekterede banelinie, for hele Odense-Kerteminde-Dalby strækningens vedkommende, som en sort, ubrudt linie. På Odense-Kerteminde strækningen skulle forlægningerne, som er vist som sorte, brudte linier, besigtiges. For Kerteminde-Dalby strækningens vedkommende gjaldt det dog, at både den oprindeligt projekterede banelinie, angivet som en sort, ubrudt linie, og forlægningen, angivet som en sort, brudt linie, skulle besigtiges.

---

32) De fire muligheder for kombinationer af banestrækninger fremgår af Fig. 7.2.1 side 139, regnet med udgangspunkt i Kerteminde: en østlig, en vestlig, en øst-vestlig og en vest-østlig banelinie.

1) Ind. skr. nr. 106, skr. af 19/8 1897 fra Ernst, Statsbaneanlægene, til bevillingshaverne.
Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 45, Indenrigsministeriets skr. af 28/8 1897 til Kgl. kommissarius.

Endvidere gav Ministeriet på Kgl. kommissarius Heltzen's anmodning tilladelse til, at Skibhusene-forlægningen blev besigtiget, til trods for at en sådan ikke var optaget i baneprojektet, hvilket fremgår af Fig. 7.3.1 side 142[2]. Besigtigelsesforretningen afholdtes i dagene fra den 30. august til den 3. september 1897. Med hensyn til Dræby-bøjningens bortfald, d.v.s. en forlægning af banen sydpå på dette sted, tiltrådtes denne enstemmigt af kommissionen. Kølstrup-forlægningen, d.v.s. hvad der skulle svare til kommissionens indstilling til Indenrigsministeriet om Rynkeby-bøjningens bortfald under første besigtigelse, havde i kommissionen kun to fortalere, hvorved der var flertal for at bibeholde den tidligere besigtigede Rynkeby-bøjning. Forlægningerne, som Indenrigsministeriet d. 28. august 1897 havde approberet til forelæggelse for besigtigelseskommissionen fremgår af Fig. 7.3.1 side 142. Forlægningernes mere detaillerede forløb fremgår af Fig. 7.3.2 nedenfor, der viser forlægningen mod

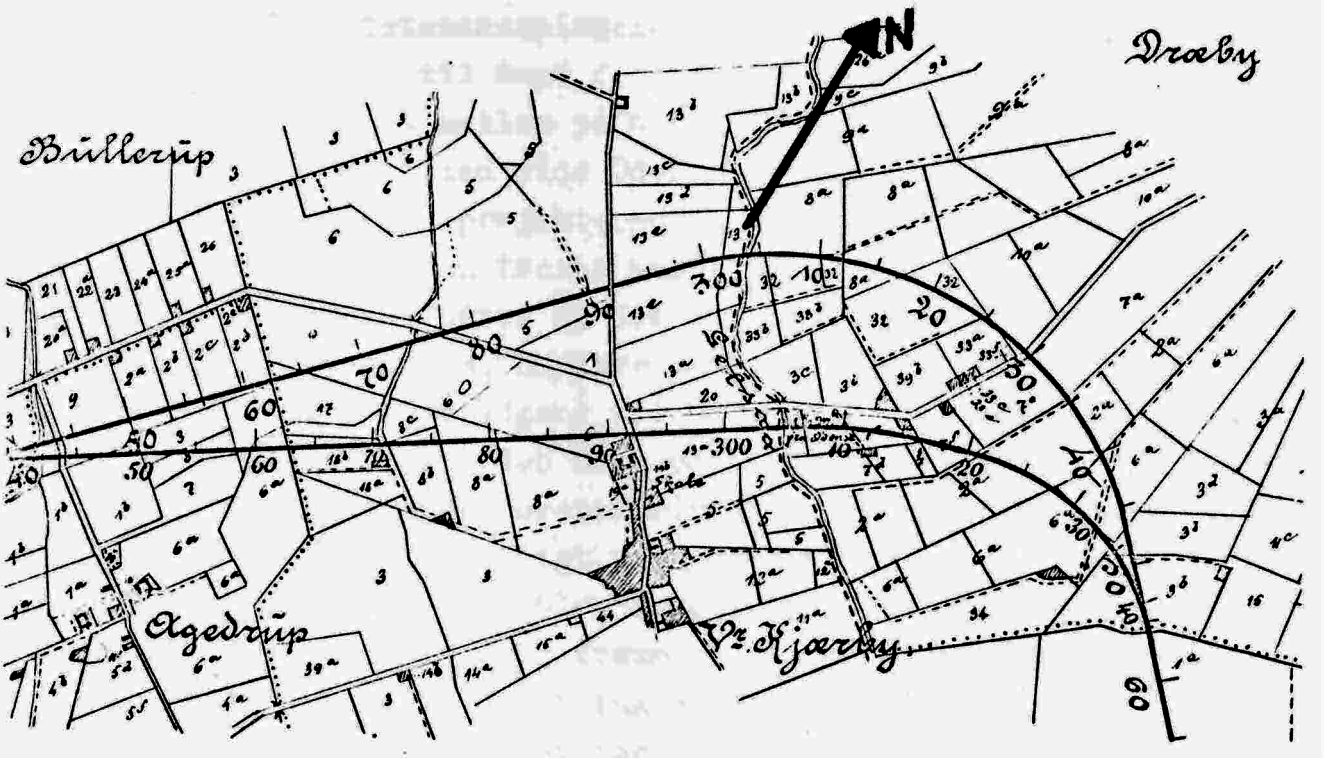


Fig. 7.3.2 Den af Indenrigsministeriet 28/8 1897 foreløbigt approberede forlægning mod syd ved Dræby samt den oprindeligt projekterede linie
(RA Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 45)

---

2) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 45, skr. fra Indenrigsministeriet af 28/8 1897 til Kgl. kommissarius.
IMOA 3159/1900, skr. af 21/8 1897 fra Kgl. kommissarius til Indenrigsministeriet.

syd ved Dræby, og Fig. 7.3.3. a og b, side 145, der viser den foreslåede forlægning i Kølstrup sogn. Bemærk detailkortenes forskellige orientering i forhold til nord.
Besigtigelseskommissionen tog, som før, ikke nogen bestemmelse vedr. en Skibhusene-forlægning. Indenrigsministeriet ville således få sagen forelagt til endelig afgørelse.
Endelig var der i kommissionen enighed om forskellige mindre forlægninger af banen ved Kerteminde for at lette banens indføring til byen. Med hensyn til banens linieføring på Hindsholm herskede der i kommissionen enighed om at vælge den østlige linie fra Salby til Dalby og i øvrigt lade bevillingshaverne bestemme, hvilken linie, en østlig eller en vestlig, der skulle vælges fra Kerteminde til Salby[3]. Fig 7.3.4 a, b og c side 146 viser den oprindeligt projekterede østlige Kerteminde-Dalby linie og forlægningerne mod vest, jvfr. oversigtskortet side 142.
Som ovenfor skitseret, var der i kommissionen enighed om at tiltræde den foreslåede forlægning ved Dræby. Således tiltrådte både Statsbaneanlægene og bevillingshaverne forlægningen i modsætning til året før. Dette skyldtes, at forlægningen, som et kompromis mellem på den ene side besigtigelseskommissionen og på den anden side Odense Byråd, Statsbaneanlægene og bevillingshaverne projekteredes noget mindre end oprindelig tilsigtet under den første besigtigelse. Her til kom, at Dræby-bøjningen, efter at det var besluttet at forlænge banen ud på Hindsholm, nu ikke længere betød nogen lettelse for hindsholmbeboernes adgang til Odense. Som det fremgår af Fig. 7.3.2 side 143 blev det dog ved forlægningen undgået at skulle foretage så mange overskæringer af landevejen Odense-Hindsholm som oprindeligt projekteret[4].
Kølstrup-forlægningen blev ikke tiltrådt af kommissionen. Dette skyldtes først og fremmest, at forlægningen ikke udgjorde nogen reel afkortning af banelinien, jvfr. Fig. 7.3.3 a og b side 145, hvad et forslag om bortfald af Rynkeby-bøjningen under den første besigtigelse havde impliceret, således

3) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 21-42.
4) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 26f. .
IMOA 3159/1900, skr. af 4/10 1897 fra Ernst, Statsbaneanlægene, til Indenrigsministeriet og skr. af 22/9 1897 fra bevillingshaverne til Kgl. kommissarius.

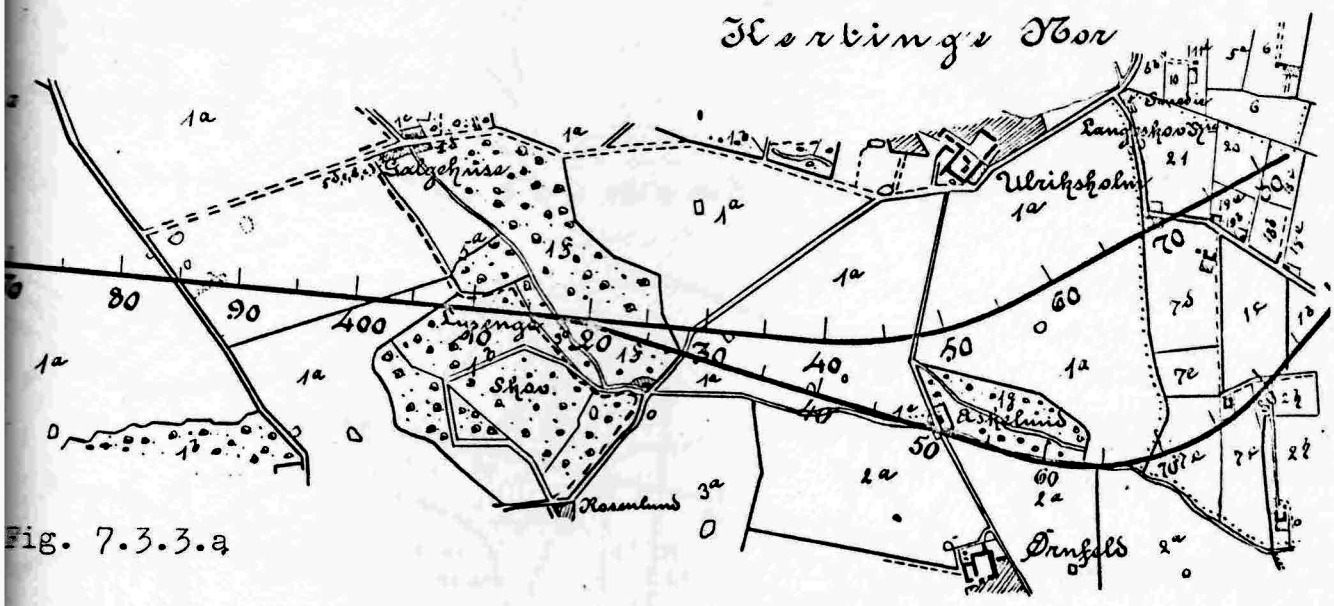


Fig. 7.3.3.a

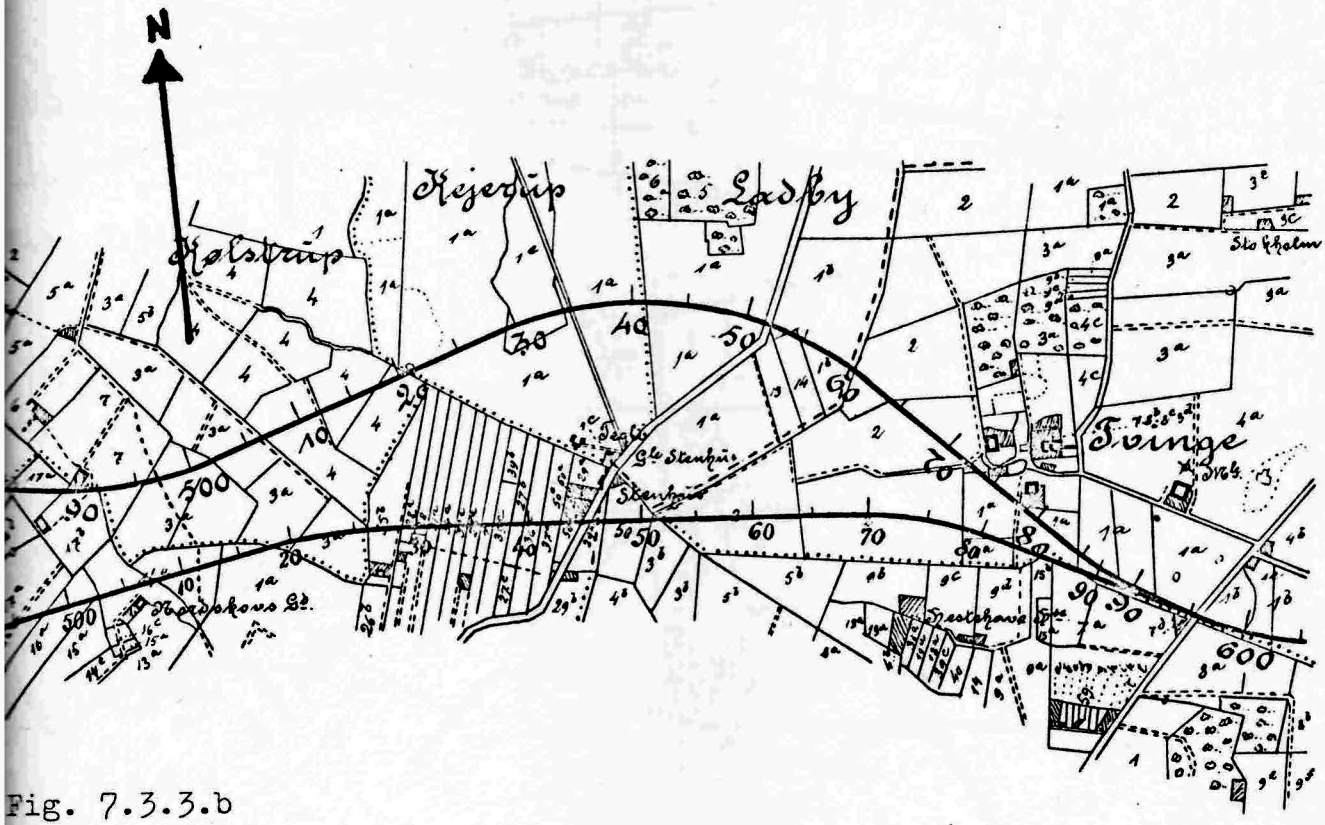


Fig. 7.3.3.b

Fig. 7.3.3.a og b Den af Indenrigsministeriet 28/8 1897 foreløbigt approberede forlægning mod syd i Kølstrup sogn samt den oprindeligt projekterede linie
(RA Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr 45)

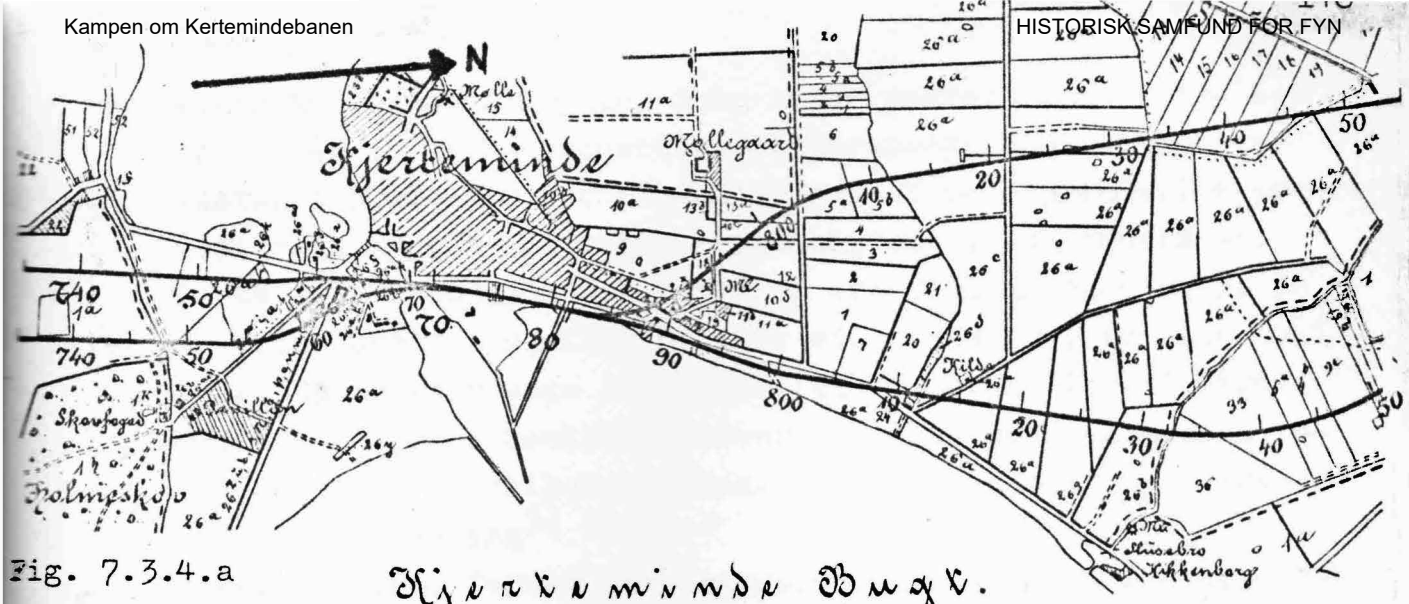


Fig. 7.3.4.a Kjertemindе Bugt.

