

Anlægget af Sydfyenske Jernbane (Odense—Svendborg).

Fra afdøde Premierløjtn., Overdriftsbestyrelse Søren Dyhrs
efterladte Papirer.

I sin (utrykte) Selvbiografi har Anlæggeren af og den første Driftsbestyrelse ved Sydfyenske Jernbane, Justitsraad *Søren Børgesen Vandborg Dyhr* givet efterfølgende Fremstilling af nævnte Banes Anlæg m. m.

Dyhr var født December 1833 i Nykjøbing paa Mors og indtraadte 1855 i den milit. Højskole, hvorfra han efter Examen afgik 1859 som Sekondløjtnant i Ingeniørkorpset. I Aarene indtil 1864 var han afvekslende til Tjeneste ved Korpset (bl a. ved Befæstningsarbejderne paa Dybbøl) og ved Statsbaneanlæg. Efter Deltagelse i Krigen traadte han ud af Ingeniørkorpset som Premierløjtnant og gik helt over i Statsbanetjenesten. Da imidlertid adskilligt af Forholdene her ikke tiltalte ham, »greb« han »med Glæde« Lejligheden til i 1873 at søge bort fra Statstjenesten for at paatage sig Anlægget af Sydfyenske Jernbane.

R. af D. 1869 (1864 indstillet til Tapperhedsmedaillen). Medlem af Odense Byraad 1879—85. Død 1899. Hustru Christine Matzen, f. i Sønderborg 1845; død 1928.

Tidlig i Foraaret 1873 blev Spørgsmaalet om Anlægget af en sydfyenske Jernbane mellem Odense og Svendborg bragt frem af Ingeniørfirmaet English¹⁾ & Hanssen ved en Del Artikler i Dagbladene. Firmaet henvendte sig til en Del formaaende Mænd fra Fyen for ved deres Hjælp at erhverve Koncession, tilvejebringe den fornødne Byggekapital etc. Der dannedes et Forretningsudvalg, bestaaende af Baron Bille-Brahe²⁾ til Egeskov, Etatsraad

1) English, Thomas Alfred, 1819—89. Firmaet byggede i Odense 1852 det første danske Vand- og Gasværk. Se nærmere F. Hjort: »Familien Berth« osv.

2) Frantz Preben, Godsejer, Diplomat. 1824—82.

Koch³⁾ og Kancelliraad Borch⁴⁾ i Odense, Højesteretsadvokat Octavius Hansen⁵⁾ og fl. Af Forretningsudvalget blev jeg anmodet om at bistaa samme som teknisk Konsulent, en Opfordring, jeg greb med Glæde, da der mulig her kunde aabne sig Udsigt for mig til en anden Livsgerning.

Den 28. Maj blev afholdt et Møde i Jernbanesagen, og midt i Juli foretog jeg med Ingeniør Hanssen en Rekognoscering af en Odense—Svendborg Linie. Da Hr. Hanssen imidlertid ikke selv havde noget Begreb om Tracering af Jernbanelinien, foretog jeg i Dagene fra den 21.—30. Juli Udstikning og Nivellement af Banen. Et Projekt, der lød paa en Overslagssum af 2,600,000 Kr., blev udarbejdet og indsendt til Ministeriet, anbefalet af Forretningsudvalget, og derefter erholdt Firmaet English & Hanssen Koncession paa Odense—Svendborg Banen. Firmaet forsøgte da at rejse de fornødne Pengemidler i Udlandet, men dette Forsøg mislykkedes, og Tiden for Koncessionens Gyldighed udløb. Paa Ansøgning blev den imidlertid fornyet; men atter strandede Sagens Realisation paa Umuligheden for Firmaet at skaffe Byggekapital. Koncessionen blev atter forbrudt, og Ministeriet nægtede nu at forny samme for 3die Gang. Saa vilde Forretningsudvalget opgive hele Sagen; men da raadede jeg dette til selv at søge Bygningen af Odense—Svendborg Banen realiseret som et rent fyenskpatriotisk Foretagende og selv søge Koncession paa Banen. Dette Forslag faldt i god Bund, og ved Kancelliraad Borchs ihærdige Arbejde for Banen ved at rejse fra Sogn til Sogn fik han Befolkningens Interesse vakt for Sagen, saaledes at i forholdsvis kort Tid den fornødne Byggekapital, Statssubvention, Laan af Diskontokassen, Aktietegning af Amterne, Sognene og Private — saa godt som var sikret. —

Efter at Forretningsudvalget for den sydfyenske Jernbane selv havde taget Sagen i sin Haand og de nødvendige Pengemidler til Banens Bygning var sikret, kom selvfølgelig Spørgsmaalet om, paa hvilken Maade denne Bygning bedst skulde lade sig arrangere. De hidtil udførte Banelinier var bygget i Generalentreprise, men da denne Bygningsmaade efter de af mig indvundne Erfarin-

³⁾ Johan G. C. F. 1827—1914.

