

Der var engang en bane

Anlægget af Nordvestfynske Jernbane

af Steen Ousager

For 40 år siden, den 31. marts 1966, mistede Nordvestfyn sin jernbane, som siden 1911 havde trafikeret strækningerne Odense-Brenderup-Middelfart og Brenderup-Bogense. Kort tid efter blev sporet revet op, og materiellet, der i vid udstrækning stammede fra åbningen, solgt til oplugning. Den nordvestfynske jernbane eller OMB (Odense-Middelfart-Bogense), som den hed i daglige tale, var ikke den eneste bane, der lukkede denne dag. Det gjorde også de to andre nordfynske privatbaner fra Odense til Bogense via Otterup og Kerteminde-Martofte, mens statsbanen Assens-Tommerup indstillede sin persontrafik i maj. Dermed var det slut med lokalbaner på Fyn. Steen Ousager, Arkivchef i Statens Arkiver og gammel jernbanehistoriker, fortæller her om OMBs tilblivelse.

Baner og planer

Planerne om banebyggeri på Fyn gik tilbage til 1840-erne. Men først i 1860-erne blev det alvor. Et af de første forslag involverede Nordvestfyn, idet den engelske jernbanebygger Sir Morton Peto i 1860 foreslog og konkret udstak en bane, der på Vestfyn i store træk skulle følge den linie, som nordvestbanen 50 år senere fik via Hamdrup og Asperup. Peto fik dog ikke sin vilje på dette punkt: Nyborg-Strib, der åbnede i 1865 kom nemlig til at gå via Tommerup af hensyn til en mulig Assensbane. I 1876 fulgte indvielsen af Svendborgbanen, og det var forarbejderne hertil, der for alvor skød kampen om lokalbaner i gang på Fyn.

Noget fantasifuldt var der i 1871 således søgt koncession på en jernbane fra Fyns Hoved over Odense til Svendborg; i 1872 gjaldt det en bane fra Nyborg til Bøjden med forbindelse til Flensborg og i 1873 en statsbane til Assens. Endelig fremkom, samtidig med de mere og mere konkrete planer for en Svendborgbane, i 1873-74 skitser til baneanlæg til Kerteminde samt Bogense og/eller Nr. Åby.

I 1880-erne så man de første resultater på Nord- og Vestfyn. Bogensebanen åbnede i 1882, Assensbanen i 1884 og derefter fulgte Kertemindebanen i 1900 og OMB i 1911. Hvorfor banebyggeriet kom i disse bølger, kan i et vist omfang forklares med lovgivningen, der i denne sammenhæng blev domineret af privatbanelovene af 1894 og 1908. Men det forklarer ikke rækkefølgen. Hvem stod bag og hvorfor – og betød det, at OMB adskilte sig fra de andre?

Amtsrådene tager fat

Hvor initiativtagerne til den sydfynske bane især kom fra Odense by og det private erhvervsliv, der ønskede en direkte forbindelse mellem de to store byer, så de nordfynske amtsråd og især den fynske stiftamtmand anderledes på sagen og modsatte sig derfor regeringens opfordringer til at støtte Svendborgbanen. Man ville hellere have baner, der kunne være til glæde for så mange som mulig i hele kredsen. Resultatet blev, at Odense og Assens amtsråds kredse – inspireret af private jernbaneentreprenører – i 1874 lod undersøge, hvordan Nordfyn bedst kunne forsynes

med bancanlæg. Tanken var, at amtsrådet skulle planlægge og styre trafik anlæggene.

Nordvestfyn var fra begyndelsen inde i billedet. Vel fremkom der forslag om både en direkte Odense-Bogense bane og en bane med en nordøstlig bue til Bogense, men samtidig var både Holmstrup som alternativ til Odense og Nr. Åby inde i billedet som endestationer. Planerne var dog endnu ret løse, og i 1875 støttede amtsrådet en bane, der udgik fra Bogense over Melby-Uggerslev-Lunde-Odense og videre til Hårby-Assens og evt. til Fåborg. Hermed var pendulet svinget fra en nordvestbane til fordel for det, der i 1882 faktisk blev til Bogensebanen – og i 1906 til Odense-Nr. Broby-Fåborg banen.

