

BETÆNKNING

AFGIVET AF DEN AF
MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER UNDER
23. APRIL 1954 NEDSATTE

PRIVATBANEKOMMISSION

BETÆNKNING NR. 144

KØBENHAVN

Kronologisk fortegnelse over betænkninger.

1955.

nr.

- 84 Betænkning vedrørende deltidsarbejde.
- 102 Klientellet på arbejdsanstalterne.
- 116 Betænkning vedrørende arbejdsløshedsøerne i Jylland.
- 117 De offentlige veje.
- 118 Betænkning om posttakster i den internordiske udveksling af korsbåndsforsendelser og betænkning om takstsætningen i den internordiske teletrafik. 2. del.
- 119 Betænkning angående lån fra kreditforeningen af kommuner i Danmark til færøske kommuner.
- 120 Betænkning om videnskaberens fremme i Danmark ved foranstaltninger fra statens side. 3. del.
- 121 Betænkning angående de motorsagkyndiges ansættelses- og lønforhold.
- 122 Betænkning om spætemulighederne indenfor børneforsorgen.
- 123 Betænkning om folkepension afgivet af folkeforsikringskommissionen af 1948.
- 124 Betænkning vedrørende børneforsorgens lønforhold.
- 125 Betænkning angående kirker i Københavns omegn.
- 126 Betænkning om ændring af reglerne om fastsættelse af faderskab.
- 127 Betænkning angående afløsning af retten til fiskeri med ålegårde og andre særlige rettigheder til fiskeri på søterritoriet.
- 128 Betænkning vedrørende en særlig uddannelse

nr.

- af ledere og medarbejdere indenfor børneforsorgen.
- 129 Betænkning vedrørende forsorgen for blinde og stærkt svagsynede.
- 130 Betænkning angående mulighederne for sikring af bebyggelse i marsken i Tønder og Ribe amter.
- 131 Betænkning angående realkrediten i fast ejendom på Færøerne.
- 132 Samfærdselskommissionens betænkning: Et trafikråd for Storkøbenhavn.
- 133 Kunstkommissionens betænkning.
- 134 Betænkning angående revision af skibsregistreringslovgivningen.
- 135 Betænkning afgivet af udvalget vedrørende foranstaltninger mod olieforurening.
- 136 Betænkning angående de i ferskvandsfiskeriloven indeholdte særregler for fiskeriet i Sønderjylland.
- 137 Betænkning afgivet af havne- og brotakstkommissionen af 1954.
- 138 Betænkning om samordning af de nordiske landes færdselslovgivning.
- 139 Betænkaing om foranstaltninger til bekæmpelse af prostitutionen.
- 140 Betænkning vedrørende oprettelse af et levnedsmiddelinstitut.
- 141 Betænkning afgivet af byggelovsudvalget af 1948.
- 142 Beretning fra handelsministeriets mælkekommission af 1949.

1956.

- 143 Betænkning vedrørende de store fødselsår-gange med særligt henblik på uddannelsesproblemet.
- 144 Betænkning afgivet af privatbanekommissionen af 1954.