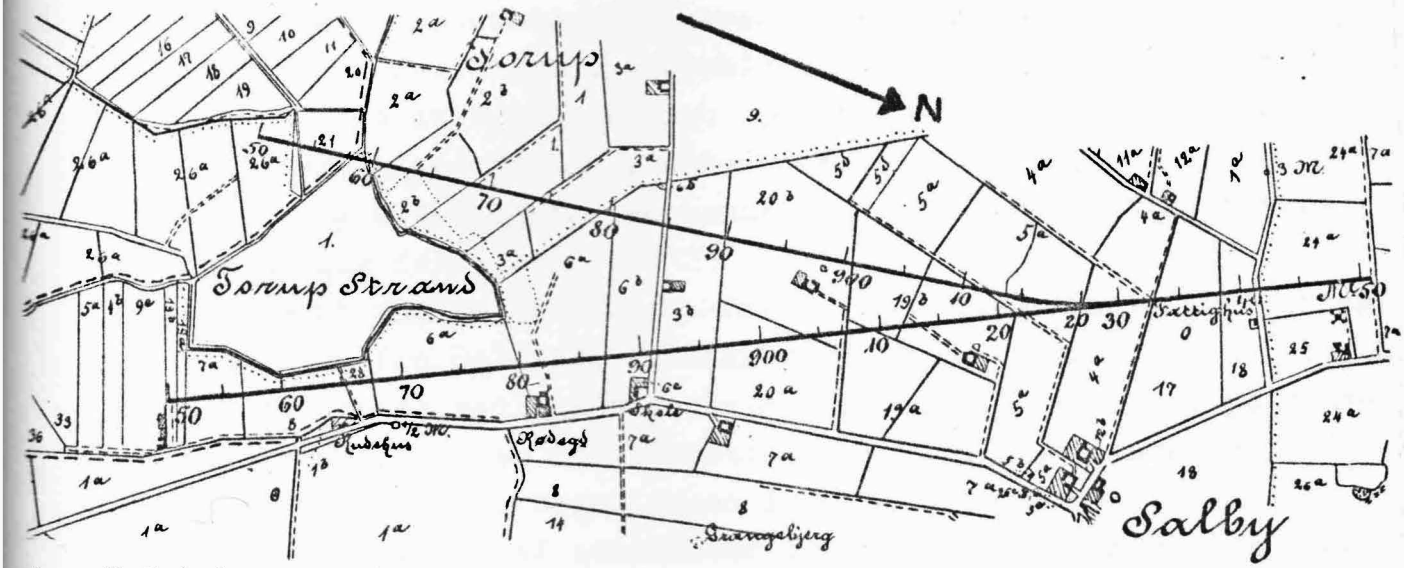


Fig. 7.3.4.b.

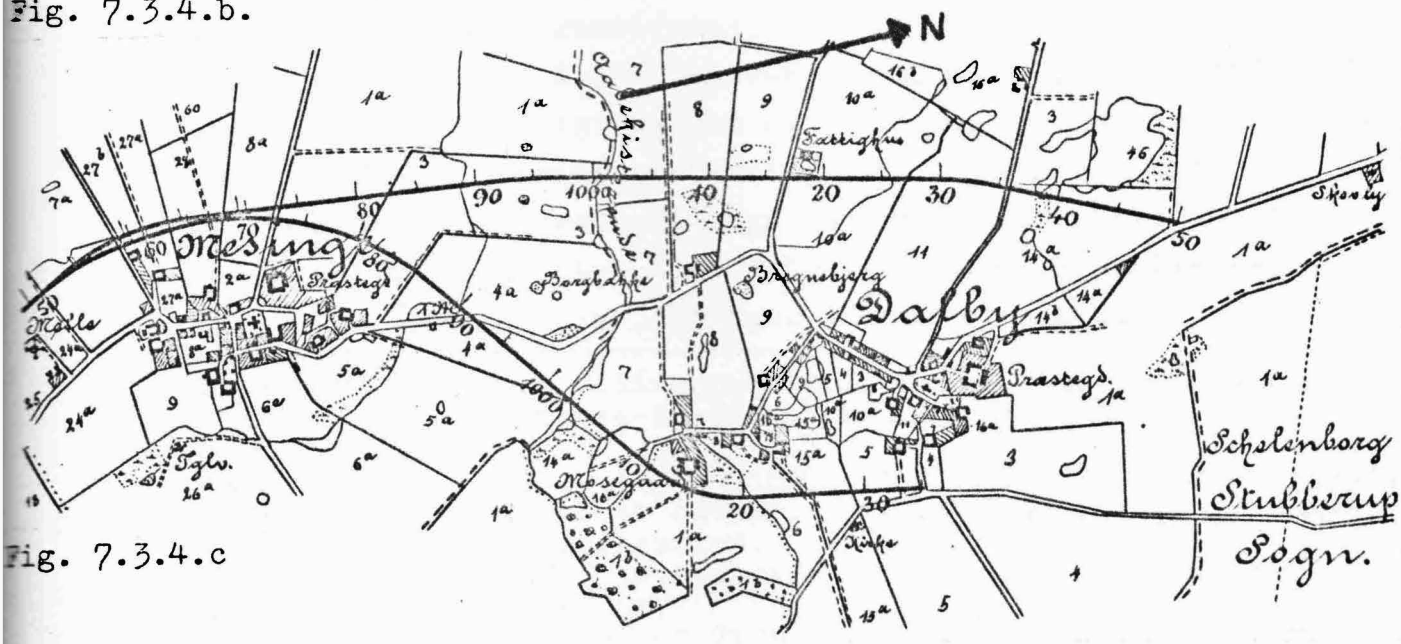


Fig. 7.3.4.c

Fig. 7.3.4.a,b og c Den af Indenrigsministeriet 28/8 1897 foreløbigt approberede forlægning mod vest af den oprindeligt projekterede og ligeledes af Indenrigsministeriet 28/8 foreløbigt approberede østlige linie på Hindsholm
(RA Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 45)

at en Kølstrup-forlægning ikke ville medføre væsentlige besparelser på anlægsbudgettet. Kølstrup-Agedrup kommune var ydermere pludselig for bibeholdelsen af den oprindeligt projekterede Rynkeby-bøjning. Dette skyldtes, at sognerådet, i stedet for bøjningens bortfald, ved forlægningen ville få en endnu større bøjning, hvilket ville medføre, at banen ville komme Rynkeby sogn endnu mere til gode end før. I lighed med året før var bevillingshaverne og Statsbaneanlægenes repræsentanter for bibeholdelsen af den oprindeligt projekterede Rynkeby-bøjning[5].

I oktober 1897 forelå Indenrigsministeriets endelige approbation af Odense-Kerteminde strækningen. Med hensyn til forlægningerne approberede Ministeriet Dræby-forlægningen og forlægningen ved Kerteminde. Det valgte også efter kommissionens indstilling at approbere den oprindelige i 1896 besigtigede linieføring ved Rynkeby, således at den af Ministeriet foreslåede og af besigtigelseskommissionen besigtigede Kølstrup-forlægning faldt væk[6].

Som nævnt var en Skibhusene-forlægning blevet besigtiget efter anmodning fra Heltzen, stiftamtmand og Kgl. kommissarius[7]. Kommissionens medlemmer forholdt sig til forlægningen på samme måde som under den første besigtigelse, hvilket indebar, at der ikke blev foretaget nogen indstilling til Ministeriet, som, på baggrund af udtalelser fra bl.a. Statsbaneanlægene og bevillingshaverne, resolverede, at en Skibhusene-forlægning ikke kunne optages i et Odense-Kerteminde-Dalby projekt[8]. På tidspunktet for besigtigelsen og Indenrigsministeriets resolution manglede distriktsbestyrelsen for Sct. Hans Landsogn kun tilsagn om pro rata deltagelse fra aktietegnerne samt ca. 1.000 kr. i at have tilvejebragt den del af anlægskapitalen, som skulle tilvejebringes lokalt til Skibhusene-for-

---

5) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 28-31.
IMOA 3159/1900, skr. af 4/10 1897 fra Ernst, Statsbaneanlægene, til Indenrigsministeriet og skr. af 22/9 1897 fra bevillingshaverne til Kgl. kommissarius.
6) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 45, skr. af 8/10 1897 fra Indenrigsministeriet.
7) IMOA 3159/1900, skr. af 21/8 1897 fra Kgl. kommissarius.
8) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 21-25.
IMOA 3159/1900, skr. af 4/10 1897 fra Ernst, Statsbaneanlægene, til Indenrigsministeriet og skr. af 22/9 1897 fra bevillingshaverne til Kgl. kommissarius.

lægningen, da Odense Amtsråd inden besigtigelsen havde tegnet 4.000 kr. og nogle gårdmænd fra Sct. Hans Landsogn 5.000 kr.[9]. Odense Amtsråd havde hermed endelig erklæret sig villig til økonomisk at støtte en forlægning, men dets aktietegning var ikke stor nok til at bringe distriktsbestyrelsen ud over alle problemer med tilvejebringelse af kapital til forlægningen. Amtsrådet bandt sig imidlertid økonomisk til projektet på så sent et tidspunkt, at det næppe kunne få nogen betydning for gennemførelsen af forlægningen, da det forekommer at være yderst tvivlsomt, om forlægningen ville være blevet realiseret, selv om der på tidspunktet for den anden besigtigelse havde eksisteret fuldstændig økonomisk dækning for forlægningen. Skibhusene-forlægningens skæbne blev nemlig først og fremmest beseglet af det fremskredne tidspunkt, da anlægsarbejderne, d.v.s. under- og overbygning, på banen stod for at skulle bortliciteres, og bevillingshaverne derfor ikke ønskede nogen ændring af linieføringen, som kunne forsinke eller endog besværliggøre gennemførelsen af det samlede baneprojekt.

Selv om det for bevillingshaverne var tilstrækkeligt virkningsfuldt over for Indenrigsministeriet at fastholde, at det var for sent at foretage forlægninger af banelinien, ansporedes bevillingshaverne utvivlsomt yderligere hertil af den for Sct. Hans Landsogn uheldige omstændighed, at landsognets interesse i og behov for at få en baneforbindelse til Odense kolliderede med Odense kommunes byplanlægning i forbindelse med banen[10]. Byrådet kalkulerede i 1897 med at få oprettet en kvægrampe, et marked og et slagteri til de dyr, som via baneforbindelsen med landkommunerne fragtedes til Odense. Desuden var der udarbejdet en bebyggelsesplan for Kræmmermarken,

---

Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 45, skr. af 8/10 1897 fra Indenrigsministeriet.

9) Vedr. anlægsomkostningerne for en Skibhusene-forlægning jvfr. det relevante ansnit i 7.1.
Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 21.
Odense Amtsråds Forhandlinger, 25/8 1897.
IMOA 3159/1900, erklæring af 8/8 1897 fra fem gårdmænd i Sct. Hans Landsogn om at have tegnet 5.000 kr. i en Skibhusene-forlægning.

10) IMOA 3159/1900, skr. af 22/9 1897 fra bevillingshaverne til Kgl. kommissarius.

d.v.s. hele det nuværende Kochsgade-kvarter[11]. En forlægning af banen om ad Skibhusene ville da være ensbetydende med, at alle bebyggelsesplaner ville blive kuldkastede, og kommunens jord ville blive forskåret. En forlægning ville nemlig medføre, at hovedparten af Odense kommunes jord i Kræmmermarken ville blive klemt inde mellem Statsbanen og Kerteminde-banen. At det ikke var anlægsøkonomiske overvejelser, som var årsag til forlægningens kranke skæbne, fremgår yderligere af den omstændighed, at bevillingshaverne og Statsbaneanlægene efter den anden besigtigelse, hver eneste gang distriktsbestyrelsen troede, at sagen var i orden, fandt mangler et eller andet sted i projektet til forlægningen, og da der endelig ikke var mere at udsætte på projektet, og distriktsbestyrelsen havde taget højde for alle mulige og umulige eventualiteter, var det definitivt for sent[12].
Liniebesigtigelseskommissionen besigtigede både den vestlige og den østlige Hindsholm-linie. Linierne fremgår af Fig. 7.3.1 side 142 og Fig. 7.3.4 a, b og c side 146. I kommissionen var der som nævnt enighed om at vælge den oprindeligt projekterede, d.v.s. den østlige linie, fra Salby til Dalby og at overlade valget af en østlig eller vestlig linie fra Kerteminde til Salby til bevillingshaverne[13]. Disse indstillede til Indenrigsministeriet, at den østlige banelinie burde approberes i sin helhed fra Kerteminde til Dalby ud fra ønsket om at fastholde den oprindeligt projekterede linieføring, for således at undgå, at realiseringen af projektet blev forhalet[14].
Statsbaneanlægene støttede bevillingshaverne i valget af den østlige linieføring på Hindsholm ud fra et anlægs- og som

---

11) Ind. skr. nr. 85, skr. af 26/2 1897 fra Odense Byråd til bevillingshaverne, vedlagt en betænkning af 13/2 1897, mrkt. ad nr. 85, fra Odense Byråds Udvalg for Tekniske Anliggender.
12) IMOA 3159/1900, udskrift af Sct. Hans Landdistrikts forhandlingsprotokol af 20/10 1897 af møde 19/10 1897 vedr. pro rata deltagelse for distriktsbestyrelsens tegnede 10.000 kr. og de privat tegnede 5.000 kr. Konsortiet Døckerslunds tegning af de resterende 1.000 kr. i en forlægning af 20/10 1897. Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 46, Indenrigsministeriets definitive afslag af 30/11 1897 m.h.t. en Skibhusene-forlægning til Kgl. kommissarius.
13) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 34-42.
14) IMOA 3159/1900, bevillingshavernes indstilling vedr. Hindsholm-linien til Kgl. kommissarius af 6/11 1897. Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 34-42.

følge deraf driftsøkonomisk synspunkt, idet en forlægning mod vest bl.a. ville medføre forøgede ekspropriationsudgifter til Kerteminde kommune[15]. Således negligeredes de fra Hindsholm fremsatte ønsker om en vestlig linieføring, og denne linie fulgtes op, da Indenrigsministeriet i november 1897 endeligt approberede den østlige retningslinie for Kerteminde-Dalby forlængelsen[16]. Da der således sidst i 1897 forelå en endelig approbation fra Indenrigsministeriet på hele Odense-Kerteminde-Dalby strækningen, blev anlægsarbejderne på banen sidst i december udbudt i licitation, og i februar 1898 sluttede bevillingshaverne kontrakt med entreprenørerne Johannsen & Saabye, København, om udførelsen af ovennævnte anlægsarbejde[17].