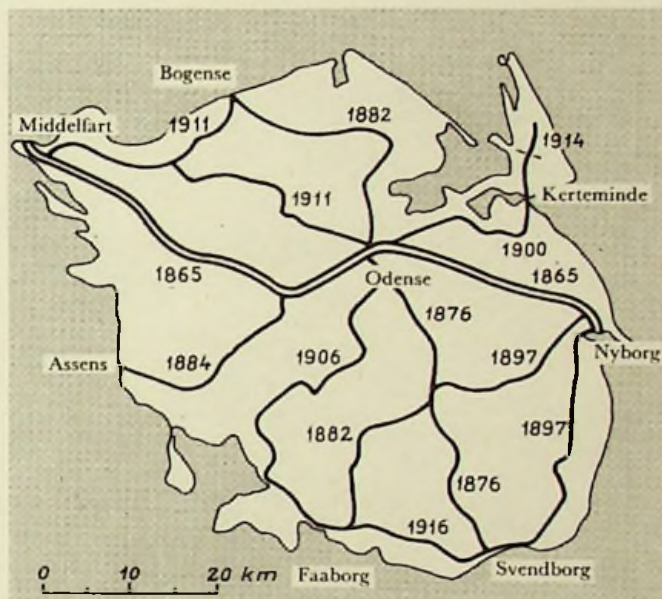
Endnu i 1876 blev denne plan dog ændret til fordel for en linieføring, der igen tilgodeså Nordvestfyn noget bedre. Nu skulle banen fra Odense gå til Korup, men herfra skulle den så dreje mod nord til Nislevgård (Otterup) og via Uggerslev mod sydvest til Særslev og herfra videre til Hårslev, Skovby og Bogense. Linieføringen blev i overensstemmelse med de oprindelige planer også støttet af amtsrådet, selv om et privat udvalg fortsat agiterede for en nordøstlig linie til Bogense. En sådan bane ville være ca. 10 km kortere og dermed billigere, men stadig længere end den direkte forbindelse mellem de to byer. Det var altså tydeligvis landdistrikternes interesser, det drejede sig om og herfra, at initiativet udgik – i nogen grad nu med amtsrådet på sidelinien.

Nordøstfyn og Nordvestfyn i konkurrence

Nogen helt fast holdning havde amtsrådene og deres formand, stiftamtmand Heltzen, ikke. Det gjaldt

især for den ellers foreslåede vestligste del, hvor nu også statens jernbanekspertes advarede mod for store sving, og det tog Heltzen til efterretning. Således advarede han i 1877 mod en sidebane fra Skovby til Nr. Åby, selv om Odense amtsråd fortsat fremhævede som en forudsætning for at yde støtte, at så mange landdistrikter som muligt skulle bringes i forbindelse med deres handelspladser.

Stærkest var kræfterne imidlertid i den østligste og nordligste del af Odense amtsrådskreds, hvorimod Assens amtsrådskreds var bemærkelsesværdig passiv – måske fordi man dér satsede mere på en Assensbane. Endnu i 1876-77 blev der faktisk



Det fynske jernbanelinienet med angivelse af indvielsesår. Der mangler strækningen Middelfart-Strib, indviet 1866. Hovedbanens dobbeltspor blev indviet i 1914. Aage Aagesen: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark, 1949.

forsøgt rejst et lovforslag på Rigsdagen om en Bogensebane med et nordøstligt forløb og et stort statsbidrag.

Hovedsageligt var det altså i regi af amtsrådet og interessenter i det nordøstlige opland, at baneplanerne på dette tidspunkt havde fundet støtte og blev drøftet. Endnu skulle der således gå en årrække, før Middelfart begyndte at røre på sig, men Bogense var dog begyndt ligesom Odense.