STATENS TRYKNINGSKONTOR

BETÆNKNING

afgivet af

den af ministeren for offentlige arbejder under

23. april 1954 nedsatte

PRIVATBANEKOMMISSION

BETÆNKNING NR. 144

KØBENHAVN

1875

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side	Side
Kommissionens nedsættelse og opgaver m. v.	5	
BANERNES BEDØMMELSE		
Almindelige betragtninger	8	
De enkelte baner i alfabetisk orden:		
Aalborg-Hadsund jernbane	25	404
Aalborg-Hvalpsund jernbane	25	391
Aarhus-Hammel-Thorsø jernbane	34	458
Amagerbanen	38	136
De bornholmske jernbaner	26	71
Ebeltoft-Trustrup jernbane	27	444
Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn jernbane	11, 27 og 34	368
Gribskovbanen	12	99
Hads-Ning herreders jernbane	13	471
Helsingør-Hornbæk-Gilleleje jernbane	13	90
Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane	14	111
Hjørring privatbaner	14 og 34	349
Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane	27	506
Horsens-Juelsminde jernbane	34	528
Horsens-Odder jernbane	28	494
Horsens Vestbaner	28	517
Høng-Tølløse jernbane	16	201
Hørve-Vørslev jernbane	35	210
Kalvehavebanen	36	167
Køge-Ringsted jernbane	36	158
Langlandsbanen	29	263
Lollandsbanen	16	238
Lyngby-Nærum jernbane	17	123
Mariager-Faarup-Viborg jernbane	30	425
Nakskov-Kragenæs jernbane	30	255
Nordfynske jernbane	17	316
Nordvestfynske jernbane	18	286
Næstved-Præstø-Mern jernbane	31	167
Odense-Kerteminde-Martofte jernbane	18	303
Odsherreds jernbane	19	189
Randers-Hadsund jernbane	20	416
Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro jernbane	31	578
Ryomgaard-Gerrild-Grenaa jernbane	37	435
Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro jernbane	32	483
Skagensbanen	20	329
Skive-Vestsalling jernbane	32	600
Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted jernbane	21 og 33	223
Svendborg-Nyborg jernbane	22	272
Thisted-Fjerritslev jernbane	22	360

	Bedømmelse :	Bilag :
Troldhede-Kolding-Vejen jernbane	22	545
Varde-Grindsted jernbane	33	570
Varde-Nr. Nebel jernbane	23	560
Vejle-Vandel-Grindsted jernbane	37	537
Vemb-Lemvig-Thyborøn jernbane	23	589
Østsjællandske jernbane	24	145

STØTTEFORANSTALTNINGER

Dækning af underskud	38
Modernisering	46
Henlæggelser	47
Tilslutningsvederlag	48
Afsluttende bemærkninger	48

BILAG

1. Fællesrepræsentationens henvendelse af 27. marts 1953 til regering og rigsdag	53
2. Banerepræsentanternes indlæg i generaldebatten 6. maj 1954	56
3a. Personalerepræsentantens indlæg	58
3b. Bilag til bilag 3a (højesteretsagfører Gert Jessens responsum)	60
4. Skrivelse af 10. juni 1954 fra direktør C. Kuhlman	65
5. Skrivelse af 22. november 1954 fra direktør C. Kuhlman	67
6. Redegørelse for moderniseringens indflydelse på privatbanernes maskin- afdeling, direktør P. Harboe	69
Beskrivelserne af privatbanerne	71
(Sideangivelse for de enkelte baner, se ovenfor).	
54a, b og c. Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898	608
55a, b og c. Nordvestfynske jernbanes pensionskasse	611
56a, b og c. Odense-Kerteminde-Martofte jernbanes pensionskasse.	619
57a, b, c og d. Aalborgbanernes pensionskasse	628

TABELLER

58. Oversigt over privatbanernes trafik	634
59. Oversigt over trafikkilometre pr. banekilometer	638
60. Oversigt over beregnede trafikkilometre pr. banekilometer	639
61. Oversigt vedrørende økonomi	640
62. Udgift (excl. reguleringstillæg til pensionister) i 1953/54 for jernbane alene Indtægt	644
63. Oversigt over udgift til personale m. v.	646
64. Oversigt over privatbanernes godsindtægt og ydet fragtrabat i 1953/54	648
65. Banernes indbyrdes placering efter trafik, økonomi m. v.	649
66. Oversigt over statsbanernes indtægt af forbindelsen med privatbanerne, 1953/54	650
67. Oversigt over statens tilskud til privatbanerne og statsbanerne	651
68. Oversigt over statsstøtten til de enkelte privatbaners drift 1940/41-1953/54	652
69. Oversigt udarbejdet af driftsbestyrer P. Hansen	654