Indenrigsministeriets endelige approbation af den oprindeligt projekterede østlige Hindsholm-linie medførte, at der på Hindsholm yderligere blev foretaget aktietegninger på et beløb af 12.000 kr. for at få en vestlig forlægning af banen fra Kerteminde til Salby[18]. Ministeriet var dog, i lighed med bevillingshaverne og Statsbaneanlægene, fortsat stemt for at fastholde approbationen af den østlige Kerteminde-Dalby linie, da banelinien nu en gang var bestemt og udførelsen af arbejderne i henhold hertil var givet i enterprise, og en ændring af linieføringen formentlig ville medføre en betydelig forsinkelse af hele anlægsarbejdet[19]. Pludselig skiftede Indenrigsministeriet imidlertid standpunkt og approberede d. 12. marts 1898 den vestlige forlægning af banelinien fra Kerteminde til Salby[20]. Omslaget i Ministeriets holdning foranledigedes dels af en trykt adresse fra Hindsholm med anmodning om en vestlig

---

15) IMOA 3159/1900, skr. af 4/10 1897 fra Ernst, Statsbaneanlægene, til Indenrigsministeriet.
Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 34-42.
16) IMOA 3159/1900, skr. af 29/9 1897 fra Viby og Mesinge sogneråd.
Kgl. Kom. ved. OKD, journalsag nr. 45, skr. af 13/11 1897 fra Indenrigsministeriet.
17) Kon. ud. skr., skr. af 3/1 1898 fra bevillingshaverne til overingeniøren ved Statsbaneanlægene.
Div. dok. vedr. aktie., skr. af 27/12 1897 fra Schierbeck, Statsbaneanlægene, til sagfører Knudsen.
Kon. ud. skr., skr. af 7/2 1898 fra bevillingshaverne til overingeniøren ved Statsbaneanlægene vedr. kontrakt om anlægsarbejderne.
18) De 12.000 kr. til en vestlig Hindsholm-linie var skaffet således: Viby sogneråd 3.000 kr.af 17/2 1898, Juel, Hverringe, 2.000 kr. af 17/2 1898, Mesinge sogneråd 2.500 kr. af 17/2 1898, Spare og Laanekassen for Kjerteminde og Omegn, 2.500 kr. af 17/2 1898, Lars Hansen, Salby, 2.000 kr. af 18/2 1898.

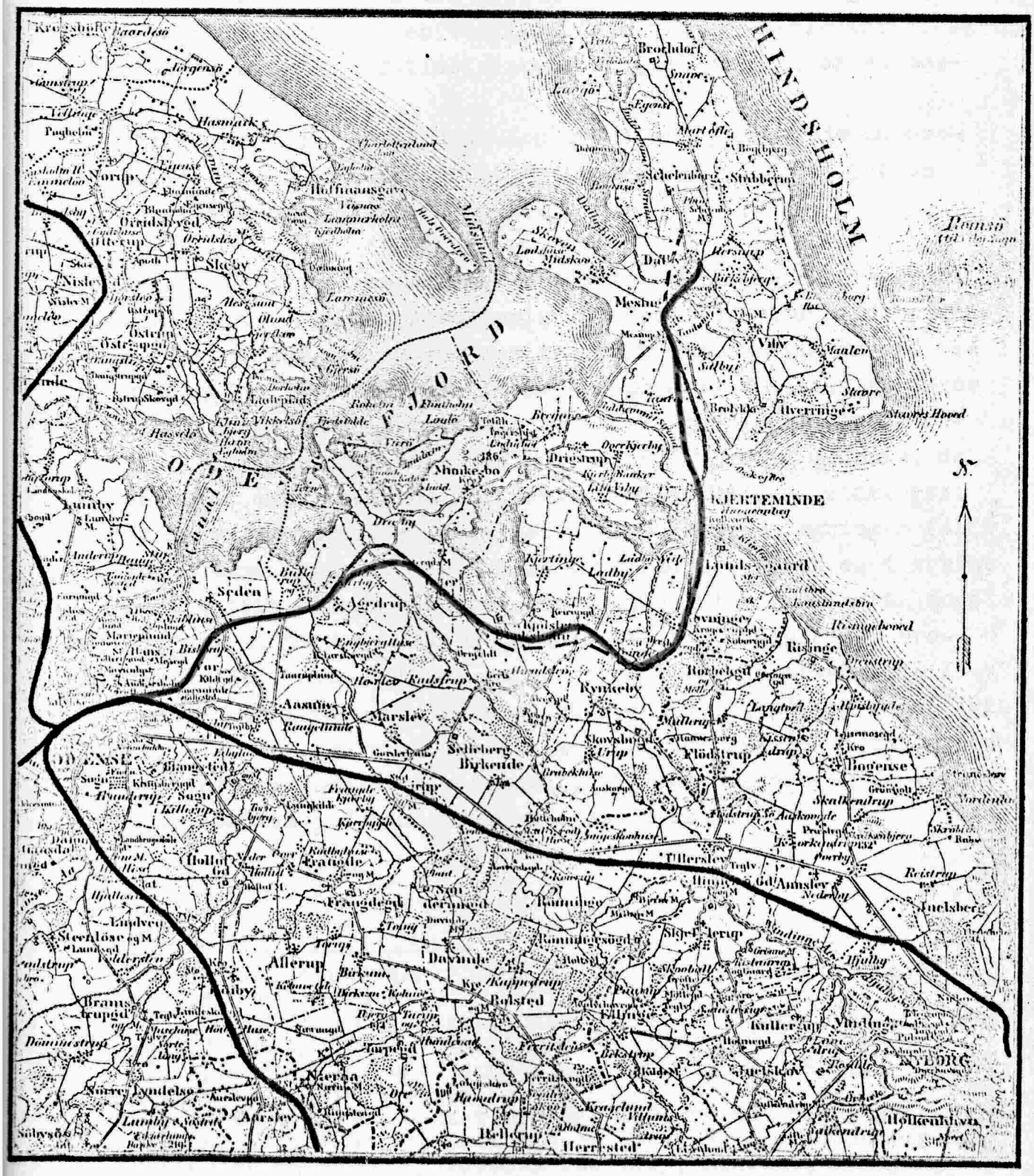


Fig. 7.3.5 Den af Indenrigsministeriet endeligt approberede Odense-Kerteminde-Dalby-linie (indtegnet med grønt) (RA Kgl. kom. ved OKD, journalsag nr. 45 (skrivelse fra Indenrigsministeriet 8/10 1897) og journalsag nr. 66 (skrivelse fra Indenrigsministeriet 22/3 1898))

linie for den sydlige del af Hindsholm-linien, og dels af en fra anlægsentreprenørerne til Indenrigsministeriet rettet henvendelse, hvori det blev tilbudt, at udføre den af hindsholmbeboerne ønskede vestlige linie uden ekstraudgifter for anlægget, da en eventuel merudgift ved en forlægning ville modsvares af de til en vestlig linie tegnede aktiebidrag, og uden forlængelse af tidsfristen for afslutningen af anlægsarbejderne[21].

I foråret 1898 fremstod da den endeligt approberede Odense-Kerteminde-Dalby bane, som det fremgår af Fig. 7.3.5 side 151 (den grønne linie).

Anden besigtigelsesfase var i det hele således ikke særligt ophidsende. Det var karakteristisk for den, at de modstridende interesser, der havde manifesteret sig omkring første besigtigelse, ganske vist stadig kan konstateres, men at disse nu i ret høj grad samvirkede for at få gjort projektet færdigt. Forlægninger blev kun tolereret, hvis den ændring, de indebar, ikke medførte fordyrelser eller sådanne ændringer, at de ville forsinke projektet. Skibhusene-forlægningen faldt, fordi dens gennemførelse ville forsinke projektet og i øvrigt også genere Odense kommune. Kerteminde-Dalby linien var meget nær ved at blive anlagt i henhold til den oprindeligt projekterede linie. Det var først, da anlægsentreprenørerne lovede at foretage ændringen på en sådan måde, så ændringen ikke krævede yderligere aktietegninger end de allerede foretagne og uden forsinkelse af anlægget, at linien ændredes i overensstemmelse med hindsholmbeboernes ønske.

(Samtlige erklæringer i IMOA 3159/1900, uden angivelse af pro rata deltagelse).

19) IMOA 3159/1900, udat., notat i Indenrigsministeriet, dateret ud fra indhold til at ligge før 10/3 1898.

20) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 66, skr. af 12/3 1898 fra Indenrigsministeriet.

21) IMOA 3159/1900, notat af 10/3 1898 i Indenrigsministeriet. Skr. af 10/3 1898 fra entreprenør Johannsen til Indenrigsministeriet og en trykt adresse fra Viby, Mesinge, Dalby og Stubberup sogne til Indenrigsministeriet af 7/3 1898, ifølge ovenstående notat overrakt 10/3 1898.
I juli 1898 forlængedes tidsfristen for anlægsarbejdernes afslutning dog med to måneder (Forhandlingsprotokol II, vedr. Ind. skr. nr. 240, skr. af 13/6 1898 fra Ernst, Statsbaneanlægene, møde af 2/7 1898).

7.4 Striden om størrelsen af Kertemindes bidrag til banens overførsel over Kerteminde havn.

Resultatet af den første besigtigelseskommissions arbejde i 1896 med hensyn til banens overførsel over Kerteminde havn blev, som fremhævet i afsnit 7.1, en indstilling til Indenrigsministeriet om, at Kerteminde station anlagdes nord for havnen i forbindelse med en forlængelse af banen til Dalby. Indstillingen tog intet hensyn til de problemer, som uvægerligt måtte opstå omkring en afgrænsning af, hvad der rent konkret henhørte til overførselen over havnen, d.v.s. den del som Kerteminde kommune skulle betale, og som skulle holdes uden for banens samlede anlægsregnskab, og hvad der henhørte under det almindelige anlægsregnskab. Kommissionen nøjedes blot med at fastslå, at en overførsel skulle ske i henhold til Ministeriet for offentlige Arbejders resolution af 27/12 1895[1].

Under den anden besigtigelse i efteråret 1897 indvilgede Kerteminde Byråds repræsentanter i at underkaste sig Ministeriets bestemmelser i ovennævnte resolution med hensyn til fordelingen af omkostningerne ved banens overførsel over havnen. Det kom imidlertid frem under denne besigtigelse, at bevillingshaverne og byrådet tolkede Ministeriets resolution på hver sin måde, hvilket resulterede i, at parterne var uenige om størrelsen af Kerteminde kommunes bidrag til overførselen og derfor vedtog at overlade ".. Spørgsmaalet til Ministeriets Afgjørelse."[2].

Da hele spørgsmålet om placeringen af Kerteminde station på nordsiden af havnen og herunder Kerteminde kommunes bidrag til en overførsel af banen over havnen og Kerteminde-Dalby forlængelsen var faktorer, som gensidigt forudsatte hinanden, og da overførselen af banen over havnen som grundlag havde Ministeriet for offentlige Arbejders resolution af 27/12 1895, vil der her blive gjort et forsøg på at opstille forskellige tolkningsmuligheder af resolutionen.

Ministeriets resolution bestemte, at Kerteminde Byråd uden forbehold om beløbets størrelse skulle udrede halvdelen af

---

1) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 3-21.
2) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 21-42.

de udgifter, som ville påløbe ved forlæggelsen af banens endepunkt fra den sydlige til den nordlige side af havnen[3]. Hvis der foreløbigt ses bort fra, at det var banens endepunkt, der skulle forlægges til nordsiden af havnen, og i stedet siges, at Kerteminde station skulle forlægges til nordsiden af havnen, er der følgende tolkningsmuligheder m.h.t., hvad der hørte ind under det, som Kerteminde skulle udrede pengene til ved overførselen:

a) selve overførselen, d.v.s. broens og banens bygning over havnen, -

b) selve overførselen samt ekspropriationen af den del af havnen, som lå mellem havnen og stationspladsen, -

c) selve overførselen, ekspropriationen af havnepladsen og ekspropriationen af stationspladsen nord for havnen, -

d) selve overførselen, ekspropriationen af havnepladsen og ekspropriationen af stationspladsen nord for havnen men minus det beløb, som ekspropriationen af stationspladsen syd for havnen ville have belastet anlægsudgifterne med, for på denne måde at nå frem til det beløb, som en station på nordsiden af havnen ville fordyre anlægget med. -

Ministeriets resolution rummede således i hvert fald fire mulige tolkninger. I tilknytning her til, er der tillige mulighed for at stille det spørgsmål, om selve resolutionens forudsætning, nemlig forlæggelsen af banens endepunkt fra den sydlige til den nordlige side af havnen, ikke også rummede mulighed for at postulere, at Kerteminde kommune skulle betale for banestrækningen fra den sydlige del af havnen helt til Dalby, idet forlængelsen ud på Hindsholm må siges at opfylde den ovennævnte forudsætning om forlæggelse af banens endepunkt til den nordlige side af havnen. Da dette imidlertid var absurdt, må konklusionen vedr. Ministeriets resolution blive, at grundlaget for den på tidspunktet for besigtigelserne var blevet i den grad forældet, da Kerteminde ikke mere skulle være banens endepunkt, at det er et spørgsmål, om resolutionen stadig kunne have gyldighed med hensyn til at angive størrelsen af Kerteminde kommunes bidrag. Hvis resolutionen imidlertid stadig havde gyldighed i 1897, var alle problemer dog ikke løst, da det, som ovenfor skitseret, kunne være yderst vanskeligt at nå frem til, hvad der ifølge Ministe-

3) Div. dok. vedr. aktie., skr. af 27/12 1895 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Odense Amt, amtmand Heltzen.

riets resolution skulle opfattes som hørende ind under overførselen af banen over Kerteminde havn.

Under den anden besigtigelse tolkede Kerteminde Byråds repræsentanter Ministeriets resolution som det ovenfor er anført under punkt a, d.v.s. at byrådet mente, at det kun skulle betale for banens og broens bygning over havnen. Bevillingshaverne henregnede derimod både udgifterne ved selve overførselen og de forøgede udgifter ved ekspropriation af havne- og stationsplads til de med overførselen forbundne udgifter, d.v.s. en tolkning som svarede til den ovenfor i punkt d anførte[4].