⁴⁾ Andreas Theodor Hee, Prokurator. † 11. Jan. 1885 i Odense.

⁵⁾ Octavius Thomas, Folketingsmand for Odense 1872—76; 1838—1903.

ger var absolut forkastelig, forsøgte jeg at faa Udvalget med til Realisationen af en Plan, som jeg længe havde ønsket at kunne faa iværksat, den nemlig, fri for Generalentreprenørerne at sætte sig i Forbindelse med Underentreprenørerne, og altsaa lade Selskabet selv optræde som Generalentreprenør. I forskellige Møder med Forretningsudvalget hævdede jeg den store Fordel, som Realisationen af denne Plan vilde medføre; jeg oplyste, at Firmaet Peto,⁶⁾ Th. Brassy & E. L. Betts ved Bygningen af de jysk-fyenske Baner havde tjent en Sum af 10 à 11 Mill. Kroner ud over en rigelig og rimelig Fortjeneste. Jeg paaviste, at en Banebygning i Generalentreprise vilde medføre en lang Byggetid, hvad Erfaringen tilstrækkelig havde vist, og et dermed for Banens Ejer betydeligt Rentetab; men værst af alt var det Forhold, at de Herrer Generalentreprenører, for at tjene det mest mulige paa Anlægget, i Reglen var tilbøjelige til at anvende daarligt Arbejde og slette Materialer, der lige netop kunde passere en ikke altfor skarp Kontrol, hvad der desværre ved Bygningen af adskillige private Baner fandt Sted, og som i høj Grad, paa Grund af en kostbar Vedligeholdelse, gjorde Banens Drift saa dyr, at en Forrentning af Aktiekapitalen var umulig. Udvalget var enig med mig i min Opfattelse af Sagen, men mente dog, at et privat Jernbaneselskab ikke burde optræde som Generalentreprenør og løbe den dermed forbundne store Risiko; men herimod gjorde jeg med Styrke gældende, at de Herrer Generalentreprenører, som i Reglen tillige var Finansmænd, nok skulde vide, ikke blot at kapitalisere den med Baneanlægget forbundne Risiko, men endog tillige beregne sig en flot Ekstrafortjeneste, som Selskabet ved Selvbygning kunde putte i sin egen Lomme. Heraf fremgik altsaa med slaaende Styrke, at en Bane, bygget i Generalentreprise, ikke blot som Regel vilde blive en slet Bane, men tillige en meget kostbar Bane. Men desværre vilde Udvalget ikke optage min Plan, og da der netop fra Baron Gedalia⁷⁾, som havde bygget flere af de danske Statsbaner i Generalentreprise, forelaa et Tilbud om at overtage Banens Bygning for den af mig beregnede Overslagssum: 2,600,000 Kr. samt et Beløb af én Million Kr. i 5% Præferenceaktier, blev jeg

⁶⁾ Samuel Morton, engl. Jernbaneentreprenør og Politiker. 1809—89.

⁷⁾ Gottl. Abrahamsen, Bankier, opr. Sadelmagersvend. Anlægget af den sjæll. Nordvestbane ruinerede ham 1875. 1816—92.

af Udvalget bemyndiget til at forhandle med Gedalia, og paa Grundlag af hans Tilbud at afslutte foreløbig Kontrakt med ham.

Jeg kunde dog ikke undlade atter at henlede Udvalgets Opmærksomhed paa, at mit Overslag var saa rigeligt, at det var min Overbevisning, at Selskabet vilde kunne bygge en Mønsterbane for mindre end denne Sum. Gedalia vilde altsaa foruden denne Difference have en sikker Fortjeneste af én Million Kr. i et Papir, som efter alle Julemærker at dømme vilde blive fuldt rentebærende. Ved saaledes at prioritere en Sum af 1 Million forud for de almindelige Aktier, vilde disse Aktier, særlig Statskassens Aktier af 3die Serie til Beløb af ca. 500,000 Kr., maaske ingensinde faa Udsigt til Udbytte, altsaa henligge som et værdiløst Papir. Men Udvalget, særlig Etatsraad Koch, holdt paa Generalentreprisen, og den 15. Februar 1874 rejste jeg til København for at aabne Forhandlinger med Gedalia, eventuelt afslutte Kontrakt om Anlæget af den sydfynske Jernbane.

Den 16. holdt jeg da Møde med Gedalias Forretningsfører Schøller⁸⁾ og hans tekniske Konsulent, Oberst Hedemann⁹⁾. Jeg erklærede, at jeg ikke kunde gaa ind paa en Kontrakt i Henhold til de af Gedalia opstillede Fordringer, og da jeg maatte anse videre Forhandling for ørkesløs, blev Mødet hævet. Jeg returnerede samme Dag, og under et senere Møde med Forretningsudvalget gav jeg da en fuldstændig Beskrivelse af Mødet og erklærede, at det var mig absolut umuligt at underskrive en Kontrakt, der vilde koste det sydfyenske Jernbaneselskab over én Million Kroner.