1. Kommissionens nedsættelse og opgaver m. v.

Kommissionen er nedsat af ministeren for offentlige arbejder ved skrivelse til dens medlemmer af 23. april 1954. Skrivelsen til kommissionens formand, kontorchef J. Bang Christensen, er sålydende:

»Som det vil være hr. kontorchefen bekendt, udløber de perioder, i hvilke de i privatbanernes drift interesserede kommuner i forbindelse med banernes modernisering i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 har påtaget sig garanti for banernes underskud, den 1. april 1956 – for en enkelt banes vedkommende dog allerede den 1. april 1955 – og den 1. april 1959 for de baner, der ved moderniseringen har modtaget større bidrag til faste anlæg.

Den forbedring af privatbanernes driftsresultater, der var tilsigtet ved moderniseringsloven, er det ikke lykkedes at opnå. De påregnede besparelser ved, at dampdriften næsten fuldstændig har kunnet afløses af motordrift, er ganske vist i det store og hele indvundet, men visse udgifter, herunder navnlig lønnings- og pensionsudgifter, har samtidig været så stærkt stigende, at besparelserne helt eller delvis er blevet opslugt, og for enkelte baners vedkommende har endog udgiftsstigningen været større end den indvundne besparelse, således at der har måtte noteres driftsunderskud, der er større end nogensinde.

Spørgsmålet om, i hvilket omfang privatbanernes drift bør opretholdes, og hvorledes den i givet fald kan sikres, er derfor på ny blevet aktuelt.

Fra forskellige af de for privatbanerne garanterende kommuner er der fremkommet udtalelser om, at man er betænkelig ved

fortsat at støtte banerne, når de nuværende garantiperioder udløber, idet man mener, at banerne eller en stor del af dem vil kunne nedlægges og erstattes med biler eller eventuelt, at staten bør overtage privatbanerne.

Danske privatbaners fællesrepræsentation har ligeledes gennem et folketinget og regeringen tilsendt andragende om forøget statsstøtte – bl. a. ved forhøjelse af statsbidraget til den årlige underskudsdekning, statens overtagelse af reguleringstillægget til privatbanepensionister og løbende moderniseringsbevillinger – givet udtryk for tvivl om, hvorvidt banernes drift fremover vil kunne gennemføres på grundlag af de nuværende retningslinier for den økonomiske støtte, der ydes dem.

Ministeriet for offentlige arbejder har under disse forhold anset det nødvendigt at nedsætte en kommission med den opgave at vurdere de enkelte privatbaners betydning for trafikken afvikling her i landet og den interesse, der derefter kan tillægges deres fortsatte beståen. Denne vurdering bør ske på grundlag af den stilling i konkurrencen med andre transportmidler, som den gældende lovgivning, navnlig om den erhvervsmæssige automobiltrafik, og den af vedkommende koncessionsgivende myndigheder anlagte koncessionspolitik, giver banerne, men også andre momenter – eksempelvis militære – bør tages i betragtning.

Derimod bør der ved skønnet over en banes fortsatte eksistensberettigelse ses bort fra den økonomiske støtte, som banen nyder eller kan opnå fra stat og kommuner, idet en bane, hvis betydning for trafikken ikke i sig selv kan anses godtgjort, ikke kunstigt

bør holdes i live, blot fordi f. eks. dens kommuner for at bevare dens funktion som takstregulator i relation til automobilkørslen måtte være villige til at udrede en vis del af de årlige underskud.

En klar inddeling af landets privatbaner i 2 grupper – den ene bestående af baner, om hvis betydning for afviklingen af trafikken der ikke vil være tvivl, og som derfor bør opretholdes med støtte af staten, den anden omfattende baner, som må skønnes ikke længere at spille nogen næneværdig rolle i samfundslivet, og hvis drift derfor bør anbefales standset – er dog måske ikke på nærværende tidspunkt mulig. Det kan for en række baners vedkommende tænkes, at man vel på længere sigt må anse deres opretholdelse for upåkrævet, men at det dog kan være rimeligt at udskyde deres nedlæggelse en kortere periode f. eks. for at lette overgangen til andre transportmidler eller for at løse eventuelt tilstedeværende midlertidige trafikopgaver.