Stridighederne mellem Kerteminde Byråd og bevillingshaverne om størrelsen af Kerteminde kommunes bidrag til overførselen af banen over Kerteminde havn fortsattes til og med udgangen af 1899, således at anlægsarbejderne på banen var afsluttede, inden spørgsmålet fandt sin endelige løsning[5]. Ekspropriations- og taxationsforretninger i 1898 bidrog væsentligt til, at der først på et meget fremskredet tidspunkt fandtes en løsning på problemet vedr. Kertemindes andel af omkostningerne ved banens overførsel over havnen[6]. Spørgsmålet om Kertemindes bidrag til overførselen forsinkedes imidlertid først og fremmest af, at det lykkedes de to stridende parter at forplumre sagen så grundigt, at Indenrigsministeriet i realiteten opgav at finde ud af, hvad man i grunden var uenige om[7]. Tilsyneladende havde både bevillingshaverne og Kerteminde Byråd under den anden besigtigelse vedtaget at overlade tolkningen af det daværende Ministerium for offentlige Arbejders resolution til Indenrigsministeriet, men af stridighederne parterne imellem i de næste par år fremgår, at uenigheden var så stor, at man, hvor paradoksalt det end lyder,

---

4) Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897, p. 33f..

5) Ind. skr. nr. 533, skr. af 9/10 1899 fra Ernst, Statsbaneanlægene, til bevillingshaverne. Vedlagt foreløbig afleveringsprotokol over anlægget af 5/10 1899.

6) 12-22 april 1898 afholdtes ekspropriationsforretning (Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses- og Ekspropriations-Kommissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby Jernbane, Odense, 1898, p. 3-31).
18-23 juli 1898 afholdtes taxation (Udskrift (I) af Taxationsprotokollen for Jernbanen Odense-Kjerteminde-Dalby 1898, Odense, 1898, p. 3-15).
30. august 1898 taxation (Udskrift (II) af Taxationsprotokollen for Jernbanen Odense-Kjerteminde-Dalby 1898, Odense, 1898, upag.).

7) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 71, skr. af 29/5 1899 fra Indenrigsministeriet til Kgl. kommissarius, kommuniceret til bevillingshaverne 7/6 1899, Div. dok. vedr. aktie. .

ikke var i stand til at blive enige om, hvad man var uenige om. Kerteminde Byråd var stadigvæk fast besluttet på kun at ville betale selve banens overførsel over havnen. Heri var intet nyt. Det nye bestod derimod i byrådets påstand om, at forudsætningen for overførselen af banen i 1897 var en ganske anden end i 1895, idet Kerteminde dengang havde været alene om at ønske stationen anlagt på den nordlige side af havnen. Grundlaget for Kerteminde kommunes andel i de med overførselen forbundne udgifter var dengang ifølge byrådet en anden, nemlig en Odense-Kerteminde bane. I og med at forlængelsen var optaget i det samlede anlæg, måtte byrådet være løst fra de økonomiske forpligtelser, som oprindelig var tilsigtet med Ministeriets resolution. Denne måtte da udsættes for en omfortolkning, hvilket byrådet mente at have gjort under den anden besigtigelse. Da resolutionen således oprindeligt tilsigtede helt andre forhold, måtte den på sin vis være ugyldig, og det var derfor byrådets udlæggelse af resolutionen i efteråret 1897 Indenrigsministeriet skulle tage stilling til, og ikke selve resolutionen[8].

For at undgå at banens pengeforhold forrykkedes holdt bevillingshaverne som før stejlt på, at Indenrigsministeriet skulle komme med en tolkning af resolutionen, skønt der ifølge deres overbevisning ikke kunne være tvivl om, at Kerteminde kommune skulle udrede halvdelen af alle de med overførselen forbundne merudgifter, heri inkluderet ekspropriationsudgifterne. Bevillingshaverne benægtede samtidig på det bestemteste, at banens forlængelse til Dalby kunne få nogensomhelst indflydelse på størrelsen af Kertemindes bidrag til overførselen, da tillægskoncessionen netop var modtaget på baggrund af, at overførselen over havnen holdtes udenfor det almindelige anlægsregnskab[9]. Således gjorde bevillingshaverne overførselen og Kerteminde kommunes bidrag til denne til forudsætning for forlængelsen af banen til Dalby, hvorimod Kerteminde Byråd nærmest må siges at have påberåbt sig den modsatte årsagssammenhæng. For at modvirke Kertemindes argumentation om, at beslutningen om at forlænge banen til Dalby havde ændret situationen i en sådan grad, at Ministeriets resoluti-

---

8) Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 71, skr. af 31/3 1899 fra Kerteminde Byråd til Kgl. kommissarius. Memorandum på i alt 22 sider.

9) IMOA 3159/1900, skr. af 15/10 1898 fra bevillingshaverne til Kgl. kommissarius. Memorandum på ialt 12 sider. Fremkaldt af en skr. af 13/9 1897 fra Kerteminde Byråd til Indenrigsministeriet, IMOA 3159/1900, vedr. den anden besigtigelse og beslutningen om at forelægge spm. om Kertemindes bidrag til overførselen for Indenrigsministeriet.

on ikke længere var gyldig, beskyldte bevillingshaverne Kerteminde Byråd for at have taget initiativet til banens forlængelse til Dalby, hvad der var i direkte modstrid med den omstændighed, at det var hindsholmkommunerne, der havde foranlediget Kerteminde-Dalby projektet genoptaget[10].

Ministeriet for offentlige Arbejders resolution af 27/12 1895 resulterede hermed i alle de forventede afgrænsnings- og tolkningsproblemer. Resolutionen kan dog ikke alene bære ansvaret for, at bevillingshaverne kort tid før banens åbning kunne komme til at stå i den uheldige situation at have et stort deficit på anlægsregnskabet, da det formentlig ville blive herfra, at f.eks. pengene til ekspropriationsudgifterne til nordsiden af Kerteminde havn skulle hentes. Bevillingshavernes politik havde i 1895 været under alle omstændigheder at få reddet sig en koncession i land på en Odense-Kerteminde bane uden at tage det mindste hensyn til de problemer, som uvægerligt ville opstå på længere sigt, når en del af banen skulle holdes uden for det samlede anlæg. Problemerne forstærkedes tilmed yderligere af den omstændighed, at der på den anden side af overførselen over havnen opstod et banestykke, som var afhængig af denne overførsel. Bevillingshavernes kortsynethed havde således gjort sit til, at spørgsmålet om størrelsen af Kertemindes bidrag til overførselen blev så problematisk.

Indenrigsministeriet slap imidlertid for at skulle tolke resolutionen og undgik således at skulle tage stilling til, hvor meget Kerteminde kommunes bidrag til overførselen af banen over havnen kunne komme til at beløbe sig til, idet Kgl. kommissarius på opfordring af bevillingshaverne tog initiativ til et møde mellem Kerteminde Byråd og bevillingshaverne om sagen i september 1899[11]. Mødet resulterede i en

---

10) Som note 9.
Vedr. genoptagelsen af Kerteminde-Dalby projektet se afs. 7.2.
11) Kgl. Kom. ved OKD, ujournaliseret, henlagt i journalsag nr. 71, skr. af 22/7 1899 fra bevillingshaverne til Kgl. kommissarius.
Kgl. Kom. ved OKD, journalsag nr. 71, koncept til skr. af 26/7 1899 fra Kgl. kommissarius til Kerteminde Byråd.
Kgl. Kom. ved OKD, ujournaliseret, henlagt i journalsag nr. 71, skr. af 6/8 1899 fra Kerteminde Byråd.
Stiftamtmand, Kgl. kommissarius, Heltzen var død 7/11 1898, hans efterfølger som stiftamtmand, de Jonquiéres, efterfulgte ham også som Kgl. kommissarius, indstillingen herom blev foretaget 5/12 1898, IMOA 3159/1900. Ind. skr. nr. 332, skr. af 8/12 1898 fra Indenrigsministeriet til bevillingshaverne.
Frederik de Jonquiéres, 1854-1925, cand. jur. 1878, 1881 ansat i Indenrigsministeriet, 1893 fuldmægtig og ekspeditionssekretær, 1894-98 departementschef for 1. departement,

overenskomst, ifølge hvilken byrådet udover de allerede tegnede 11.500 kr. til en Odense-Kerteminde bane yderligere tegnede 58.000 kr. samt pro rata deltagelse for hele Odense-Kerteminde-Dalby banen. Bevillingshaverne skulle på deres side udrede ekspropriationserstatningerne og alle andre udgifter ved overførselen. Byrådets aktietegning skulle modregnes i den ekspropriationsgodtgørelse, som byrådet skulle modtage for eksproprieringen af kommunens jord ved havnen[12].

Kertemindes samlede ekspropriationsgodtgørelse kom til at udgøre 164.000 kr., hvoraf 89.000 kr. dog var erstatning for "ulemper," således at disse penge hovedsageligt skulle bruges til at udbedre de skader med, som banens (broens) overskæring af havnen ville komme til at forvolde[13]. Kertemindes reelle ekspropriationsindtægt kom således til i alt at udgøre 75.000 kr. Da byrådet imidlertid som følge af overenskomsten og anlægget af et havnespor langs havnens nordlige side endte med at tegne aktier i et Odense-Kerteminde-Dalby anlæg for 95.000 kr., som skulle modregnes i ekspropriationsgodtgørelsen, måtte dette medføre, at byrådet fik et underskud på 20.000 kr., eller sagt på en anden måde medførte overenskomsten, at Kerteminde kunne nøjes med at optage et lån eller på anden vis fremskaffe ca. 20.000 kr. for at dække byens udgifter til en Odense-Kerteminde-Dalby bane[14].

Hvis overenskomsten ikke var blevet indgået, skulle Kerteminde have lånt eller på anden måde fremskaffet et betydeligt større beløb. Dette kan tilnærmelsesvis beregnes på følgende måde. Ifølge Ministeriets resolution af 27/12 1895 skulle Kerteminde

---

1898-1909 stiftamtmand over Fyens Stift og amtmand over Odense Amt (Kraks Blå Bog, 1969, p. 71 og 1911, p. 237. Laursen: Den civile Centraladministration 1894-1913, Kbh., 1921, p. 61). Da Jonquiéres' udnævnelse til Kgl. kommissarius skete på et for baneprojektet så fremskredet tidspunkt, at de væsentlige problemer m.h.t. baneanlægget var løst, blev hans indflydelse på baneprojektet yderst begrænset, hvorfor kommissariusskiftet ikke er medtaget i teksten.

12) Div. dok. vedr. aktie., bekræftet genpart af 5/9 1899 af overenskomsten af 4/9 1899 mellem bevillingshaverne og Kerteminde Byråd.

13) Der gøres opmærksom på, at der i teksten opereres med afrundede tal.
Div. anlægssager 1896-1913, genpart af landinspektør Krarup's attest af 22/2 1901 over de Kerteminde Kommune tilkommende ekspropriationserstatninger.
Udskrift (I) af Taxationsprotokollen for Jernbanen Odense-Kjerteminde-Dalby 1898, Odense, 1898, p. 4f..

14) Kerteminde Byråds aktietegning til en Odense-Kerteminde-Dalby bane fremgår af tabel 7.4.1 side 159.

Tabel 7.4.1 Den lokale aktietegning til en Odense-Kerteminde-Dalby bane.

Aktietegner	Strækning O - K	Strækning K - D	pro rata	vestlig K - D	Sum
Odense Amtskommune	95.000	30.000	35.000		160.000
Odense Kommune	156.000		44.000		200.000
Kerteminde Kommune	11.500	58.000	19.600		95.500[1]
Seden-Aasum	12.000		3.400		15.400
Munkebo	12.000[2]		3.400		15.400
Kølstrup-Agedrup	55.000		15.400		70.400
Rynkeby-Revninge	32.000		9.000		41.000
Drigstrup	6.000				6.000
Viby	12.000		3.600	3.000	18.600
Juel, Viby kommune		5.000	1.400	2.000	8.400
Mesinge		25.000	7.000	2.500	34.500
Dalby-Stubberup		35.000	8.500[3]		43.500
Juel-Brockdorff, baroniet Schelenborg i Dalby-Stubberup komm.		20.000	5.600		25.600
Sparekassen for Kjerteminde og Omegn				2.500	2.500
Lars Hansen, Salby				2.000	2.000
Fyens Discontokasse	(1.000)				1.000
Albani	(1.000)				1.000
Fyens Stifts Kommunefond	(4.000)				4.000
Knudsen, formand for direktionen	(400)				400
C. Hansen, medlem af direktionen	(400)				400
Forskellige private aktietegnere	(9.200)				9.200
Den samlede aktietegning til en Odense-Kerteminde-Dalby bane, tegnet lokalt					754.800 kr.

Anmærkning:

Den samlede aktietegning fra de enkelte tegnere har som kilde OKMJ, aktieprotokol 1905-1959. Aktietegningerne til en Odense-Kerteminde bane er at finde i note 11, afsnit 6.3 side 109. Aktietegningerne til en Kerteminde-Dalby forlængelse er at finde i noterne 19 og 20, afsnit 7.2 side 135f. Kerteminde Byråds tegning på 58.000 kr., som trods alt nærmest må siges at gælde hele banen, fremgår af afsnit 7.4. Pro rata tegningen udgjorde 28 % af den oprindelige aktietegning, hvilket kan udledes, når de oprindelige aktietegninger og den endelige aktietegning er kendte. Pro rata tegninger rundedes sædvanligvis op til hele hundreder. De til en Kerteminde-Dalby forlægning mod vest yderligere

aktietegninger fremgår af note 18, afsnit 7.3 side 150.

Noter:

1) Kerteminde Byråds endelige aktietegning indeholder tillige byrådets andel af udgifterne til et havnespor anlagt langs havnens nordlige side, anlægssum 6.400 kr. (Knudsen's notat i Div. anlægssager 1896-1913 i lægget Regnskabsmødet 19-23/11 1900).
2) Dræby-forlægningen resulterede i at Munkebo, i stedet for de oprindeligt tegnede 14.000 kr., nedsatte aktietegningen med 2.000 kr. til 12.000 kr. (Ind. skr. nr. 164, skr. af 31/12 1897 fra Munkebo sogneråd til bevillingshaverne).
3) Pro rata tegningen skulle fra Dalby-Stubberup kommune have udgjort 9.800 kr., men sogneråd nægtede at deltage i de øgede anlægsudgifter, som overenskomsten af 4/9 1899 mellem Kerteminde Byråd og bevillingshaverne belastede det samlede anlægsbudget med (Div. dok. vedr. aktie., skr. af 24/12 1899 fra Dalby-Stubberup sogneråd til Kgl. kommissarius, genpart, bekræftet af kommissarius). Bevillingshaverne eftergav i 1902 sogneråd restbeløbet på 1.300 kr., da der var overskud af aktiekapital i forhold til anlægsudgifterne (Forhandlingsprotokol III, mødet af 15/12 1902 vedr. Ind. skr. nr. 1007).

udrede halvdelen af udgifterne til overførselen. Disse var ca. 164.000 kr. i ekspropriationsgodtgørelse plus ca. 35.000 kr. til selve anlægget eller i alt 199.000 kr.[15]. Kertemindes halvdel heraf ville således have kommet til at udgøre ca. 99.500 kr.. Efter overenskomsten skulle Kerteminde kun betale 58.000 kr. plus pro rata heraf for overførselen. Pro rata sattes til 28 %, hvilket medførte, at Kerteminde til selve overførselen kun kom til at betale ca. 74.000 kr. eller ca. 25.000 kr. mindre end hvis overenskomsten ikke var blevet indgået, som følge heraf var Kerteminde kun nødsaget til at låne eller fremskaffe de ovennævnte 20.000 kr. i stedet for ca. 45.000 kr.[16].