Her havde man nemlig taget parti for en vestligt orienteret linie via Søndersø og Særslev samt de tre kommuner, Veflinge, Vigerslev og Ore, der senere skulle blive aktionærer i OMB. For Odense gjaldt det om at lade en bane betjene det størst mulige opland, og hermed var man mere på linie med Odense amtsråd og de synspunkter, man oprindeligt havde formuleret dér. Særligt varmt for dette forslag talte desuden folketingsmedlem Klaus Bernsen fra Særslev. I forslaget indgik som

Middelfart Banegård fra 1865, fotografert i 1907. Hovedbanen tværs over Fyn var bygget i 1865 og forblev den væsentligste strækning gennem alle årene. OMB fik sin endestation her i 1911. Historiens Hus.



kompromis en sidebane fra Allesø til Kappendrup for at tilgodese »Krogen«.

De nordøstfynske godsejere vinder

Men kommunerne i Krogen ville ikke nøjes med en stikbane, og Bogense by var direkte imod. Også i amtsrådet var der modstand herimod, måske fordi, som Berntsen hævdede – tre af de otte amtsrådsmedlemmerne boede her. Men nok også fordi det nordøstlige Fyn dannede ramme om flere store godser, der kunne blive betydelige kunder. Ejeren af Ørritslevgård ved Otterup var således aktiv i de udvalg, der gik ind for en nordøstbane, ligesom lensgreve Petersdorff på Egebjerggård og Kørup i Krogsbølle sogn havde tætte kontakter til Bogense. Han blev senere formand for Nordfynske Jernbaneselskab. Det synes at forklare de nordøstfynske kommuners investeringslyst, der især for Krogsbølles vedkommende var meget markant.

Ved rigsdagsdebatten i 1881 om en Bogensebane var det da også spørgsmålet om en vestlig eller nordøstlige linieføring, der blev drøftet. For regeringen spillede det en hovedrolle, at kommunerne langs den østlige linie havde fundet de tilstrækkelige midler uden at stille krav til statskassen. Dertil kom, at man netop ved valg af denne linie gjorde det muligt på et senere tidspunkt at få plads til en nordvestbane mellem Bogensebanen i nord og statsbanen i syd. Vist nok var det under denne debat, at spørgsmålet om Middelfart for første gang blev bragt på bane som et muligt udgangspunkt for en nordvestfynsk jernbane.

Det blev således den lokale finansiering og i virkeligheden meget snævre interesser i landdistrikterne,

der afgjorde hvem der fik baneanlæg og konkret, at Nordvestfyn ikke fik det i denne omgang. Den helhedsplanlægning og styring, amtsrådet og nok især stiftamtmand Heltzen i 1873-74 havde lagt op til, var borte.

Bogensebanen bestemmer – indtil videre

Bogensebanen åbnede i 1882, men det fik ikke nordvestbanetilhængerne til at opgive. I foråret 1883 forelå der et projekt om en bane fra Beldringe station på Bogensebanen til Hindevad mindre end 10 km øst for Brenderup via Søndersø, Vigerslev og Veflinge og muligvis videre til Nr. Åby. Øjensynligt var der realiteter i projektet, for bestyrelsen for den nordfynske jernbane lod udarbejde en betænkning om konsekvenserne af et sådant anlæg, som heri fik betegnelsen nordvestbanen.

Betænkningen postulerede, at Bogense ville miste noget af sit opland, og at stationerne nærmest Bogense ville miste betydelige dele af deres trafik, fordi en nordvestbane med dens mere direkte linieføring ville kunne tilbyde billigere transport til Odense. Konklusionen var, at Bogensebanen nok økonomisk ville kunne leve med nordvestbanen, fordi trafikken Beldringe-Odense totalt set ville mere end opveje tabet fra strækningen nærmest Bogense. Hvis den nye bane blev forlænget til Nr. Åby med forøget trafik mod Odense til følge, ville det kun være endnu bedre. Men en forlængelse til Bogense måtte klart afvises, med mindre den nye bane blev ført i så store buer mod vest, at strækningen Bogense-Odense over Hindevad ville blive markant længere end over Otterup. Men det ville ikke ske, forudså betænkningen. Et sådant anlæg ville nemlig aldrig kunne betale sig!