Kommissionen vil dernæst have at overveje og fremkomme med indstilling om, hvorledes de baner, der skønnes ubetinget levedygtige, bør nyde statsstøtte, i hvilken henseende det fornævnte andragende fra privatbanernes fællesrepræsentation bør indgå i overvejelserne. Baner, hvis drift anbefales standset straks, vil ikke kunne påregne statsstøtte. Hvad angår baner, for hvis vedkommende en midlertidig videreførelse af driften kommer i betragtning, bør en vis form for statsstøtte ikke være udelukket, men den bør afpasses individuelt under hensyn til de forhold, der motiverer, at der ikke straks skrives til nedlæggelse, og herom forventer man ligeledes at modtage indstilling fra kommissionen.

Endelig vil det påhvile kommissionen at overveje de konsekvenser af mere generel art, som nedlæggelsen af et større eller mindre antal privatbaner vil føre med sig – herunder også problemerne der knytter sig til det ved banerne beskæftigede personale – og fremkomme med de forslag, som disse overvejelser måtte give anledning til.

Man går ud fra, at kommissionen vil udar-

bejde udkast til de for gennemførelsen af dens indstillinger fornødne lovforslag, og kommissionens betænkning bør under hensyn til det relativt korte tidsrum, der endnu resterer af de fornævnte garantiperioder for privatbanernes drift, søges afgivet senest i begyndelsen af efteråret 1955.

Kommissionen vil under sit arbejde kunne træde i forbindelse med statslige og kommunale myndigheder og begære sig tilsendt alle fornødne oplysninger til brug for sit arbejde.

Kommissionen vil endvidere være bemyndiget til i fornødent omfang at tilkalde teknisk eller økonomisk medhjælp.

Ved at meddele foranstående beskikker man herved hr. kontorchefen til at indtræde i den pågældende kommission og som formand lede dens arbejde, idet kommissionen i øvrigt vil bestå af de på vedlagte fortegnelse opførte medlemmer, som man samtidig hermed har beskikket, medens fuldmægtig i ministeriets departement Chr. B. Heilesen vil fungere som kommissionens sekretær.

Det tilføjes, at man har meddelt kommissionens øvrige medlemmer, at de fra Dem vil modtage underretning om tid og sted for mødernes afholdelse, og at de vil erholde sædvanlige diæter og godtgørelse for befordringsudgifter i anledning af kommissionens møder.«

Som medlemmer af kommissionen beskikkede ministeriet samtidig:

Vejdirektør *K. Bang*,

ministeriet for offentlige arbejder.

Direktør ved tilsynet med privatbanerne

P. Harboe,

ministeriet for offentlige arbejder.

Ekspeditionssekretær *Mogens Rützou*,
finansministeriet.

Fuldmægtig *Aage Munkgaard*,
indenrigsministeriet.

Amtsrådsmedlem,

gårdejer *Chr. Bendixen*, Gesten,
Amtsrådsforeningen i Danmark.

Sognerådsformand,
overdyrlæge *J. A. Larsen*, Aars,
De samvirkende sognerådsforeninger.

Landsretssagfører *Poul Svanholm*, Aalborg,
Den danske købstadsforening.

Borgmester *Richard Jacobsen*, Kastrup,
Foreningen »Bymæssige kommuner«.

Direktør *C. Kuhlman*, Hillerød,
Danske privatbaners fællesrepræsentation.

Driftsbestyrer *P. Hansen*, Odense,
Danske privatbaners fællesrepræsentation.

Overtrafikassistent *H. Hørsholm*, Aalborg,
Danske privatbaners kontorforening, Dansk lokomotiv-
mandsforbund og Privatbanefunktionærernes forbund
med togfører *M. Solund*, Kolding, som stedfortræder.