Den samlede pro rata tegning kan ud fra tabel 7.4.1 side 159 udregnes til i alt at have udgjort 156.000 kr.. Af disse fremkom 25.000 kr. ved overenskomsten med Kerteminde Byråd, hvilket vil sige, at der i pro rata skulle have været udredet 25.000 kr. mindre, hvis overenskomsten med Kerteminde Byråd ikke var blevet indgået, og Kerteminde havde udredet halvdelen af omkostningerne ved overførselen af banen over havnen. Efter overenskomsten udredes der af de, der betalte pro rata, 28 % = 156.000 kr. 1 pro rata procent var således $\frac{156.000}{28}$, hvilket medførte, at pro rata procenten uden overenskomsten med Kerteminde ville have været 25.000 : $\frac{156.000}{28}$ eller 4½ % lavere, d.v.s. 23½ % i stedet for 28 %.

---

15) Cfr. i Div. dok. vedr. aktie., Statsbaneanlægenes overslag af 14/11 1895 vedr. omkostningerne ved overførselen.
16) Vedr. pro rata procenten på 28 se anmærkningen til tabel 7.4.1 side 159.

Stridighederne omkring Kerteminde kommunes andel af de med banens overførsel over havnen forbundne omkostninger afsluttedes først definitivt på så fremskredet et tidspunkt som i slutningen af december 1899, da de øvrige aktietegnere først da havde godkendt overenskomsten med Kerteminde. På dette tidspunkt var anlægsarbejderne på banen færdige.
Overenskomsten mellem Kerteminde Byråd og bevillingshaverne kan betragtes som et kompromis mellem parterne, hvor Kerteminde kom til at betale mere, end hvad selve overførselen af banen over havnen kostede, men ikke så meget, som købstaden skulle have udredet, hvis den skulle have betalt halvdelen af samtlige meromkostninger derved.
Ministeriets resolution blev således ikke officielt udsat for en tolkning. Alligevel må overenskomsten tages som et udtryk for, at grundlaget for resolutionen med tiden havde ændret sig så meget, at det ville have været vanskeligt at påføre Kerteminde den oprindeligt tilsigtede andel af meromkostningerne ved banens overførsel over Kerteminde havn.

7.5 Banens åbning.

Odense-Kerteminde-Dalby banen, som i april 1900 blev åbnet for drift, kostede ifølge det officielle anlægsregnskab 1.509.600 kr. at anlægge[1]. I virkeligheden burde anlægssummen sættes til enten ca. 15.000 kr. mindre eller til 50.000 kr. mere, alt efter om anskaffelsen af ekstra driftsmateriel år 1900 påførtes det samlede anlægsregnskab eller skulle dækkes af banens første driftsoverskud[2]. Grunden til, at den ovennævnte fiktive anlægssum netop kom til at udgøre dette beløb, var, at den lokalt tilvejebragte aktietegning, som det fremgår af tabel 7.4.1 side 159, udgjorde 754.800 kr. incl. pro rata tegningen, og at statskassen i henhold til

1) IMOA 2736/1900, skr. af 31/3 1900 fra Kgl. kommissarius til Indenrigsministeriet.
Forhandlingsprotokol II, referat af mødet 28/4 1900.
Bilag og div. skrivelser vedr. anlægsregnskabet 1896-1913, skr. af 1/8 1904 fra Kgl. kommissarius til bevillingshaverne, kommunication af skr. af 28/7 1904 fra Ministeriet for offentlige Arbejder, oprindelig journaliseret som Ind. skr. nr. 1041.
2) Bilag og div. skrivelser vedr. anlægsregnskabet 1896-1913, koncept til skr. af 17/12 1902 fra bevillingshaverne til Kgl. kommissarius.
I Ind. skr. nr. 989 indlagt regnskabsoversigter for årene 1900, 1901, 1902. som viser samlede anlægsbudgetter på henholdsvis 1.425.310kr., 1.488.301 kr. og 1.494.226 kr..

til Privatbaneloven af 1894 skulle udrede den samme aktietegning som der var tegnet lokalt. Herved kom banens aktiekapital til at udgøre 1.509.600 kr. .

Bevillingshaverne ledede foruden banens anlæg tillige banens drift frem til det tidspunkt i slutningen af 1900, hvor den konstituerende generalforsamling i Odense-Kerteminde-Dalby Jernbaneselskab afholdtes, og hvor der, i henhold til de af Ministeriet for offentlige Arbejder i september 1900 stadfæstede love for jernbaneselskabet, valgtes et repræsentantskab, som igen skulle vælge en direktion. Banens drift overgik straks til repræsentantskabet og direktionen, der som driftsbestyrer ansatte C. Fauerholdt, der tillige var driftsbestyrer for Nordfynske Jernbane (Odense-Bogense banen), til at tage sig af den daglige drift. Bevillingshaverne skulle derimod fortsætte og afslutte selve anlægget[3]. Bevillingshavernes hverv som tilsynsførende med banens anlæg var først afsluttet i 1904, da det endelige anlægsregnskab forelå[4].

Repræsentantskabet afspejlede i henhold til selskabets love, hvorledes halvdelen af aktiekapitalen var tilvejebragt af staten og halvdelen lokalt, således at regeringen havde ret til at besætte otte af de seksten teoretisk mulige pladser i repræsentantskabet. I praksis foregik det dog på den måde, at regeringen udpegede to repræsentantskabsmedlemmer, som til sammen havde otte stemmer. Af den anden halvdel udpegede Odense Amtsråd 2, Odense Byråd 2, Kerteminde Byråd 1, landkommunerne 2 og de private aktietegnere 1.

Selskabets første direktion udgjordes af sagfører Knudsen, formand, proprietær Chr. Hansen, Rosenlund og borgmester Wylich, Kerteminde[5] Skønt to af direktionens medlemmer således udgjordes af to af bevillingshaverne på anlægget, kan

---

3) Forhandlingsprotokol III, meddelelse på mødet af 29/12 1900.
Ind. skr. nr. 877, skr. af 1/10 1900 fra Kgl. kommissarius til bevillingshaverne, meddelelse om, at Ministeriet for offentlige Arbejder 28/9 har stadfæstet lovene for aktieselskabet. Lovene findes som bilag, mrkt. ad nr. 877, i et korrektureksemplar.
Ministeriet for offentlige Arbejder var blevet genoprettet ved Kgl. resolution af 27/4 1900, det omfattede, som før, først og fremmest Indenrigsministeriets 2. departement. (Laursen: Den civile Centraladministration 1894-1913, Kbh. 1921, p. 67).

4) Ind. skr. nr. 1040, skr. af 1/8 1904 fra Kgl. kommissarius til bevillingshaverne, kommunication af Ministeriet for offentlige Arbejders skr. af 28/7 1904.

5) Paa 25-Aarsdagen for Indvielsen af Odense-Kjerteminde-Dalby Jernbane 1900-1925, Odense, 1925, p. 2.

der næppe være tvivl om, at Chr. Hansen valgtes i egenskab af repræsentant for landkommunerne, af samme årsag, som han i sin tid i 1891 var blevet optaget i Forretningsudvalget for banen, for at dette udadtil ikke alene skulle bestå af personer med direkte tilknytning til Odense. Valget af Knudsen til formand for direktionen skete formentlig dels for at belønne den mand, som i næsten 10 år havde lagt et meget stort arbejde i at få skaffet Odense en bane til Nordøstfyn, og dels fordi Odense købstad i almindelighed repræsenteredes af bevillingshaverne og i særdeleshed af Knudsen, da denne i 1897 var blevet medlem af Odense Byråd. Wylich blev optaget som repræsentant for Kerteminde By, den tredie af de store aktietegnere i anlægget. Hermed kom sammensætningen af Odense-Kerteminde-Dalby Jernbaneselskabs første direktion til at stå som et smukt udtryk for samtlige i en sådan bane interesserede parter uden at angive de interessemodsætninger, som gennem halvfemserne havde været det fremherskende træk ved arbejdet for en Kerteminde-bane.

7.6 Sammenfatning for perioden 1896-1900.

Udgangspunktet for perioden 1896-1900, i hvilken selve baneanlægget blev foretaget, var en situation med indbyggede inkonsekvenser. Ifølge Privatbaneloven af 1894 kunne der gives koncession og dermed 50 % statsstøtte til en bane helt til Dalby. De 50 % af anlægsomkostningerne ved en bane fra Odense over Kerteminde til Dalby, der skulle rejses lokalt, var skaffet, men Ministeriet havde for at få Kertemindes tilslutning til projektet foranstaltet et kompromis, og der var kun blevet givet koncession på en Odense-Kerteminde bane. Denne bane kunne, så længe der ikke var tale om at forlænge den, efter alle andre end Kertemindes mening lige så godt ende på sydsiden af Kerteminde havn, så udgifterne til banens overførsel over havnen sparedes. Når man alligevel skulle med hestevogn eller til fods fra et eller andet sted på Hindsholm til stationen ved Kerteminde, kunne det være det samme, om man skulle 100 meter længere over den gamle bro til en station syd for Kerteminde havn (og by). For Kerteminde derimod ville det være en alvorlig hæmsko, hvis stationen skulle ligge på havnens sydside, hvor der ikke var bolværk, og dermed ingen muligheder for at læsse direkte i jernbanevogne fra skibe eller fiskerbåde. Her til kom, at jo længere der var mellem stationen og bykernen, jo mindre var chancen for, at Kerteminde ville komme til at profitere handelsmæssigt af folk, der kom med

eller skulle med toget. Resultatet af, at kun Kerteminde havde interesse i at få stationen nord for havnen, var Ministeriet for offentlige Arbejders resolution af 27/12 1895, ifølge hvilken Kerteminde alene skulle udrede de 50 % af udgifterne til overførselen, der ikke betaltes af statskassen. Med Ministeriets beslutning om at ville støtte en overførsel af banen over havnen, kom beslutningen om ikke at forlænge banen ud på Hindsholm imidlertid til at virke endnu mere mærkelig for de, der ønskede en sådan forlængelse, end den havde gjort i forvejen, idet udgiften til overførselen ifølge overslaget ville udgøre ca. ¼ af den samlede udgift til forlængelsen. Der skulle således nu kun udredes de øvrige 3/4 af udgiften til forlængelsen, naturligvis forudsat at Kerteminde valgte at gå ind på Ministeriets betingelser ved overførelsen af banen over havnen. Samtidig med at disse indbyggede inkonsekvenser sikrede, at spørgsmålet om banens forlængelse ud på Hindsholm ville blive rejst, startede så den definitive kamp om banens linieføring mellem Odense og Kerteminde.

Projektet var udarbejdet således, at det sikrede Odense det størst mulige opland. Odense var derfor imod enhver ændring af projektet. Bevillingshaverne ønskede heller ingen ændringer, dels for at sikre Odenses interesser, dels fordi enhver ændring ville medføre, at nogle af aktietegnerne under påberåbelse heraf kunne formindske deres aktietegning. Landkommunerne var indbyrdes splittede, og Kerteminde ønskede for enhver pris at undgå de dele af projektet, som var skadelige for byens interesser, f.eks. banens bøjning op mod Dræby, som kunne give hindsholmboerne mulighed for at tage til Odense uden at komme igennem Kerteminde. Disse synspunkter forfulgte Kerteminde Byråd med en nidkærhed, der nærmede sig obstruktion mod projektet som helhed. En tanke, der vel heller ikke har været byen fjern. Amtsrådets holdning er sværere at fortolke. Når amtsrådets 2 repræsentanter i besigtigelseskommissionen ønskede Dræby-bøjningens bortfald, kan det dels forklares med, at man derved undgik en del besværlige og fordyrende overskæringer af amtslandevejen mellem Odense og Hindsholm, og dels med, at hvis banen forlængedes fra Kerteminde ud på Hindsholm, hvilket amtsrådet ønskede, mistede Dræby-bøjningen sin berettigelse. Den modstand amtsrådets repræsentanter ved første besigtigelse viste mod Rynkeby-bøjningen er svær at forklare af andet end økonomiske grunde, men netop det er måske en forklaring. Rynkeby-bøjningen førte banen så tæt på Flødstrup sogn, at også dette sogn ville få fordel af banen. Men Flødstrup lå i

Svendborg Amtsrådskreds, og hverken Flødstrup-Ullerslev kommune eller Svendborg Amtsråd havde tegnet aktier i banen. Når Odense Amtsråds repræsentanter ved anden besigtigelse gik ind for, at det oprindelige projekt m.h.t. Rynkeby-bøjningen skulle gennemføres, kan det forklares med, at amtsrådet på dette fremskredne tidspunkt ikke ønskede projektet forsinket yderligere. Desuden ville en forlægning i Kølstrup sogn, som foreslået ved anden besigtigelse ikke have medført, at Rynkeby-bøjningen bortfaldt. I anden henseende var Odense Amtsråd villig til at betale betydelige beløb til banen, idet det var amtsrådet, der sammen med de to nordlige hindsholmkommuner kom til at bære udgifterne til banens forlængelse ud på Hindsholm, mens Odense nægtede at tegne i forvisning om, at hindsholmboerne nok skulle komme til Odense enten over Dræby eller over Kerteminde. Hvis hindsholmbeboerne ville køre hele vejen, måtte de og amtsrådet altså betale for forlængelsen. For den sidste del af projektet overtog Odense Amtsråd altså Odense bys rolle som den instans, der ved at tegne et stort beløb gjorde projektet muligt.

Dette skift med hensyn til, hvem der ved sin aktietegning tegnede så store beløb, at projektet blev muligt, må opfattes som en udløber af en længe standende strid mellem Odense Amtsråd og Odense Byråd. De to instanser var enige om, at der burde skabes en bane fra det nordøstlige Fyn til Odense, og at en sådan bane ville være til gavn både for landboerne og for Odenses handelsborgerskab, men de så på den anden side ingen grund til ikke at skubbe så stor en del af udgifterne til projektet som muligt over på den anden part. Det er vel som en udløber af denne strid mellem Odense Byråd og Odense Amtsråd, at man skal se amtsrådets (ganske vist noget halvhjertede) støtte til beboerne i Sct. Hans Landsogn i deres forsøg på at få banen ført om ad Skibhusene, selv om en sådan ændring af linieføringen i væsentlig grad ville forringe Odense kommunes muligheder for at udnytte kommunens store arealer i Kræmmermarken.

Med hensyn til hvor meget Kerteminde kommune skulle betale til banens overførsel over havnen, blev Ministeriets resolution af 27/12 1895 ikke den endelige afgørelse. Årsagen til ændringen kan findes i sagens juridiske aspekter, men en rent magtpolitisk tolkning er dog også mulig. Medens Kerteminde i udgangssituationen, hvor byen var ene om at ønske banen ført over havnen, stod meget svagt, og derfor var nødt til at betale, hvis byen ikke skulle risikere at få en station

lagt syd for havnen, stod byen, efter at Hindsholm-forlængelsen var besluttet, meget stærkt, idet en obstruktion fra Kertemindes side nu kunne komme til at betyde, at man for en periode ville komme til at stå med en Odense-Kerteminde og en Kerteminde-Dalby bane uden nogen forbindelse mellem disse to strækninger. Dette ville Ministeriet naturligvis ikke have accepteret som en permanent løsning, men truslen om obstruktion fra Kertemindes side, i en situation, hvor byen nu ikke var ene om at ønske banen ført over havnen, medførte en betydelig nedsættelse af Kertemindes bidrag til banens overførsel over Kerteminde havn.