Skrækscenariet var altså, at der blev anlagt en nordvestbane, der indførtes direkte til Odense uden om Bogensebanen. Det ville betyde selskabets fallit, og det betød med andre ord, at der ikke var plads til to baner i det nordfynske uanset, hvad befolkningen og området i øvrigt måtte ønske. Pudsigt nok skulle det blive det synspunkt, Klaus Berntsen senere skulle forfægte, da Nordfynske Jernbane i 1906 bekæmpede nye planer om en OMB. Men da var han i mellemtiden blevet medlem af den nordfynske banes bestyrelse.

Med Nordfynske Jernbaneselskab var der kommet endnu en aktør på scenen med selvstændige interesser. For nordvestbanetilhængerne blev det en afgørende modspiller, og det var måske også grunden til, at der de næste mange år ikke blev lagt flere planer, hvad de politiske muligheder heller ikke indbød til. Ganske vist forsøgte nogle sig i 1891 med en plan om en bane på den gamle postrute fra Bogense til Assens via Gelsted, men noget konkret var der ikke i det. Modsat fx. Kertemindeegnen

Rejsegilde på Brænderup Station. Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.



havde Nordvestfyn heller ikke noget projekt parat, da muligheden bød sig i 1894, hvor en stor privatbanelov gennemførtes. Først i 1897 begyndte noget at ske.

Jernbanekommissionen og Nordfynske

Med grev Ahlefeldt-Laurvig til Kærsgaard, der var sognerådsformand i Brenderup, var et udvalg i 1897 påny begyndt at arbejde for en bane gennem Nordvestfyn, denne gang fra Odense over Langesø,

Brenderup og Asperup og Vejlby. Et tilsvarende projekt blev i rigsdagssamlingen 1899/1900 omtalt i folketinget, men lovforslaget udeblev. Kun to år senere var et lignende projekt fremme – denne gang mellem Tommerup og Bogense via Veflinge og Skovby med sidebane til Ejby eller Nr. Åby.

I foråret 1904 poppede sagen atter op og nu med større kraft som følge af, at regeringen havde nedsat en jernbanekommission, der skulle tage stilling

Brenderup station var knudepunkt mellem strækningerne Brenderup-Bogense, Brenderup-Odense, og Brenderup-Middelfart.

Ejby Kommunes Lokallhistoriske Arkiv.





Holstebro Station, 1914. Gædigne stationsbygninger i bedste Bedre Byggeskik-tradition prægede OMB. Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.

til de mange ønsker om jernbaneanlæg, der var fremkommet siden 1894. Hertil henvendte udvalget af 1897 sig, men uden at føle sig imødekommet. Samtidig fremsattes fra anden side det første egentlige lovforslag om en nordvestbane, foreløbig dog kun fra Odense eller Søhus på Nordfynske jernbane via Sønder sø til Skovsgårde tæt ved Hindevad eller Gamby.

Flere interessegrupper var i gang, men de havde nu delt sig efter hvilken amtsrådsreds, de hørte til. I Odense Amtsrådsreds opererede ved siden af 1897-udvalget i hvert fald to udvalg, idet et andet udvalg arbejdede for en bane via Langesø i stedet for Sønder sø til Hårslev. Samtidig var det yderste Nordvestfyn i Assens Amtsrådsreds med Middelfart by for alvor gået i clinch med Nr. Åby med et forslag

om en bane fra Middelfart over Brenderup til en af de påtænkte baner fra Hårslev eller Skovsgårde/Gamby til Odense. Dertil kom, at både DSB og Nordfynske Jernbane forsøgte at intervenere.

Mens især Odense amtsråd afviste at tage stilling, spillede ikke mindst Nordfynske Jernbane på ny en aktiv rolle. Dets bestyrelse stod bag lovforslaget fra 1904 og Skovsgårde/Gamby-projektet, hvad der forklarer det faktum, at man herfra ikke ønskede at samarbejde med vestudvalget – til dets forbløffelse. I 1905 udsendte Nordfynske Jernbaneselskab endda en redegørelse, der begrundede, hvorfor man ikke bare tilsluttede sig ideen om en bane til Skovsgårde, eller, som det nu skulle være, Hindevad, men også ville have denne optaget i selskabet og tilsluttet Bogensebanen i Søhus.