Kommissionen har i henhold til den i kommissoriet indeholdte bemyndigelse som teknisk medhjælp antaget ingeniør ved tilsynet med privatbanerne J. Verner Petersen.

Den 6. maj 1954 afholdt udvalget sit første møde, i hvilket de i kommissoriet stillede opgaver drøftedes tillige med planerne for kommissionens arbejde. På mødet ned-sattes et arbejdsudvalg med den opgave at indsamle og bearbejde det materiale, som fra banerne og andre måtte indhentes som grundlag for arbejdet. Udvalget kom til at bestå af formanden, direktør P. Harboe, direktør C. Kuhlman og driftsbestyrer P. Hansen. Ekspeditionssekretær Mogens Rützou og overtrafikassistent H. Hørsholm tiltrådte senere dette udvalg.

Der var i kommissionen enighed om, at man først måtte gennemgå samtlige privatbaners forhold til overvejelse af, hvilke baner der for længere eller kortere tid burde opretholdes eller nedlægges. Når der var taget standpunkt hertil, måtte det overvejes, hvilken form for støtte kommissionen måtte anbefale ydet af stat og kommuner til de baner, der skulle opretholdes og endelig, hvilke problemer der ville opstå ved de nedlagte baner, herunder hvilke foranstaltninger, der måtte træffes for at sikre pensionerne for de ved disse baner afskedigede tjenestemænd.

Man var enig om, at det som grundlag for arbejdet vedrørende det første punkt, bedømmelsen af banerne, ville være nødvendigt at tilvejebringe et omfattende skriftligt materiale, og man skal herom bemærke:

Fra banerne har kommissionen modtaget en å jourføring af de oplysninger om banernes trafik og økonomi, som findes i bilagene til betænkningen, der er afgivet af trafikkommissionen af 1936, og der er herudover fremskaffet også andet oplysende materiale fra banerne (se bilag 8-52). Amternes trafikudvalg har på kommissionens anmodning indsendt fortegnelser over de i de enkelte amter løbende koncessionerede omnibusruter og fragtmandsruter samt kortmateriale over disse ruter. Fra forsvarsministeriet og civilforsvarsstyrelsen er der indhentet udtalelser henholdsvis om, hvilke baner der skønnes at have militær betydning, og om, hvilke baner der tillægges betydning ved evakuering eller ved løsning af andre under civilforsvarsstyrelsen henlagte opgaver. Fra generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet har kommissionen modtaget oplysning om, hvilke merudgifter tidligere stedfundne nedlæggelser af privatbaner har medført for postvæsenet dels ved oprettelse af nye postekspeditioner i stedet for nedlagte stationer, dels ved tilrettelæggelse af anden transport langs de nedlagte privatbanestrækninger.

På grundlag af det således foreliggende skriftlige materiale er der foretaget sammenstilling af oplysningerne især med hensyn til banernes trafik og økonomi (driftsresultater), forhold mellem indtægt og udgift, herunder også fra jernbanedriften alene (altså eksklusive bildrift), takster m. v.

De enkelte baners person- og godstrafik før krigen og i en årrække derefter er grafisk afbildet i bilag 8 c-52 c.

Som videre vejledning ved arbejdet har man foretaget en udregning og sammenligningsopstilling over de af den enkelte bane præsterede trafikkilometre, d.v.s. summen af personkilometre pr. banekilometer og tonkilometre pr. banekilometer, jfr. bilag 59. Dette udtryk for udført trafik, der kendes fra udlandet, må dog anvendes med nogen kritik, og dets berettigelse som vejledende moment har været stærkt omdiskuteret i kommissionen, hvor bl. a. det synspunkt har været fremført, at beregningen er noget til

ugunst for gaffelbaner. For om muligt at skabe et korrektiv har man endvidere – i erkendelse af, at arbejdspræstationen er væsentlig større for en tonkilometer end for en personkilometer – foretaget en opstilling, hvorefter der skønmæssigt er tillagt tonkilometerantallet den 4 dobbelte vægt, jfr. bilag 60. Ved bedømmelsen af disse opstillinger må det i øvrigt tages i betragtning, at det økonomiske udbytte af en præsteret tonkilometer varierer meget efter godsets art.