8 Konklusion.

For det danske samfund var perioden fra 1848 til 1914 en tid præget af store ændringer. På det politiske område var perioden karakteriseret af de uundgåelige kampe mellem det nye politiske systems grupper, indtil systemet kunne stabiliseres i en balancetilstand, der svarede til magtforholdene. På det økonomiske område var perioden først og fremmest karakteriseret af driftsomlægningen i landbruget med den heraf følgende ændring i de varetyper og mængder, som erhvervet efterspurgte, og de produkter, som det udbød, samt i mindre grad af den begyndende industrialisering, som naturligvis ikke var uden forbindelse med landbrugets driftsomlægning.
Af investeringerne i perioden var jernbanebyggeriet af meget stor betydning. Visse år nåede jernbanebyggeriet op på at udgøre op mod en trediedel af de samlede nettoinvesteringer[1]. Jernbanebyggeriet i perioden må imidlertid ses i sammenhæng med både den politiske og den økonomiske udvikling. De store jernbanebyggerier i 1860'erne og 1870'erne hænger sammen med både den samfundsmæssige dynamik, som den politiske systemændring og tabet af hertugdømmerne havde skabt og den økonomiske fremgang, mens opbremsningen i jernbanebyggeriet fra midten af firserne både var en funktion af, at det politiske system var gået i hårdknude netop på et tidspunkt, hvor landbruget på grund af driftsomlægningen havde stærkt brug for en forbedret infrastruktur, og samtidig en funktion af, at den almindelige økonomiske afmatning fra slutningen af 1870'erne til trods for en lille forbedring i begyndelsen af 1880'erne havde vist sig ikke umiddelbart at kunne overvindes. Genskabelsen af tempoet i jernbanebyggeriet fra midten af 1890'erne var også nøje sammenknyttet med afviklingen af den storpolitiske kamp, og det skulle senere vise sig, at det definitive omslag i konjunkturerne også faldt på dette tidspunkt. Da investeringerne i jernbanebyggeriet var så betydelige, som det var tilfældet, kunne man fristes til, i stedet for at se den økonomiske og den politiske udvikling som parallelle fænomener, at se politisk betingede svingninger i jernbanebyggeriet som årsagen til ændringerne i de økonomiske konjunkturer. Da

1) Hansen, Sv. Aa.: Økonomisk Vækst i Danmark, bd. I, 1720-1914, Kbh., 1972, p. 176.

de ovenfor refererede konjunkturbevægelser imidlertid ikke er noget specielt dansk fænomen, må en sådan forklaring, hvis den skal forsøges, imidlertid anlægges på et internationlt politisk-økonomisk plan i stedet for et dansk.

I det storstilede jernbanebyggeri i Danmark i anden halvdel af det 19. århundrede indtager Kerteminde-banen naturligvis kun en beskeden plads. Banen har imidlertid en række karakteristika, som ikke kan siges at være utypiske for den del af det danske jernbanebyggeri, der skete som privatbaner. Kerteminde-banen kan ikke betragtes som en første rangs sidebane, og blev da heller ikke anlagt i 1870'erne som f.eks. Odense-Svendborg banen. Derimod er Kerteminde-banen typisk i den henseende, at der efter sporadiske planer i 1870'erne og et konkret projekt, der bremsedes i 1880'ernes visnepolitik, skabtes lovgrundlag for den med den store Privatbanelov af 1894. Kerteminde-banen kan måske ikke betegnes som et helt fuldgyldigt eksempel på de baner, som der skabtes lovhjemmel for med lov nr. 88 af 8/5 1894. Denne lov omfattede 29 privatbaneanlæg. To af disse baner blev aldrig anlagt, og fem af banerne blev først anlagt efter senere love. Af de resterende 22 baner åbnede 13 før Kerteminde-banen[2)]. Når Kerteminde-banen først åbnede som nr. 14 af de 22 baner, må det ses som et udtryk for, at der ved Kerteminde-banen var lidt flere problermer, der skulle løses inden anlægget, end ved "gennemsnitsbanen" efter loven. Banen blev dog ikke anlagt på et så exceptionelt tidligt eller sent tidspunkt i forhold til de andre baner efter loven, at den på dette grundlag kan opfattes som egentlig utypisk. Hovedparten af de manifesterede interesser, der kan konstateres under forarbejderne til og anlægget af Kerteminde-banen, er dog også af så almen en art, at de også må have eksisteret ved andre baneanlæg i perioden.

---

2) Følgende baner i lov nr. 88 af 8/5 1894 anlagdes aldrig, § 9A,10 (Næstved-Karrebæksminde) og § 9B,25 (Hurup-Vestervig-Agger). Jvfr. Niels Jensen, p. 256f..
Følgende baner anlagdes i henhold til senere love: § 9A,8 (Køge-Borup ændredes til Køge-Ringsted iflg. lov af 1/4 1913), § 9B,17 (Fjerritslev-Thisted iflg. lov af 16/3 1900), § 9B,21 (Nymindegab-Billum-Varde ændredes til Varde- Nr. Nebel iflg. lov af 27/4 1900. Loven er ikke optaget i registret til Lovtidende for 1900 under Jernbaner), § 9B,24 (Give-Herning, statsbane i henhold til lov af 27/5 1908) og § 9B,29 (Rødkærsbro-Kellerup iflg. lov af 27/5 1908).
Bilag 1, nr. 32-44 åbnede før Odense-Kerteminde-Dalby banen.

Ved et baneanlæg som Kerteminde-banen fandtes der på det lokale plan to typer af interesser: for det første havde landboerne uafhængigt af brugsstørrelse interesse i at få let adgang til en købstad og via den adgang til det overordnede transportsystem for at kunne afsætte produktionen og indkøbe de varer, som man ikke selv producerede eller kunne købe lokalt. Dette er i og for sig ikke specielt for anden halvdel af det 19. århundrede, men med omlægningen i landbruget blev let og hurtig transport meget væsentlig for lønnende afsætning af produktionen, hvad enten det drejede sig om levende dyr, slagtede dyr eller mejeriprodukter. Samtidig med driftsomlægningen og i høj grad i forbindelse hermed steg mængden af de produkter, som indkøbtes til brugene. Det drejede sig dels om gødnings- og foderstoffer til den nye intensive produktion, dels om forbrugsvarer, der nu i højere grad indkøbtes.

Den anden interessetype var købstadsbeboernes og især handelsborgerskabets interesse i, at landbrugets afsætning og indkøb foregik via købstaden, og at der derfor skabtes så god baneforbindelse til købstaden som muligt for så mange landboere som muligt. På det principielle plan er der intet modsætningsforhold mellem disse to interessetyper. Hvis en købstad takket være sin størrelse og sin forbindelse til indførsels- og afsætningskanalerne kunne tilfredsstille landboernes behov for afsætning og indkøb, var det i lige så høj grad i landboernes interesse at få en bane til købstaden, som i købstadens interesse at banen blev anlagt. Interessemodsætningerne opstod altså ikke på grund af modsætning mellem forskellige interessetyper, men fordi forskellige grupper havde ens interesser, som ikke kunne tilgodeses samtidigt. I det konkrete tilfælde var det således både Odenses og Kertemindes interesse at drage så stor en del af handelen med landboerne til sig som muligt, mens det samtidig var de forskellige sognes interesse, at netop de fik let adgang til en station på en bane, der førte til den foretrukne købstad, samtidig med at landbrugene i så ringe grad som muligt blev skåret i stykker af banen. Banen skulle således ikke ligge for langt væk, men da heller ikke netop på ens egen jord.

Foruden de interessemodsætninger, der således opstod indenfor interessegrupper (modsætninger indenfor købstadsinteresser og modsætninger indenfor landbointeresser), optrådte også netop på grund af sammenfaldende interesser et modsætningsforhold

mellem land og by. Da der var blevet enighed om, til hvilken købstad og af hvilken rute banen skulle føres, opstod spørgsmålet, hvordan bidragene til finansiering af denne bane til fælles bedste skulle fordeles mellem amtsråd, landkommuner og købstaden.

For Kerteminde-banen trådte det direkte modsætningsforhold mellem de, der ønskede en bane fra Kerteminde til et punkt på Statsbanen nogenlunde lige langt fra Odense og Nyborg og altså med Kerteminde som tiltrækningspol, og de, der ønskede en bane fra Kerteminde til Odense og altså med Odense som tiltrækningspol, kun i ringe grad frem i 1870'erne, mens det i 1880'erne og især i 1890'erne blev det afgørende spørgsmål. Både i 1880'erne og i 1890'erne opstod baneplanerne først i Kerteminde, og må ses som et forsøg på ved hjælp af en baneforbindelse til Statsbanen at vende stagnation til fremgang ved at skabe bedre transportmuligheder for fiskeeksporten og især tilføre byen opland. Mens dette var en afgørende sag for Kerteminde, var det ikke på samme måde vigtigt for Odenses handelsinteresser netop på daværende tidspunkt at tilføre byen opland ved en baneforbindelse fra byen til det nordøstlige Fyn, herunder Hindsholm. Odense var en by i vækst og foruden Statsbanen fra 1860'erne havde Svendborg-banen i 1870'erne og Bogense-banen i 1880'erne tilført byen opland. Da Kerteminde først i 1880'erne og derefter i 1890'erne fremkom med planer om anlæg af en bane fra Kerteminde til midtpunktet af Statsbanen Nyborg-Odense, kom reaktionen imidlertid prompte, og der blev fremlagt planer om en bane fra et punkt på Statsbanen nær ved Odense eller direkte fra Odense til Nordøstfyn, da anlægget af en bane fra Kerteminde til midtpunktet af Statsbanen mellem Odense og Nyborg ville medføre, at en bane fra Odense ikke senere kunne anlægges. I 1880'erne fremkom projektet om banen til Marslev tæt ved Odense eller direkte til Odense fra kredse i tilknytning til amtsrådet. I 1890'erne fremkom projektet om en bane til Odense direkte fra Odense by. Både i 1880'erne og i 1890'erne blev Odense-linien støttet af hovedparten af landboerne, der langt foretrak en direkte bane til Odense med byens markeder, slagteri og større vareudvalg end en bane fra Kerteminde til Langeskov eller Ullerslev, hvor man så kunne skifte og tage et tog til Odense, idet dette ville være både dyrere og besværligere. I visse tilfælde kunne indkøbene måske foretages i Kerteminde, men det gav en Kerteminde-Odense bane også mulig-

hed for.
Der kan imidlertid konstateres markante forskelle igennem perioden med hensyn til, hvem der økonomisk og ledelsesmæssigt bar planerne om en baneforbindelse til et punkt på Statsbanen nær ved Odense eller, da de første famlende forsøg var ovre, en bane direkte til Odense. Under forsøgene på at skabe en bane i første del af 1880'erne, var det Odense Amtsråd, der, såvel ledelsesmæssigt som med hensyn til at stille den væsentligste del af de økonomiske midler til rådighed, bar projektet. Amtsrådet fandt imidlertid, at landkommunerne viste for ringe interesse, og ønskede at lægge projektet på is, indtil landkommunerne havde manifesteret større interesse og eventuelt overtaget ledelsen af projektet. Amtsrådet trak dog ikke sin økonomiske støtte til projektet tilbage. Resultatet blev, at Odense by, der i begyndelsen af firserne ikke var gået aktivt ind i ledelsen af projektet, formentlig for ikke at miskreditere projektet, hvis det i for høj grad fik ry for at være et udtryk for Odenses interesser, nu overtog den praktiske ledelse af projektet, selv om amtsrådet stadig var største bidragsyder. Når projektet, efter at det lovforlsag, der skulle gøre det muligt, var strandet ved ørkesløshedsdagsorden, ikke blev genoptaget i slutningen af firserne, som andre baneprojekter, der havde lidt samme skæbne, må det tages som et udtryk for den lokale uenighed om projektet, d.v.s. uenigheden med Kerteminde.
Så snart Kerteminde by i begyndelsen af 1891 havde genoptaget planen om en bane fra Kerteminde til et punkt på Statsbanen midt mellem Odense og Nyborg, fremlagde Odense igen planen om en bane til Odense, idet først 1891-udvalget og derefter det heraf udgåede kombinerede udvalg og dettes organ Forretningsudvalget arbejdede for en sådan plan, og idet Forretningsudvalget må opfattes som i det væsentlige repræsenterende Odense Byråd, der takket være valgsystemet i høj grad domineredes af handels- og håndværksborgerskabet. Odense Amtsråd var dog stadig største enkelte bidragsyder til projektet. Da det imidlertid efterhånden gik op for amtsrådet, hvor interesseret Odense by var i at få en bane, nedtrappede amtsrådet forholdsvis sin aktietegning i forvisning om, at Odense Byråd nok skulle tegne de manglende beløb, og fra 1894 stod Odense både som leder af projektet via Forretningsudvalget og som største bidragsyder.
Om det var Odense Byråd eller Odense Amtsråd, der stod som

den økonomiske garant for projektet ved at tegne, hvad der fra anden side måtte mangle i aktiekapitalens tilvejebringelse, skulle imidlertid skifte endnu en gang. Efter at strækningen Odense-Kerteminde var sikret, og efter at de nordligste kommuner på Hindsholm havde rejst spørgsmålet om banens forlængelse fra Kerteminde til Dalby, var Odense af den overbevisning, at hindsholmboerne nok skulle komme til Odense uden at banen blev forlænget til Dalby, enten via Kerteminde eller via stationen i Dræby. Det blev derfor amtsrådet, der ved at tegne det manglende beløb sikrede Hindsholm-forlængelsens gennemførelse. Ledelsesmæssigt var det dog stadig Forretningsudvalget, der nu i samarbejde med det specielle Kerteminde-Dalby udvalg stod for projektet.

Modsætningsforholdet mellem Odense Byråd og amtsrådet i spørgsmålet om, hvem der skulle yde mest til banen, må vel også ses som baggrunden for amtsrådets støtte til Sct. Hans Landdistrikts ønske om at få banen ført forbi Skibhusene, selv om dette ville genere Odenses byplanlægning kraftigt.

Landkommunerne var også i 1890'erne indbyrdes splittede med hensyn til, hvordan linieforløbet skulle være, selv om der i langt overvejende grad var stemning for, at banen skulle ende i Odense. Hindsholmkommunerne lagde sig dog fra begyndelsen ikke fast på, at banen nødvendigvis skulle gå til Odense, selv om også de ønskede det. For hindsholmbeboerne ville f.eks. en Dalby-Kerteminde-Ullerslev bane dog være bedre end slet ingen bane, og det gjaldt derfor om ikke for tidligt at knytte sig til et projekt, da et andet kunne blive det sejrende. Hindsholmboerne kunne således risikere, at de ved på for tidligt et tidspunkt at knytte sig for fast til et Odense-Kerteminde projekt fik en Ullerslev-Kerteminde bane uden forlængelse ud på Hindsholm. hvis Kerteminde-Ullerslev projektet sejrede.