Jeg har Grund til at tro, at Udvalget nu begyndte at se lidt mildere paa min Plan og mit Forslag, og en Dag, da jeg sammen med de øvrige Medlemmer var tilstede i Kochs private Bolig, kom Koch hen til mig og ytrede: »Hvis vi nu bestemte os til at bygge den sydfyenske Jernbane uden Generalentreprenør, vil De saa bygge Banen for os?« Hertil gav jeg et samtykkende Svar, og den 28. Maj 1874, da det sydfyenske Jernbaneselskab blev konstitueret ved et Møde af Beboere fra Land og By i Ringe, blev jeg engageret som Banens Overingeniør med et aarligt Honorar af 6000 Kr.

Dagen efter indgav jeg min Ansøgning om Afsked fra de danske Statsbaner fra 1. Juli. Jeg tog saa øjeblikkelig fat paa Or-

⁸⁾ Formentl. Vexelmægler Th. Schiøler i Kbhvn.

⁹⁾ Johan P. Georg, kar. Generalmajor, Overinspektør ved Statsbanerne og tekn. Tilsynsfør. ved Privatbanerne paa Øerne. 1825—1904.

ganisationen af Personalet ved Banens Bygning. Strækningen Odense—Svendborg blev delt i 2 Sektioner, 1ste Sektion Odense—Pederstrup, ca. 2 Mil, med daværende Ingeniør, Lt. Fauersholdt¹⁰⁾ som Sektionsingeniør, — Fauersholdt ledede tillige Arbejderne ved Tegnestuen med Hjælp af en Assistent, — og 2den Sektion, Pederstrup—Svendborg, ca. 4¼ Mil, med Ingeniør P. Sletting¹¹⁾ som Sektionsingeniør, og Ingeniør Hammerich¹²⁾ som Assistent. Kommissarius var Kammerherre Jessen¹³⁾, Borgmester i Horsens, og Kontrollen fra Regeringens Side var lagt i Hænderne paa Overingeniøren for de nye Statsbaneanlæg i Jylland og Fyen, Justitsraad Tegner¹⁴⁾. Det daglige Tilsyn blev ført af Ingeniør Jessen, Søn af Kommissarius, en meget ung og meget ungdommelig Mand. I Svendborg og Odense blev ansat Materialforvaltere.

Allerede d. 9. Juni rejste jeg med Sletting gennem hans Sektion, og Dagen efter blev Udstikningen af den sydfyenske Jernbane paabegyndt. Selv paabegyndte jeg Udarbejdelsen af Banens tekniske Program, ganske i Overensstemmelse med de for de lette Statsbaner gældende Regler. Samtidig begyndte jeg paa Udarbejdelsen af Licitationsbetingelser for Levering af Skinner, Forbindelsesdele, Sveller etc., der skulde være disponible ved Jordarbejdets Begyndelse.

Som jeg alt har omtalt, var mine Planer m. H. t. Banens Bygning at udstykke de forskellige Materialleverancer og Arbejder i saa smaa Partier, at Banen derved kunde komme i direkte Rapport med alle Smaaentreprenører, og saaledes undgaa det hidtil brugte Mellemlid mellem Baneselskabet og de smaa Entreprenører, de særdeles kostbare Generalentreprenører. Denne Deling af Arbejdet gav mig og Sektionsingeniørerne meget at bestille; alt indtil de aller mindste Præstationer blev udbudt til Licitation og i smaa Afdelinger. Jordarbejdet blev delt i en Mængde Smaaparceller, Bro- og Stenkistearbejdet delt i Smaasektioner — ved Bygningernes Opførelse blev denne Arbejdsdeling gennemført i den Grad,

¹⁰⁾ Carl, senere Kapt. i Fodf.; Driftsbestyrer; 1838—1914.

¹¹⁾ Stadsingeniør i Aarhus, † 17. Maj 1894.

¹²⁾ Holger Aagaard, den bekendte Højrepolitiker og Ingeniør (Københavns Frihavn og Banegaarde m. m.). 1845—1915.

¹³⁾ Joh. C. von; 1817—84.