Forklaringen var, at ingen af de foreslåede baner kunne betale sig, og herved blev det klart, at det virkelige mål som i 1883 var at undgå anlæg af en bane til Bogense tæt på selskabets egen strækning. I 1906 tog selskabet da også næste skridt og søgte simpelthen om koncession på Søhus-Hindevadbanen. Initiativet udløste i øvrigt stor utilfredshed i de nordøstlige kommuner i Bogensebanens opland. 1264 beboere skrev under på en protest, hvor de samtidig gav udtryk for stor utilfredshed med banens service. Projektet havde da heller ikke fremtiden for sig. Den lå i en bane til Middelfart eller Nr. Åby med en lidt nordligere eller sydligere linieføring i den østligste del; Sønder sø og Sørslev havde endnu ikke opgivet håbet om direkte baneforbindelse. I sommeren 1908 meddelte Nordfynske Jernbane da også officielt, at man ikke ville søge koncession på Hindevadbanen.

DSB, Nr. Åby eller Middelfart

På samme vis var DSB betænkelig. Her mente man, at en bane via Asperup og Vejlbj til Middelfart ville komme så tæt på statsbanen, at den ville tage indtægter fra Nr. Åby og Kauslunde stationer. Generelt regnedes på dette tidspunkt områder omkring stationer i en afstand af op til 15 km

som en stations umiddelbare opland, og andre baner, der kom ind i dette bælte, betragtedes som såkaldte rovbaner. Stod det til DSB og i første omgang også rigsdagsflertallet og regeringen skulle en nordvestbane derfor ikke føres længere vestpå end til Nr. Åby. Her havde Borgerforeningen samt storentreprenøren og cykelfabrikant R. Andersen

Bygningen af strækningen ved Harndrup, ca. 1910. Ejby Kommunes Lokallhistoriske Arkiv.



og ejeren af Indslev Bryggeri store forhåbninger til det påtænkte baneanlæg.

Men set med Middelfart-øjne ville en oplandsforbindelse via Nr. Åby, der var blevet en betydelig stationsby, betyde et mistet potentiale. Middelfarts borgmester kastede da også hele sin autoritet ind bag planerne om en bane fra Middelfart til

Brenderup/Hårslev og helst også til Bogense. For at undgå en konkurrerende handelsby i Nr. Åby og for at skaffe øget samkvem med oplandet var Middelfart derfor parat til, som byen skrev til ministeren, »... at bringe et hvilket som helst økonomisk offer som måtte være nødvendigt ...«. Som for Nordfynske bane var der altså nærmest tale om en afværgehandling, selv om man fremhævede

Gnr. Ahlefeldt og andr. af Brenderups sogns betydende mænd. Græven sidder som nr. 3 fra venstre. Ejby Kommunes Lokallistoriske Arkiv.



betydningen af, at landbefolkningen lidt lettere kunne komme på session og til politi og domstol. Det samme gjaldt i grunden også Bogense, der realistisk frygtede at miste dele af sit opland, hvis en ny bane kom til at ligge i dens umiddelbare interessesfære, hvor fx Hårslev lå, men altså uden direkte forbindelse.

Omvendt var det udviklingsmæssige og positive aspekter, der blev vægtet i landkommunerne. Fra Asperup-Rørslev henvistes fx til, at en bane ville gøre det meget nemmere at forsende og sælge oplandets produkter som jordbær. Herfra kunne man i øvrigt også henvise til, at flere af landkommunerne var store og befolkningsmæssigt på størrelse med Bogense.

Det var altså landdistrikterne, ikke mindst på Vestfyn, der gerne ville have bane. Byerne kunne vel også se positive elementer som øget samhandel med oplandet, men for Bogense og Middelfart handlede det lige så meget om at undgå noget, der var værre og også kunne øge Odenses ubestrideligt meget store tiltrækningskraft. Selv om alle påpegede, at underlaget slet ikke var til stede for en sidebane fra Bogense til Brenderup eller Harndrup, som også havde været i spil, var der derfor enighed om, at den ene bane ikke kunne tænkes uden den anden.