De enkelte landkommuners interesser søgtes gennemført ved at knytte diverse, for en del indbyrdes uforenelige, betingelser om banens retningslinie (d.v.s. linieføring) og stationernes beliggenhed til aktietegningen. Det blev Forretningsudvalgets opgave at forsøge at forene de indbyrdes modstridende interesser mellem landkommunerne på en sådan måde, at landkommunerne i ringest muligt omfang trak deres tilsagn om aktietegning tilbage, og samtidig således, at projektet generelt kunne tjene Odenses interesser. Efter at enighed i første omgang var opnået, var Forretningsudvalget derfor imod enhver

form for ændring af projektet. Da besigtigelseskommissionen under første besigtigelse på det afkortede Odense-Kerteminde projekt foreslog bortfald af bøjningen nordpå ved Dræby, var Forretningsudvalget imod, fordi et bortfald af Dræby-bøjningen ville medføre nedsat aktietegning fra Munkebo og Drigstrup, samtidig med at et bortfald af bøjningen ville formindske det område, der med banen blev gjort til Odenses opland.

I Kerteminde kan der i 1880'erne konstateres fortalere både for en direkte Odense-linie og fortalere for en bane fra Kerteminde til Statsbanen midt mellem Odense og Nyborg. Fortalerne for det sidste projekt var dog klart i overtal. I 1890'erne tilspidsedes situationen imidlertid, og man sluttede i Kerteminde op om Kerteminde-Ullerslev projektet. Kerteminde kom dog meget hurtigt både i 1880'erne og i 1890'erne i defensiven. Ganske vist var det i begge tilfælde i Kerteminde, at planerne om en bane først blev rejst, men i begge tilfælde nåede man meget hurtigt en situation, hvor projektet om en bane fra Kerteminde stik syd til Statsbanen snarere opretholdes for at undgå en Odense-Kerteminde bane, eller hvad der set fra Kertemindes synsvinkel var værre, en bane fra Hindsholm over Kerteminde til Odense, eller allerværst, en bane fra Hindsholm til Odense nord om Kertinge Vig og uden station ved Kerteminde. Det er også ud fra Kertemindes defensive grundholdning, at man skal forstå, at Kerteminde gik med til banen Odense-Kerteminde for at undgå en bane nord om fjorden eller en bane Odense-Kerteminde-Dalby, da det havde vist sig, at Ministeriet trods Kertemindes tilsagn om at bære en meget og formentlig urealistisk stor del af aktiekapitalen til en Kerteminde-Ullerslev bane, ikke umiddelbart var sindet til at meddele koncession på en sådan bane. Senere opstod der i byen bekymring for, at Odense-Kerteminde banen kunne komme til at betyde, at hindsholmboerne tog til Odense via Dræby og således ikke engang tog igennem Kerteminde med mulighed for at gøre ophold her. Da det ikke lykkedes at få Dræby-bøjningen helt fjernet, men kun at få den udjævnet noget, således at banen på dette sted ikke blev ført så langt mod nord, gik Kerteminde derfor med til forlængelsen Kerteminde-Dalby. Efter at forlængelsen ud på Hindsholm var besluttet, var byen endvidere ikke længere i den situation, at byen enten selv måtte betale overførselen af banen over havnen eller acceptere en station syd for havnen, hvad der ville have generet Kerteminde kraftigt, men ingen andre, så længe forlængelsen ud

på Hindsholm ikke var besluttet. Byen kunne derfor med en til obstruktion grænsende stædighed forsøge at få nedsat sit bidrag til overførselen. Takket være, at overførselen nu var en nødvendighed for de øvrige parter, lykkedes det derfor Kerteminde at få nedsat sit bidrag til overførselen væsentligt.

Spørgsmålet om, hvorvidt beslutningerne blev truffet på centralt niveau (Rigsdag, Regering) eller på lokalt niveau, lader sig ikke entydigt besvare. Det er klart, at 1884-projektets stranding i Rigsdagen ved ørkesløshedsdagsorden er et eksempel på, at de lokale bestræbelser blev gjort til intet ved en beslutning på centralt niveau, men det er tvivlsomt, om dette egentligt kan opfattes som aktiv stillingtagen til projektet fra centralt hold. Det må snarere opfattes som et almindeligt udtryk for det politiske systems funktionsvanskeligheder i denne periode. Med projektets genoptagelse og lovgrundlagets skabelse i og med den store Privatbanelov af 1894, er det klart, at der fra centralt hold blev taget væsentlige beslutninger med hensyn til Kerteminde-banen. Således måtte finansieringsplanen ændres, da staten nu ganske vist tilbød at tegne halvdelen af anlægskapitalen som aktier, men samtidig forbød prioritetslån og præferenceaktier. På den anden side optoges begge de lokalt støttede linieføringer alternativt i loven, og beslutningen om, hvilken af de to linier, der skulle gennemføres, blev derved ikke taget centralt på dette tidspunkt. Da det derefter i hvert fald på papiret viste sig, at såvel den ene som den anden mulighed lod sig finansiere, afslog Ministeriet at foretage et valg, men foranstaltede et lokalt kompromis. Også senere i spørgsmålene om linieføringen mellem Odense og Kerteminde og mellem Kerteminde og Dalby viste Ministeriet sig yderst passivt, idet man godkendte alt, hvad der så nogenlunde kunne opnåes enighed om lokalt. Ministriets beslutning om, at Kerteminde alene skulle bære den lokale halvdel af udgifterne til banens overførsel over havnen, var da også kun et udtryk for de lokale magtforhold på det tidspunkt, hvor beslutningen blev truffet. Generelt må man derfor nå frem til, at det svage højreministerium fra 1894 lod spørgsmålene afgøre lokalt, når blot man lokalt kunne enes indenfor de ret vide rammer, som 1894-loven gav for anlæg af en Kerteminde-bane, på samme måde, som Rigsdagen ikke havde taget stilling til, hvilken Kerteminde-bane, der skulle anlægges.

Bilag 1. Fortegnelse over privatbaner i Danmark åbnet 1847-1/1 1901.

Fortegnelsen er opbygget kronologisk efter det tidspunkt - angivet ved lovnr., dato og år - hvor regeringen ved lov bemyndigedes til at meddele koncession på den enkelte privatbane. Hvor dette ikke har været tilstrækkeligt til at give den enkelte privatbane en entydig placering på listen er dato og årstal for åbning af drift taget i betragtning.

Følgende kriteria er lagt til grund for den enkelte banes optagelse i fortegnelsen:
a) enten at den enkelte bane er bygget som privatbane og er forblevet privatbane hele perioden igennem,
b) eller at den enkelte bane er bygget som statsbane, men er blevet forpagtet af et privat jernbaneselskab,
c) eller at den enkelte bane er bygget som privatbane, men senere er overgået til statsbanerne.
Eller sagt på en anden måde: at de baner er medtaget, som på et eller andet tidspunkt i perioden 1847-1900 har været privatbaner eller drevet som privatbaner.

1. <u>København-Roskilde banen</u> (Vestbanen).
   Koncession af 25/5 1844 (Reskriptsamlingen).
   Åbnet for drift 27/6 1847 (Niels Jensen, p. 12).
   Overtaget af statsbanerne i henhold til lov nr. 89 af 2/7 1880.

2. <u>Roskilde-Korsør banen</u> (Vestbanen).
   Lov af 27/2 1852.
   Koncession af 9/5 1855 (Koefoed, p. 89).
   Åbnet for drift 27/4 1856 (Niels Jensen, p. 15).
   Overtaget af statsbanerne i henhold til lov nr. 89 af 2/7 1880.

3. <u>Faxe-Jernbane</u> (Faxe kalkbrud til Faxe strand).
   Lov af 17/3 1856.
   Åbnet for drift 1864 (Niels Jensen, p. 24).

4. <u>København-Helsingør banen</u> (Nordbanen, med sidespor til Dyrehaven).
   Lov af 9/12 1861.
   Koncession af 9/12 1861.
   Sidebanen til Klampenborg åbnet for drift 22/7 1863 (Niels Jensen, p. 20.
   Hellerup-Lyngby åbnet for drift 1/10 1863 (Niels Jensen, p. 24).
   Lyngby-Helsingør åbnet for drift 9/6 1864 (Niels Jensen, p. 25).
   Overtaget af statsbanerne i henhold til lov nr. 89 af 2/7 1880.

5. Roskilde-Køge-Masnedsund banen (Sydbanen).
Lov af 21/6 1867.
Koncession af 24/1 1868.
Åbnet for drift 4/10 1870 (Niels Jensen, p. 38).
Overtaget af statsbanerne i henhold til lov nr. 89 af 2/7 1880.

6. Maribo-Bandholm banen (del af Lolland-Falsterske Jernbane).
Lov af 20/11 1868.
Koncession af 8/1 1869.
Åbnet for drift 2/11 1869 (Niels Jensen, p. 37).

7. Roskilde-Holbæk-Kalundborg banen (Nordvestbanen).
Lov af 26/2 1869.
Koncession af 2/10 1871.
Åbnet for drift 30/12 1874 (Niels Jensen, p. 50).
Overtaget af statsbanerne i henhold til lov nr. 89 af 2/7 1880.

8. Orehoved-Nykøbing F. banen (del af Lolland-Falsterske Jernbane).
Lov af 21/6 1867.
Koncession af 24/1 1868.
Lov af 26/2 1869.
Kgl. resolution af 30/9 1872 (Ministerial Tidende A, 1872, p. 256).
Lov nr. 56 af 25/3 1872.
Koncession ved bkg. nr. 38 af 1/4 1873.
Åbnet for drift 22/8 1872 (Niels Jensen, p. 44).
Forpagtet af statsbanerne 1/1 1893 i henhold til lov nr. 66 af 12/4 1892.

9. Nakskov-Nykøbing F. banen (med sidespor Maribo-Rødby, del af Lolland-Falsterske Jernbane).
Lov nr. 56 af 25/3 1872.
Koncession ved bkg. nr. 38 af 1/4 1873.
Åbnet for drift 1/7 1874 (Niels Jensen, p. 46).

10. Frederikssund-Frederiksberg banen (Frederikssundsbanen).
Lov nr. 71 af 23/5 1873.
Koncession ved bkg. nr. 76 af 16/5 1876.
Åbnet for drift 17/6 1879 (Niels Jensen, p. 63).
Overtaget af statsbanerne i henhold til lov nr. 89 af 2/7 1880.

11. Hillerød-Græsted banen (del af Gribskovbanen).
Lov nr. 71 af 23/5 1873.
Koncession ved bkg. nr. 6 af 18/1 1879.

Åbnet for drift 20/1 1880 (Niels Jensen, p. 71).

12. Gedser-banen (Nykøbing F. til øens sydside).
Lov nr. 71 af 23/5 1873.
Koncession ved bkg. nr. 50 af 30/5 1884.
Åbnet for drift 1/7 1886 (Niels Jensen, p. 89).
Forpagtet af statsbanerne 1/1 1893 i henhold til lov nr. 66 af 12/4 1892.

13. Odense-Svendborg banen (Sydfynske Jernbane).
Lov nr. 72 af 23/5 1873.
Koncession ved bkg. nr. 79 af 26/5 1874.
Åbnet for drift 12/7 1876 (Niels Jensen, p. 53).

14. Randers-Grenå banen (del af Østjydske Bane).
Lov nr. 72 af 23/5 1873.
Koncession ved bkg. nr. 87 af 16/6 1874.
Åbnet for drift 26/8 1876 (Niels Jensen, p. 58).
Overtaget af statsbanerne i henhold til lov nr. 17 af 18/2 1881.

15. Silkeborg-Herning banen.
Lov nr. 72 af 23/5 1873.
Koncession ved bkg. nr. 128 af 26/9 1874.
Åbnet for drift 28/8 1877 (Niels Jensen, p. 60).
Overtaget af statsbanerne i henhold til finansloven af 15/5 1875 og lov nr. 78 af 16/6 1879.

16. Vemb-Lemvig banen.
Lov nr. 39 af 31/3 1874.
Koncession ved bkg. nr. 72 af 7/6 1878.
Åbnet for drift 20/7 1879 (Niels Jensen, p. 68).

17. Aarhus-Ryomgaard banen (del af Østjydske Bane).
Lov nr. 43 af 4/5 1875.
Koncession ved bkg. nr. 118 af 12/11 1875.
Åbnet for drift 1/12 1877 (Niels Jensen, p. 61. Koefoed, p. 132: 1/10 1877).
Overtaget af statsbanerne i henhold til lov nr. 17 af 18/2 1881.

18. Køge-Faxe banen (med sidespor til Rødvig samt forbindelse til Faxe-Jernbane, Østsjællandske Jernbane, Stevnsbanen).

Lov nr. 44 af 4/5 1875.
Koncession ved bkg. nr. 61 af 27/5 1875.
Åbnet for drift 1/7 1879 (Niels Jensen, p. 66).
Koncession ved bkg. nr. 70 af 28/5 1880.
Åbnet for drift 1/8 1880 (Koefoed, p. 118).

19. Klampenborg-banen (del af Nordbanen, spor nr. 2 mellem Hellerup og Klampenborg).
Lov nr. 59 af 24/5 1875.
Koncession ved bkg. nr. 119 af 19/11 1875.
Åbnet for drift 1/4 1877 (Koefoed, p. 99).
Overtaget af statsbanerne i henhold til lov nr. 89 af 2/7 1880.

20. Ringe-Faaborg banen.
Anlagt som statsbane i henhold til lov nr. 78 af 16/6 1879.
Åbnet for drift 1/4 1882 (Niels Jensen, p. 75)
Forpagtet af det Sydfynske Jernbaneselskab (Odense-Svendborg banen) fra 1/4 1882 (Paa 50-Aarsdagen for Aabningen af Odense-Svendborg Banen 1876-1926, Odense, u.å., p. 4).

21. Odense-Bogense banen (Nordfynske Jernbane).
Lov nr. 36 af 18/3 1881.
Koncession ved bkg. nr. 52 af 12/4 1881.
Åbnet for drift 1/7 1882 (NFJ 1882-1957, Bogense, 1957, p. 6).
Lov nr. 62 af 30/3 1883 vedr. ekspropriationserstatningerne.

22. Randers-Hadsund banen.
Lov nr. 84 af 25/5 1881.
Koncession ved bkg. nr. 141 af 20/9 1881.
Lov nr. 62 af 30/3 1883 vedr. ekspropriationserstatningerne.
Åbnet for drift 10/10 1883 (Niels Jensen, p. 80).

23. Horsens-Juelsminde banen.
Lov nr. 58 af 12/5 1882.
Koncession ved bkg. nr. 113 af 10/8 1882.
Åbnet for drift 25/5 1884 (Niels Jensen, p. 84).

24. Aarhus-Hou banen (Odderbanen).
Lov nr. 59 af 12/5 1882.
Koncession ved bkg. nr. 118 af 7/9 1882.
Åbnet for drift 19/6 1884 (Niels Jensen, p. 86).

25. Ribe-Landegrænsen.
Provisorium af 17/4 1886.
Åbnet for drift 15/11 1887 (Niels Jensen, p. 89).

26. Frederikshavn-Skagen banen (Skagensbanen).
Lov nr. 40 af 30/3 1889.
Koncession ved bkg. nr. 94 af 1/7 1889.
Åbnet for drift 25/7 1890 (Niels Jensen, p. 91).

27. Horsens-Tørring banen.
Lov nr. 52 af 12/4 1889.
Koncession ved bkg. nr. 147 af 25/11 1889.
Åbnet for drift 1/12 1891 (Niels Jensen, p. 93).