¹⁴⁾ Isac Wilh.; Prmltn. i Ingeniørkorpset og gik ud af Hæren samtidig med Dyhr. Overingeniør ved Statsbanerne, fra 1889 Generaldirektør for disse. 1832—1909.

at der blev afholdt særlige Licitationer for Mursten, for Kalk, for Cement, for Skiffersten, for Tømmer og Brædder og saa endelig for selve Arbejdet, dels Murer-, dels Tømrerarbejdet. Det vil let ses, at dette Princip medførte et overordentlig anstrengende Arbejde for Ingeniørerne; selv personlig udarbejdede jeg alle Licitationsbetingelserne og Skitser til alle Konstruktioner, Stationsbygninger, Broer, Stenkister, Stationsindretninger etc. etc. For Sektionsingeniørerne gav denne stærke Arbejdsdeling Anledning til en ikke mindre besværlig og ansvarsfuld Kontrol med Arbejder og Materialleverancer.

Den 1. Juli forlod jeg Statsbanerne, og nu først kunde jeg ret begynde at tage fat paa det store, ansvarsfulde Arbejde, der var lagt i min Haand, dobbelt ansvarsfuldt, fordi jeg havde faaet Forretningsudvalget til at gaa ind paa min, hidtil ubenyttede Byggeplan. Hvor var det dog en fornøjelig Tid og et fornøjeligt Arbejde, alt gik som efter en Snor, intet blev glemt og ingensomhelst Standsning af Arbejdet ved mangelfulde eller forsinkede Dispositioner, saaledes som det ofte fandt Sted under Arbejdernes Udførelse ved Generalentreprise. Det var, som om alle var besjælet af et fælles Ønske om at naa det bedst mulige Resultat, og naar dette Resultat blev en fuldstændig Sejr over hele Linien, saa skyldtes det ikke mindst Kammerherre Jessens aldrig svigtende Interesse for Banen.

Straks efter min Hjemkomst til Odense begyndte jeg paa Undersøgelsen af Opstigningen fra Svendborg, en ikke ganske let Opgave. Det lykkedes mig dog indenfor Grænserne af en Maksimumsstigning af 1 : 100 at finde en Overgang over de »fynske Alper« uden altfor kolossale Jordarbejder. Imidlertid var Udstikningen og Nivellementet af Odense—Svendborg Banen bleven fuldført, Profileringen indlagt og Ekspropriationskortene opmaalte, saaledes at Besigtigelsesforretningen kunde begynde den 10. September 1874 i Svendborg og sluttes i Odense den 18. Kommissionen bifaldt i alle Retninger det fremsatte Projekt, og derefter kunde saa Jordarbejderne paabegyndes, efter at de fornødne Licitationer havde været afholdt.

Midt i December rejste jeg med de to Medlemmer af Udvalget Lotze¹⁵⁾ og Borch til København, og i de følgende Dage førtes

¹⁵⁾ Ernst Gustav; Apoteker, Fabrikejer i Odense. 1825—93.

en Række Forhandlinger med Finans- og Indenrigsministrene, med Post- og Telegrafinspektoratet samt Overtoldinspektoratet om Indretning af Told- og Post- og Telegraflokale paa de forskellige Stationer. Den 27. April 1875 foretog jeg med Forretningsudvalget en Inspektion af Arbejderne paa Linien; Udvalget var i høj Grad forbavset over at se Arbejdet saa vidt fremskredet.

Ved mit Engagement som Overingeniør for Banens Bygning blev det tillige forudsat, at jeg, naar dette Arbejde var fuldendt, skulde overtage Ledelsen af Banens Drift som Driftsbestyrer. Under Arbejdernes jævne Gang begyndte jeg da saa smaat at tænke paa de for Driftens Etablering fornødne Foranstaltninger, Anskaffelse af Materiel og Inventar, Udarbejdelsen af Befordringsreglementer, Takstregulativer, Ansættelse af Drifts-, Bane- og Maskinpersonale etc. Til Hjælp ved disse Arbejder havde jeg sikret mig een af Statsbanernes flinkeste Stationsforvaltere, J. Olsen ¹⁶⁾, i Nyborg, der skulde overtage Posten som Driftsinspektør paa Sydfyenske Jernbane.

Først i Maj modtog vi den første Skibsladning Skinner, der alt skulde have været leveret tidlig paa Foraaret, men Skibet, der skulde overføre Skinnerne fra Rotterdam til Svendborg, strandede paa den engelske Kyst, hvorved Leverancen desværre forsinkedes. Heldigvis havde jeg anskaffet et større Parti gamle Skinner, saaledes at Ingeniørerne for Jordarbejdet ikke led nogen Forsinkelse af Mangel paa Skinner.