Som nævnt havde jernbaneforslagene hobet sig op, og det skulle Jernbanekommissionen forholde sig til. Den foreslog en privat nordvestfynsk bane med en nordlig linieføring til Nr. Åby og eventuelt en sidebane til Bogense for ikke at underminere denne bys interesser. Forslaget tog med valget af Nr. Åby hensyn til DSBs interesser, men ikke til

Nordfynske bane, der jo da også var »privat«. Et virkelighedsfjernt mindretalsforslag om at lade nordvestbanen bygge som statsbane mod at spare det foreslåede dobbeltspor på den fynske hovedstrækning indgik også.

De lokale betaler

Privatbaneloven af 1908, der kompromissøgende foreskrev en Odense/Søhus-Nr. Åby/Middelfart med tilhørende sidebane, blev resultatet af kommissionens arbejde. Igen blev den lokale finansieringsvilje og -evne derfor afgørende. Middelfart, Vejlby, Asperup-Rørslev og Vigerslev skød så store midler i, at en bane gennem og til disse kommuner var uundgåelig, hvorfor statsbanernes interesser måtte tilsidesættes. Betydelige private bidrag fra Harndrup og Korup – og formentlige tilkendegivelser fra Langesø gods – spillede ligeledes en rolle for, at banen flere steder blev trukket i sydlig retning, og det gjorde Nordfynske Jernbaners betænkeligheder trods alt også. I hvert fald stillede staten betingelser for at meddele koncession, selv om der ikke ville blive ydet statstilskud til anlægget bortset fra halvdelen af ekspropriation sudgifterne. Det var for det første en forudsætning, at der af hensyn til Bogense indgik en sidebane til denne by i projektet; for det andet skulle den være »... beliggende i en sådan afstand fra Odense-Bogense banen, at den ikke påfører denne bane nogen virkelig konkurrence ...«

Med Jernbanekommissionens og statens mellemkomst var brikkerne omsider faldet på plads. I marts 1909 var aktietegningen gennemført, ligesom kommunerne fik stillet garanti for det lån, der også skulle optages til anlægget. Ser man nærmere på

Oversigtskort.



Kort over OMB. Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.

aktieudstedelsen konstateres, at de to amtskommuner som i alle de øvrige baner var største enkeltaktionærer. Herefter fulgte Odense og Middelfart købstadskommuner og de vestligst beliggende landkommuner Vigerslev, Brenderup, Asperup-Rørslev og Hårslev samt Bogenæs. Selv det befolkningsmæssigt ubetydelige sogn, Ore mellem Brenderup og Bogenæs, formåede at stille 50.000 kr. til rådighed. Øjensynligt var det pludselig blevet Vestfyn, der var mest interesseret i banen.

Knap 10% af aktiekapitalen indbetaltes af private, der i denne sammenhæng udgjorde to grupper. I den ene befandt sig et stort antal gårdejere, håndværkere og lokale erhvervsdrivende, der havde købt en enkelt mindsteaktie til 100 kr., enten alene eller i såkaldte interessentskaber, som primært fandtes i Harndrup og Korup. Videre fandtes i den anden, men meget mindre gruppe, nogle enkeltinvestorer. Det var Vends m.fl. Herreders Spare- og Laanekasse, og så var det redaktør Bro i

Brenderup, humlegrosserer I. Christensen og P.O. Pedersen i Harndrup samt gårdejer G. Thomsen. Endelig overtog i slutningen af 1920'erne frugthandler L.J. Jørgensen i Brenderup en større aktiepost.

Samlet står således fast, at det i det væsentlige var landkommunerne, der sammen med lokale honoratiores som grev Ahlefeldt tog initiativ og finansierede banebyggeriet. Hindrende for en løsning havde i første række egnens andet baneselskab og dernæst DSB været. Og mens amtskommunerne tidligere havde været aktivt ude, havde disse set mere passivt til, men i øvrigt bidraget med den nødvendige finansiering, hvor enighed helt lokalt var opnået. Der var ingen eller i givet fald kun nogle få stykker, der betragtede selskabet som et regulært investeringsobjekt. Som de to amtskommuner allerede havde formuleret det i 1870-erne, var infrastrukturen i oplandet og dermed banebyggeriet blevet et kommunalt – og primært sognekommunalt – anliggende.