28. Vejle-Give banen.
Lov nr. 53 af 12/4 1889.
(Lov nr. 50 af 11/4 1890).
Koncession ved bkg. nr. 103 af 15/6 1892.
Åbnet for drift 2/8 1894 (Niels Jensen, p. 100).

29. Aalestrup-Viborg banen.
Lov nr. 54 af 12/4 1889.
Koncession ved bkg. nr. 83 af 4/6 1890.
Åbnet for drift 15/9 1893 (Niels Jensen, p. 99).
Forpagtet af statsbanerne i henhold til bkg. nr. 83 af 4/6 1890.

30. Græsted-Gilleleje banen (del af Gribskovbanen).
Lov nr. 84 af 8/5 1894:
Koncession ved bkg. nr. 185 af 27/9 1894.
Åbnet for drift 14/5 1896 (Niels Jensen, p. 101f.).

31. Nyborg-Ringe banen.
(Lov nr. 78 af 16/6 1879).
Anlagt som statsbane i henhold til lov nr. 85 af 8/5 1894.
Åbnet for drift 1/9 1897 (Niels Jensen, p. 110).
Forpagtet af det Sydfynske Jernbaneselskab fra 1/9 1897 (Paa 50-Aarsdagen for Aabningen af Odense-Svendborg Banen 1876-1926, Odense, u.å., p. 4).

32. Nørresundby-Fjerridslev banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 184 af 22/9 1894.
Åbnet for drift 19/3 1897 (Niels Jensen, p. 102).

33. Hillerød-Frederiksværk banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 220 af 13/12 1894.
Åbnet for drift 31/5 1897 (Niels Jensen, p. 105).

34. Svendborg-Nyborg banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 226 af 29/12 1894.
Åbnet for drift 1/6 1897 (Niels Jensen, p. 107).

35. Kagerup-Helsinge banen (Helsingebanen).
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 11 af 7/2 1896.
Åbnet for drift 16/6 1897 (Niels Jensen, p. 108).

36. Vejle-Vandel banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 203 af 9/11 1894.
Åbnet for drift 10/9 1897 (Niels Jensen, p. 111).

37. Kallehave-Vordingborg-Masnedsund banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 132 af 29/6 1895.
Åbnet for drift 1/10 1897 (Niels Jensen, p. 112).

38. Kolding-Egtved banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 151 af 24/7 1895.
Åbnet for drift 4/5 1898 (Niels Jensen, p. 115).

39. Horsens-Bryrup banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 78 af 22/5 1896.
Åbnet for drift 23/4 1899 (Niels Jensen, p. 116).

40. Holbæk-Nykøbing S. banen (Odsherredbanen).
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 71 af 7/5 1896.
Åbnet for drift 18/5 1899 (Niels Jensen, p. 117).

41. Aars-Nibe-Svendstrup banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 228 af 28/12 1895

Åbnet for drift 16/7 1899 (Niels Jensen, p. 119).

42. Nr. Sundby-Sæby-Frederikshavn banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 86 af 27/6 1896.
Åbnet for drift 18/7 1899 (Niels Jensen, p. 122).

43. Lemvig-Harboøre-Thyborøn banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 78 af 7/5 1897.
Åbnet for drift 22/7 1899 (Lemvig-Harboøre) og 1/11 1899 (Harboøre-Thyborøn) (Niels Jensen, p. 123).

44. Præstø-Næstved banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 101 af 10/6 1897.
Åbnet for drift 20/3 1900 (Niels Jensen, p. 123).

45. Odense-Kerteminde-Dalby banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 73 af 7/5 1896 (Odense-Kerteminde).
Ved bkg. nr. 68 af 29/4 1897 udvides koncessionen til også at gælde strækningen Kerteminde-Dalby.
Åbnet for drift 5/4 1900 (Paa 25-Aarsdagen for Indvielsen af Odense-Kjerteminde-Dalby Jernbane 1900-1925, Odense, 1925, p. 1).

46. Lyngby-Vedbæk banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 112 af 17/8 1898.
Åbnet for drift 25/8 1900 (Nielse Jensen, p. 126).

47. Aalborg-Hadsund banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 88 af 21/5 1897.
Åbnet for drift 2/12 1900 (Niels Jensen, p. 128).

48. Rønne-Neksø banen.
Lov nr. 88 af 8/5 1894.
Koncession ved bkg. nr. 86 af 11/5 1897.
Åbnet for drift 13/12 1900 (Niels Jensen, p. 130).

Bilag 2 Benyttet trykt materiale med forkortelsesliste.

Forkort.

Andersen, Ib V.: Langelandsbanen 1911-1962, Kbh., 1964.

Beretning om De danske Statsbaners drift 1/4 1879-13/3 1880, Kbh., u.å..

Beretning om de Jysk-Fynske Privatbaners Drift i Aaret 1872/73, 1873/74, 1874/75, 1875/76, 1876/77, 1877/78, 1878/79, 1879/80, 1880/81, 1881/82.

Betænkning afgiven af den i henhold til Lov af 26. marts 1898 § 26 nedsatte Jernbanekommission, Kbh., 1901. Med Bilag A (1900), B (1899) og C (1901).

Betænkning afgiven af Kommissionen angaaende Anlæg af Nye Jærnbaner, Kbh., 1906.

Brugård, Harald: Linjestriden om Bergensbanen. En undersøkelse av Numedalsalternativets stilling i forhold til Hallingdalsalternativet i tidsrommet 1871-1898, Hovedoppgave, Hist. Inst., Oslo, 1972.

Buch og Gomard. Buch og Gomard (red.): Danmarks Jernbaner, bd. I, Historisk Afsnit, Kbh., 1933.

la Cour: Danske Gaarde, bd. III, Aarhus, 1907.

Diehl, Ulf: Om järnvägshistorisk forskning, Tåg (Tidskrift utgiven av svenska järnvägsklubben), 10, 1975, p. 186f..

Dollerup, Preben: Brugsforeningerne 1866-1896, Kbh., 1966.

Elberling: Rigsdagens Medlemmer, bd. I-II, Kbh., 1949.

Engermann: Railways and Economic Growth in England and Wales 1840-1870. A new Approach to English Railway History, Business History, vol. 13, 1970, p. 124ff..

Falbe-Hansen og Scharling 1878 Falbe-Hansen, V. og Scharling, Will.: Danmarks Statistik, bd. III, 1878, p. 38ff..

Falbe-Hansen og Scharling 1891 Falbe-Hansen, V. og Scharling, Will.: Danmarks Statistik, supplementsbd. 1891, p. 235ff..

Fogel, R.W.: Railroads and American Economic Growth, Baltimore, 1964.

Fortegnelse over de til Odense Kjøbstads Kommune paalignede Skatter samt Vandafgift for Aaret 1894, Odense, u.å. (1894).

Fyens Stiftstidende 1881-1894.

Fyns Tidende 1881-1894.

Glimt af en Hundredaarigs Historie. Festskrift i anl. af Fyens Stifts Kreditforenings 100-Aarsjubilæum, Odense, 1960.

Hansen, I.I.: Større Danske Landbrug, bd. III, Kbh., 1930.

Hansen, Sv.Aa.: Økonomisk Vækst i Danmark, bd. I 1720-1914, Kbh., 1972.

Hawke, G.R.: Railways and Economic Growth in England and Wales 1840-1870, Oxford, 1970.

Hof og Statskalenderen 1890-1900.

Horsens-Tørring Jærnbane 1891-1916, Horsens, 1916.

Haandbog for Den Danske Jernbaneetat, Stats- og Privatbanerne 1904, Kbh., 1905.

Dansk Biografisk Haandleksikon, bd. I-III, Kbh., 1920-26.

Niels Jensen. Jensen, Niels: Danke Jernbaner 1847-1972, Kbh., 1972.

Jernbanelitteratur, udgv. af Søllerød Kommunebiblioteker ved G. Bornemann, Holte, 1969.

Kjerteminde Avis 1881-1895.

Koefoed Koefoed, L.: Danmarks, Norges og Sverrigs Jernbaner. En Historisk Fremstilling af Deres Anlæg og Udvikling, ledsaget af Statistiske og Tekniske Oplysninger, Kbh., 1884.

Kragh: Kerteminde 1413-1913, Odense, 1913.

Kraks Blå Bog 1911 og 1969.

Lauritsen, J.: Den sydfynske Jærnbane, en illustreret Rejsehaandbog, Odense, 1876.

Lauritsen, J.: Jærnbanerne Ringe-Faaborg, den nordfynske og Tommerup-Assens, Odense, 1882.

Laursen, L.: Den Civile Centraladministration 1894-1913, Kbh., 1921.

Love og Anordninger 1852-1870.

Lovtidende 1871-1915.

Ministerialtidende 1870-1900.

NFJ 1882-1957, Bogense, 1957.

Nordfynske Jernbane 1882-1907, Odense, 1907.

Nordfynske Jernbane 35 Aars Driftsvirksomhed. 1/7 1882-30/6 1917, Odense, 1917.

Paa 25-Aarsdagen for Aabningen af Nordvestfyenske Jernbane 1911-1936, Odense, u.å..

Paa 25-Aarsdagen for Indvielsen af Odense-Kjerteminde-Dalby Jernbane 1900-1925, Odense, 1925.

Paa 50-Aarsdagen for Aabningen af Odense-Svendborg Banen 1876-1926, Odense, u.å..

O.V. Odense Vejviser 1890-1901.

Oredsson, Sverker: Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890, Lund, 1969.

Pedersen, Erik Helmer: Agrarbevægelsen, Fynske Aarbøger, IX,1, 1965, p. 153-223.

Petersen, Claus Hagen: En undersøgelse af København-Slangerupbanen med særlig henblik på banens grundlæggelse og drift, Kbh., 1974 (utrykt specialeafhandling).

En Privatbanes Udvikling igennem 40 Aar (Nordfynske), u. sted, 1922.

Provinshandelsstandens Understøttelsesforening 1873-1923, Odense, 1923.

Rasmussen, V.: Da Ærø skulle have en jernbane, Fynske Årbøger 1974, p. 60ff..

Den store Reskriptsamling 1844.

Den Danske Rigsdag, 1849-1949, bd. II, Engelstoft, p. 5-280, Kbh., 1951.

Rigsdagstidende 1884/85-1893/94.

Samling af Anmeldelser til Handelsregistret 1889.

Schou, P.F.: Kjøbstædernes Forfatning og Styrelse, Kbh., 1901

Spare- og Laanekassen for Kjerteminde og Omegn 1861-1936, 1936.

Statistiske Meddelelser 4,28,5 og 4,37,1.

Statistiske Undersøgelser nr. 24, Kbh., 1969.

Statistisk Tabelværk III,18 III,24 IVA,3 IVA,8a og 8b IVC,1 IVC,3 IVC,6 IVC,8 og VC,2.

Statsbanedriften 1867-92, Kbh., u.å..

Sveriges Järnvägar Hundra År. SJ 1856-1956. Minnesskrift utgiven av kunkl. järnvägsstyrelsen med anledning av statens järnvägars 100-årsjubileum, Stockholm, 1956.

Sydfynske Jernbane 35-Aars Privatbanedrift, Odense, u.å.. 1911.

Sydfynske Jernbaneselskab 1876-1901, Odense, u.å. (1901).

Thomassen, P. og Wilcke, B.: Vejle-Give Jernbane 1894-1914, u. sted, 1965.

Odense Byråds Forhandlinger — Uddrag af Odense Byraads Forhandlinger 1880-1900.

Odense Amtsråds Forhandlinger — Uddrag af Odense og Assens Amtstuedistrikters Amtsraads og Skoleraads Forhanlinger 1875-1900.

Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses-Commissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby-Jernbane, Odense, 1897.

Udskrift af Forhandlingsprotokollen for Liniebesigtigelses- og Ekspropriations-Kommissionen for Odense-Kjerteminde-Dalby Jernbane, Odense, 1898.

Udskrift (I) af Taxationsprotokollen for Jernbanen Odense-Kjerteminde-Dalby, Odense, 1898.

Udskrift (II) af Taxationsprotokollen for Jernbanen Odense-Kjerteminde-Dalby, Odense, 1898.

Willerslev — Willerslev, R.: Hovedtræk af Banernes historiske Udvikling. De danske Statsbaner, 1847-1947, Kbh., 1947, p. 18ff..

Aagesen, Aage: Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark, Kbh., 1949.

Bilag 3 Benyttet utrykt materiale med forkortelsesliste

Kamben om Kerteminde banen HISTORISK SAMFUND FOR FYN

forkortelser

Rigsarkivet

Ministeriet for Offentlige Arbejder
(indtil 1894 samt 1896-1900 Indenrigsministeriets kontor for offentlige arbejde)

Kontoret for Offentlige Arbejder
1885-1904 E-journal (jernbanesager)
IMOA 1893-1904 Sager til E-journal

Kommissariatet for anlæg af Odense-Kerteminde-Dalby Jernbane
1896-1910 Journal
Kgl.Kom.ved OKD 1896-1910 Journalsager
u.år. Div. sager

Indenrigsministeriet

1.Departement, 1.Kontor (KK)
Skabssager:
1894-96 Budget for Kerteminde Kommune

[2.Departement, Kontoret for Offentlige Arbejder, se Ministeriet for Offentlige Arbejder]

Landsarkivet for Fyn

Odense Amtsråd
1878-1901 Forhandlingsprotokol
Anm.: Se også bilag 2: Odense Amtsråds Forhandlinger
1871-1901 Journal
1880-1901 Journalsager

Odense Kommunale arkiv
Se bilag 2: Odense Byråds Forhandlinger

Kerteminde kommunale arkiv
1893-98 Byrådets journal
1873-1902 Dokumenter til byrådets forhandlings protokol
u.år Kort og længdeprofil til Kerteminde-Ullerslev jernbaneprojekt

Fynske privatbanearkiver, OKMJ
Forhandlings-protokol 1898-1904 Forhandlingsprotokol for forretningsudvalget for anlæg af OKDJ
Anm.: Bd.1. dækkende perioden 1891-98 synes tabt
Ind. skr. 1891-1904 Indgående skrivelser til forretningsudvalget for anlæg af OKDJ
Kon. ud. skr. 1891-1902 Koncepter til udgående skrivelser fra forretningsudvalget for anlæg af OKDJ
1879-97 Div. sager vedr. linieføringen
Div.dok.vedr.aktie. 1884-1905 Div. dokumenter vedr. aktietegning og aktieudstedelse
1896-1913 Div. anlægssager
1898 Anlæget af OKDJ, ekspropriation
1896-1901 Anlæget af OKDJ, kontrakter
1896-1900 Anlægsregnskabet for OKDJ, udgiftsbilag vedr. forarbejde og administration
1896-1913 Bilag og div. skrivelser vedr. anlægsregnskabet
1900-1916 Forhandlingsprotokol for repræsentantskabet

(fortsat)

[Landsarkivet for Fyn,
Fynske privatbanearkiver, OKMJ, fortsat]

1905-59 Aktieprotokol
1897 Ekspropriationsprotokol vedrørende tekniske bestemmelser

Stamhuset Hverringes arkiv
1805-1912 Diverse sager 1

Landsarkivet for Nørrejylland

Ingeniør Ammentorps papirer vedrørende Vejle-Give privatbanes anlæg 1893-95 (p.t. ej indordnet)