Ved Bygningen af den sydfyenske Bane fik jeg, særlig ved Justitsraad Tegners Velvillie, Lejlighed til at indføre forskellige Foranstaltninger, som jeg dels selv tog Initiativet til, dels havde gjort Bekendtskab med paa mine Rejser i Udlandet. Jeg anvendte saaledes for første Gang her i Landet »Svævestød«; af Overbanemester Dohn i Aarhus købte jeg Patent paa et enkelttunget Sporskifte; jeg opgav for Overkørslernes Vedkommende de hidtil anvendte Tvangskinner, idet den af Hoved- og Tvangskinne dannede Rende i Snefald ikke var uden Fare, naar Sneen blev komprimeret i Renden. Paa Svendborg Station og flere Landstationer, der blev bygget paa Tørvemose, anvendte jeg, sikkert ogsaa for første Gang, Sandfundamenter i stor Dybde. Disse ekstraordi-

¹⁶⁾ Afsked 1893.

nære Foranstaltninger blev bekendt blandt Landets Teknikere, og ikke faa mødte i Odense for at se Arbejderne paa Svendborg Banen.

Den 9. September kørte jeg Odense Byraad til »Fruens Bøge« med Lokomotiv, det første Persontog paa den sydfyenske Bane. Først i Februar 1876 holdt jeg Møder med Odense og Svendborg Byraad om Køreplanen, og allerede den 17. Maj kunde jeg, i Henhold til et Baron Bille-Brahe til Egeskov givet Løfte, møde med et Persontog i Kværndrup og køre ham til Odense. Den 21. s. M. kørte Forretningsudvalget til Egebjerg (»de fynske Alper«) med Persontog, og den 20. Juni 1876 blev den gennemgaaende Sporforbindelse etableret ved Nedlægning af den sidste Skinne i Nærheden af Sørup. — Det vil heraf ses, at Arbejdet med ustandselig Fart, og naar undtages et enkelt, enestaaende Uheld under Banens Bygning, uhindret skred frem, saaledes at der, trods de betydelige Arbejder, var Udsigt til at fuldføre Anlægget i langt kortere Tid end beregnet, nemlig i et Tidsrum af ca. $1\frac{3}{4}$ Aar.

Da dette Uheld gav Anledning til et komisk Efterspil, skal jeg her nærmere omtale samme. — Broen over Odense Aa, en 50 Fods aaben Bro, var færdigbygget. Pillerne, der var funderet i en Dybde af ca. 11 Fod under Engens Overflade med Spundsvægge og andre Sikringsforanstaltninger, ragede op over Engen i en Højde af ca. 18 Fod, svarende til Jorddæmningens Højde. Det var saaledes en anselig Murmasse, der var ophobet i disse ca. 30 Fod høje Granitpiller med en Middeltykkele af 9 à 10'. Jerndragerne var anbragt og Broen saaledes færdig til Passage. Saa, under Sektionsingeniørernes Fraværelse paa en Rejse til Dortmund for at modtage et Parti Skinner, begynder vedkommende Entreprenør, uden dertil at have erholdt Sektionens Tilladelse og uden at anmelde dette Arbejde paa Hovedkontoret, at føre Jordmasserne fra en Udgravning Nord for Aaen, over Broen og til den yderste Kant af den fritstaaende søndre Pille. Fra en Højde af næsten 20 Fod blev saa Jorden fra Tipvognene styrtet ned paa den bløde Mose. Under disse voldsomme Stød blev selvfølgelig Mosegrunden stærkt komprimeret, hvoraf atter resulterede et enormt Tryk paa den høje Pille. Dette Tryk, i Forbindelse med de ved Jordmassernes Nedstyrtning foraarsagede stærke Rystelser baade i Undergrunden og i selve Pillen, hvor Mørtelen indvendig maaske endnu ikke var ganske hærdet, bevirkede, at Pillen kom i Bevægelse ud mod Aaløbet, og da Tipningen trods denne

Kalamitet vedblev, fortsattes Pillens Vandring saaledes, at den med Vandstandslinien var ført et Par Tommer ud mod Aaløbet, og at Pillens øverste nordlige Kant indtog en Hældning af $10\frac{1}{2}''$, saa vidt jeg erindrer, fra den lodrette Stilling. Saa snart Katastrofen kom til min Kundskab, blev det vanvittige Jordarbejde standset, hvorefter Pillens Bevægelse aldeles ophørte, og da der efter længere Tids Forløb under de omhyggeligste Nivellementer og Maalinger med et nøjagtigt justeret Baandmaal i Overværelse af Ing. Jessen og mig blev konstateret, at al Bevægelse i Pillen og dens Fundamenter var ophørt, blev Tegner og jeg enige om at redressere Uheldet ved en Ombygning af Pillen over Vandfladen. Der var ikke Spor af Tvivl om, at den svagt hældende Pille havde et Overmaal af Stabilitet og vilde kunne have staaet i al Evighed; men da den bestemte Ombygning ikke traadte hindrende i Vejen for det øvrige Arbejdes Fremgang, og da Omkostningen kun vilde beløbe sig til nogle faa hundrede Kroner, vilde jeg ikke for alt i Verden have den skæve Pille staaende til Spot og Skam for Bygherren og Bygmesteren.