Hermed havde kommunerne investeret i landbruget og i fremtiden. Først i 1955 ville kommunerne nemlig være ude af de gældsforpligtelser, de havde sat sig i, og selv om mange jernbaner på det tidspunkt gav gode udbytter, var det ikke uden risiko. Sidebanen fra Brenderup til Bogense var ikke rentabel, og de store indtjeningsmuligheder var der ikke med det begrænsede opland på 25.000 indbyggere excl. Odense. Med statsbanerne



*En stille strækning ved Brenderup.
Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.*

var det desuden aftalt, at gennemgående gods ikke måtte ledes over OMB, ligesom der kom begrænsninger for godstrafikken Odense-Bogense. For persontrafikken gjaldt, at prisen for billetter mellem Odense og Middelfart/Bogense skulle være den samme uanset hvilken strækning, publikum valgte. Men med den langsommere forbindelse over Brenderup var OMB ikke noget alternativ.

Lukningen

Med solide stationsbygninger og et stort udvalg af lokomotiver og vogne åbnede banen den 5. december 1911. Herefter betjente den sin egen på stort set samme vis som andre af landets oplandsbaner og på helt samme vis som Bogense- og Kertemindebanerne, som den da også havde eller fik driftsfællesskab med. Konkurrence fra

Bestyrelsen på inspektion i februar 1911. Fra venstre: Formanden, Niels Hansen, Båring, etatsråd Kier, Odense, etatsråd Pagh, Bogense, sekretær Wahl, Odense, etatsråd Hammerich, Odense, bag rattet den senere stationsmester Christensen i Vejlinge. Stående med piben til højre redaktør Peter Bro, Brenderup, og bag ham sagfører Philip Hansen, Middelfart. Historiens Hus.



bilerne, store faste udgifter og få indtægter på især strækningerne fra Bogense-Brenderup-Middelfart gjorde hurtigt situationen vanskelig. Allerede i 1939 var det på tale at nedlægge banen, der kun i nogle få år kunne udbetale udbytte på 1%. Men krigen reddede banerne og åbnede for det statstilskud, der tillod dem at køre videre nogle årtier endnu. I 1956 lod amtsrådene imidlertid meddele, at tiden snart

var omme, og fra 1962 begyndte staten at nedsætte sit tilskud.

Tilbage stod at træffe beslutningen, hvilket skete på generalforsamlingen i 1964. Kun Ore, Brenderup og Hårslev kommuner og de private aktionærer var indstillet på at fortsætte. Med forbehold for køreplanens gennemførelse, som der stod i

Masser af frugt og grønt blev fragtet til København med OMB.

Her et situationsbillede fra frugtcentralen i Brenderup, 1937. Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.





*Sidste tur for skolebørnene med OMB.
Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.*

publikumskøreplanerne, trillede togene videre til 31. marts 1966. Herefter var det slut med det baneanlæg, så mange gode kræfter havde arbejdet med siden 1860-erne. Og hvor landkommunerne tidligere havde spillet en så aktiv rolle, var det nu staten og amtskommunen, der var i førertrøjen. Lokalbanerne såvel som landkommunerne havde udspillet deres rolle.

Kilder:

Landsarkivet for Fyn:

Odense Amtsråds arkiv: Journalsager

Assens Amtsråds arkiv: Journalsager

Nordvestfynske Jernbaneselskabs arkiv

Rigsarkivet:

Indenrigsministeriet: Sager til e-journal

Jernbanekommissariaterne

Rigsdagstidende

Amtsrådets forhandlinger

Jubilæumsskrifter

Steen Ousager, Politik på skinner, Odense 1988

Peter Dragsbo m.fl., Silkesognet, Middelfart 1999

Betænkning afgiven af Kommissionen angaaende Anlæg af nye Jærnbanner, København 1906

Skinnerne tages op.

Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.