Vi begyndte da paa Nedrivningen af Pillen, men saa modtager jeg en skønne Dag en Skrivelse fra Tegner, hvori han meddeler, at da Pillen for Broen over Odense Aa ifølge Ing. Jessens Indberetning vedblivende fortsætter sin Bevægelse ud i Vandløbet, maatte han forlange en fuldstændig Ombygning af hele Pillen, Fundamenterne indbefattet. Dette Tordenbudskab, der dels vilde forsinke Banens Fuldendelse i flere Maaneder, dels koste Selskabet adskillige Tusinde Kroner, kom mig saa meget mere uventet, som den sidste af Jessen og mig foretagne Maaling af Pillens Stilling gav til Resultat, at Bevægelsen var fuldstændig ophørt.

Jeg rejste da straks til Aarhus, begav mig op paa Tegnernes Kontor, og da Tegner selvfølgelig kendte Anledningen til min Nærværelse, tog han et Papir frem og lagde det foran mig til behagelig Efterretning. Det var Jessens Rapport, og ganske rigtig konstaterede den en vedblivende Bevægelse i Pillen. Rapporten saa omtrent saaledes ud:

Den 11.:	Afstand mellem de 2 Bropiller	50'
	(Broens normale Spænding)	
- 12.:	Afstand mellem Pillerne	49' 11"
- 13.:	— — —	49' 9"

osv., indtil den ovenfor omtalte Afstand 49' 1 $\frac{1}{2}$ " var naaet, da Arbejdet blev standset og Bevægelsen ophørte. Men til min Forbavselse ser jeg saa fremdeles i Rapporten:

Den 18.: Afstand mellem Pillerne 49' 0"
 - 19.: — — — — 48' 10"

osv., indtil den sidste Maaling, hvis Resultat lød: den 22.: Afstand mellem Pillerne 49' 1 $\frac{1}{2}$ ". (Jeg bemærker, at de anførte Datums er fingerede, da jeg ikke bestemt erindrer disse). Altsaa: efter at Pillen var spadseret henved et Par Fod ud i Løbet, saa bliver den paa engang saa skikkelig at vandre tilbage til sin gamle Plads.

Uden at sige et Ord lod jeg Fingeren løbe ned ad Maalene, og da jeg kom til Slutningsmaalet 49' 1 $\frac{1}{2}$ ", saa opdagede Tegner pludselig Skandalen, han tog Papiret, skubbede det ind under en Bunke Dokumenter, og der blev saa ikke talt ét Ord mere om den fuldstændige Ombygning af Pillen.

Aarsagen til Jessens mærkværdige Rapport var ganske simpelt den, at han havde foretaget Maalingen med et almindeligt Baandmaal, der under den voldsomme Strækning for at maale nøjagtigt havde permanent forlænget sig hver Gang, og heraf resulterede saa den stadig mindre og mindre Afstand mellem Pillerne. Den sidste Maaling var derimod Resultatet af en med Staalbaandsmaal foretaget Maaling af os begge i Forening. Højest forunderligt var det, at Jessen under Nedskrivningen af disse Tal ikke straks opdager Fadæsen, og lige saa ubegribeligt, at disse Fejl ogsaa undgaar Tegnens Opmærksomhed.

Da det i Efteraaret 1875 kunde overses, at der, hvis ingen uforudsete Hindringer indtraadte, intet vilde være til Hinder for at aabne Banen for den almindelige Færdsel ved Midsommertid 1876, tog jeg fat paa Forberedelserne til Valg og Ansættelse af Personalet og til Indretning af Driften. Som Følge heraf tiltraadte Stationsforvalter Olsen alt den 1. Septbr. sin Stilling som Driftsinspektør og tog straks fat paa Udarbejdelsen af Inventarlisterne for Driften, Maskin- og Baneafdelingen. Allerede ved Baneanlæggets Paabegyndelse begyndte Ansøgningerne om Ansættelse ved Driften af den sydfyenske Bane at strømme ind, og i Løbet af Aaret 1875 var disse Ansøgnings Antallet vokset til Legio. Blandt Ansøgerne fandtes en stor Del af de dygtigste og paalideligste Bestillingsmænd ved Statsbanernes 1. Distrikt, særligt fra Driftsafdelin-

gen, men ogsaa fra Bane- og Maskinafdelingen. — Vanskeligheden ved at træffe et Valg af Personalet til »Sydfyenske« laa altsaa ikke i Mangel af Personer, men derimod i denne embarrass de richesse paa Ansøgere. Der var selvfølgelig ikke den fjerneste Anledning for mig til ikke at modtage de gjorte Tilbud og sikre Banen et dygtigt og paalideligt og navnlig øvet Personale, og i Forening med Driftsinspektøren udvalgte jeg saa, efter vort personlige Kendskab til de Vedkommende, blandt Statsbanernes Bestillingsmænd det nødvendige Antal til Besættelse af samtlige Pladser paa den sydfyenske Jernbane, hvortil særlig Fagdygtighed var fornøden. — Personalet mødte saa op til Tjeneste den 20. Juni, samme Dag, som den gennemgaaende Sporforbindelse blev etableret, for at deltage i Prøvekørslerne og fordele Inventaret omkring paa Stationerne.

Allerede i Efteraaret 1875 var Banebygningen saa vidt fremskreden, at jeg havde en temmelig Sikkerhed for, at det af mig ved Bygningen anvendte Princip — Selvbygning uden General-entreprenør — vilde blive en fuldstændig Succes. — Opmuntret derved fik jeg Mod til at foreslaa Forretningsudvalget ved Etablering af Driften at indføre et fuldstændig nyt Takstsystem. Det for de danske Statsbaner gældende Takstregulativ var en Kopi af det for de tyske Baner adopterede Regulativ. Klassifikationen af Godset var væsentlig baseret paa 3 forskellige Momenter med Hensyn til Varernes Kvalitet og Kvantitet, nemlig Vægt, Rumfang og Værdi. Ved en Kombination af disse 3 Momenter opstod en Række Hovedtakster; disse blev atter delte i en Mængde Underafdelinger, og saaledes opstod et særdeles kombineret Takstsystem for den lokale Godstransport. Disse Takster blev atter modificerede i den transiterende Godsforsendelse, og da den hurtig stigende Kultur og den stærkt fremadskridende Teknik med Hensyn til Raastoffernes Forarbejdning til færdige Varer stadig medførte Forandring i de ovennævnte 3 Momenters Forhold til hinanden, f. Eks. Vægt i Forhold til Omfang, Værdi i Forhold til Vægt etc., saa undergik Statsbanernes Takstklasser en stadig Forandring. Varer i en lavere Klasse blev overflyttet til en højere og omvendt. Ordre og Kontraordre hørte til Dagens Begivenheder, og til Slut dannede den hele Godstarif et komplet Kaos, som end ikke den dygtigste Godsekspedient var i Stand til at finde Rede i, end sige det store Publikum. Dette kombinerede System maatte selvfølgelig

medføre en omhyggelig og særdeles vidtløftig Revision, idet hyppige Fejltagelser i Fortolkningen af Klassifikationen fandt Sted, og dette Forhold medførte Nødvendigheden af et stort Personale og en kostbar Administration.

Det stod klart for mig, at dette kombinerede Tarifsystem næppe egnede sig for en lille privat Bane, og da Systemet jo alt var bleven i høj Grad modificeret af en anden Befordringsinstitution — Postvæsenet — der fuldstændig havde kastet Varernes Værdi overbord, ja i den lokale Godsforsendelse endog Transportlængderne, saa formentlig jeg, at Tidens Fylde maatte være kommen til at slaa et Slag for et simpelt og rationelt System med Hensyn til Godstarifferne. Jeg foreslog da Forretningsudvalget at indføre et simpelt og saavel for Banepersonalet som for Publikum letfatteligt System, nemlig kun én Takst for Stykgods og én Takst for Vognladningsgods, uafhængig af Varernes Værdi og Rumfang. Befordringen af voluminøst Gods over den kun 6 Mil lange Banestrækning vilde næppe faa en saadan Betydning, at en særlig Takst for saadant Gods vilde være nødvendig eller ønskelig. Det vil ses, at den foreslaaede Takstarif for den sydfyenske Jernbane vilde blive i høj Grad enkel, let i Anvendelsen for Banens Kunder og i høj Grad økonomisk med Hensyn til Kontrollen. Ved Siden af dette radikale Forslag udarbejdede jeg et fuldstændig nyt Befordringsreglement, idet jeg udelod en Mængde for Publikum irriterende Bestemmelser, Dispositionsgebyr for Vognbestillinger, Mulkter etc. og indførte en Del Bestemmelser sigtende til i enhver Henseende at lette Publikum Afbenyttelsen af Banen, Præmie for hurtig Aflæsning og lign., idet jeg holdt fast ved den ofte udtalte, men desværre i Praxis saa sjældent gennemførte Paastand, »at Banerne er til for Publikums Skyld, men Publikum ikke til for Banernes Skyld«.

Til min store Glæde gik Udvalget øjeblikkelig ind paa mit Forslag, der tillige vandt en varm Ven i den kongelige Kommissarius¹⁷⁾, og derefter blev saavel den udarbejdede Takstarif som Befordringsreglementet indsendt til Ministeriets eventuelle Approbation. Resultatet blev da, at de fremsendte Tariffer og Bestemmelser blev approberet for et Tidsrum af 3 Aar. Efter 3 Aars Forløb havde Systemet alt vist sig at være en komplet Succes, og stiltiende blev Approbationen forlænget i Fremtiden.

¹⁷⁾ J. C. v. Jessen.

Jeg havde da den overordentlige Glæde ved Anvendelsen af det simple Takstsystem at vinde Banen en Mængde Venner; Aar for Aar steg Banens Befordring af Personer og Gods og dermed tillige dens Indtægter, saaledes at efter ca. 20 Aars Forløb i 1894—95 havde det befordrede Personantal paa den lille 6 Mils Bane naaet en Størrelse af 403,000; af Gods blev befordret 2 Mill. Centner. Banens Bruttoindtægt androg 443,300 Kroner, svarende til næsten 7% af Anlægskapitalen, et Resultat, som ingen anden dansk Bane tilnærmelsesvis har naaet. Jeg havde den Glæde at se Systemet ikke blot finde Anvendelse ved saa godt som alle de mange i Aarenes Løb byggede Privatbaner, men selv Statsbanerne optog enkelte af de indførte Bestemmelser, og fra Udlandet (Norge, Schweiz) modtog jeg Forespørgsler om Banens Bygningsmaade og om dens Drift.

Saa var Baneanlægget da saa vidt fremskreden, at Ministeriets Tilladelse til at aabne Banen for den almindelige Drift den 12. Juli 1876 kunde søges. I Dagene fra den 4.—9. løb Prøvetog over Banen, og den 10. skete da den højtidelige Indvielse af den sydfyenske Jernbane med et Festtog fra Svendborg til Odense, hvori Indenrigsministeren og en Mængde højere ministerielle Embedsmænd og Jernbanefunktionærer deltog. Nu kunde tillige det med saa megen Spænding imødesete Resultat af det af mig ved Banens Bygning anvendte Princip overses, og dette Resultat var da:

1. Trods de for en saa kort Banestrækning meget betydelige Arbejder (66,180 Kbfavne Jord var flyttet, et stort Bro- og Stenkistearbejde udført, et ikke ringe Antal Stationsbygninger, deriblandt de 2 store Endestationer Svendborg og Odense med fuldstændige Værkstedbygninger opførte etc.) var Byggetiden kun $1\frac{3}{4}$ Aar, ca. ét Aar hurtigere end den sædvanlige Byggetid for en Bane som Sydfyenske. Ved denne hurtige Ekspedition indvandt Jernbaneselskabet en meget betydelig Rentegevinst.

2. Skønt Banen, med Undtagelse af det lette Skinneprofil, var bygget som en Hovedbane, og uagtet der under Banens Bygning fremkom Fordringer om rigeligere Udstyring af Stationerne, Etablering af fuldstændige Værkstedlokaler med alle fornødne Maskiner — Fordringer, der mindst kostede ca. 100,000 Kr. — saa stod den sydfyenske Bane med Inventar og et overordentlig solidt og rigeligt rullende Materiel i 2,500,000 Kr. eller ca. 100,000 Kr. under det af mig udarbejdede Overslag, samt 1 Million, 1 Hun-

drede Tusind Kroner under det af Gedalia forlangte Beløb. Ved denne billige Anlægskapital blev der yderligere opnaaet en vis Sandsynlighed for, at endog Staten i de kommende Aar vilde have Udsigt til Udbytte af sine Aktier af 3die Klasse til Beløb $\frac{1}{2}$ Million Kr. (I Driftsaaret 1894—95 udbetaltes til samtlige 3 Serier Aktier 5%).

3. Endelig var Banen bygget udelukkende af 1. Klasses Materialer; det dyreste Tilbud paa Skinner (fra Dortmund Union med 10 Aars Garanti) og det dyreste Bud paa Sveller blev antaget o. s. fr. Ved denne solide Bygningsmaade blev den fremtidige Vedligeholdelse et Minimum, og dette var selvfølgelig en medvirkende Aarsag til Driftens økonomiske Succes. — Det var en Sejr for mig over hele Linien, en Sejr langt større, end jeg turde have haabet. —

Hermed slutter Dyhrs Fremstilling af Forholdene ved Sydfyenske Banes Anlæg. —

I September 1928 skrives:

De sydfyenske Jernbaner møder med et samlet Overskud, men dette fremkommer udelukkende ved Odense—Svendborg Banens store Overskud. Denne Banes Driftsoverskud er 630,000 Kr., hvorfra gaar 175,000 Kr. til at dække Nyborg—Faaborg Banens Under-skud, 105,000 Kr. til Odense—Nørre Broby—Faaborg Banens, 105,000 Kr. til Faaborg—Svendborg Banen og 23,000 Kr. til Svendborg—Nyborg Banen. Efter yderligere Udgifter til Forrentning og Amortisation af Laan bliver det endelige Overskud 53,000 Kr. eller samme Beløb som Aaret før. —