Endelig har man foretaget en opstilling, hvorved man har søgt indbyrdes at placere banerne under hensyn til deres samfundsmæssige betydning. Man har lagt vægt på banernes trafik, økonomi og betydning i gennemgående trafik, jfr. bilag 65.

Kommissionen har suppleret det skriftlige materiale med forhandlinger med flertallet af privatbanerne og med de i deres drift interesserede kommuner. Der er ikke ført forhandling med alle baner, men kun hvor sær-

lige forhold har skullet uddybes, eller hvor en indstilling af driften i en nærmere fremtid har måttet overvejes. Ved forhandlingerne har repræsentanter for bestyrelsen og banens direktør været til stede samt i de fleste tilfælde også repræsentanter for kommuner, der ikke er repræsenteret i banernes bestyrelse. Forhandlingerne tilsigtede først at skabe yderligere klarhed over banernes trafikale og økonomiske muligheder for fortsat eksistens, idet især bestræbelserne for at tilføre vedkommende bane mere trafik, eventuelt gennem omnibus- og fragtmandskoncessioner, og spørgsmålet om indtægtsforøgelse gennem takstforhøjelser drøftedes. Derefter gav de kommunale repræsentanter udtryk for deres – efter sagens natur uforbindende – bedømmelse dels af egnens, dels af de kommunale råds stilling til den enkelte bane, derunder om kommunerne måtte antages at være villige til fortsat at yde støtte.

2. De betragtninger, som kommissionen har lagt til grund ved bedømmelsen af de enkelte baner.

Det er pålagt kommissionen for den enkelte bane at give en vurdering af, hvorvidt den fortsat vil have en betydning for afviklingen af trafikken.

Ved bedømmelsen af de enkelte baner har kommissionen for det første lagt vægt på trafikens absolutte omfang. Trafiktallene alene er imidlertid ikke aldeles afgørende for, om en bane bør opretholdes eller nedlægges, idet selv en relativ stor trafik efter omstændighederne kan være samfundsmæssigt for dyr. For det andet har kommissionen lagt vægt på banernes driftsresultater; men hvis en banes driftsunderskud er både relativt og absolut beskedent, er kommissionen af den opfattelse, at der

bør udvises varsomhed med at standse en sådan banes drift, selv om dens trafik i og for sig ikke gør dens opretholdelse påkrævet. Konsekvenserne ved en banes nedlæggelse kan næppe altid overses i fuldt omfang.

(Et mindretal (Rützou) er dog af den opfattelse, at der principielt ikke bør ydes tilskud fra staten til drift af privatbaner, hvis fortsatte opretholdelse ikke er påkrævet af trafikale grunde, men under hensyn bl. a. til formuleringen af kommissionens indstillinger angående de enkelte baners fortsatte drift, har mindretallet ikke anset det fornødent i denne forbindelse at pege på bestemte baner).

Hvor en bedømmelse på grundlag af hovedkriterierne har været tvivlsom, er en række supplerende synspunkter taget med i billedet. Der er her lagt vægt på, hvilke forhåbninger vedkommende bane efter et mere eller mindre sikkert skøn kan gøre sig om forøget trafik, f. eks. gennem nye transportkontrakter, om der bør knyttes håb til en indtægtsfremgang gennem takstforhøjelser eller til udgiftsned sættelser, eller om en yderligere udbygning af banens landevejstrafik vil kunne gennemføres med fordel. Også en henvisning til, at der i en undtagelse-situation vil være særlige interesser knyttet til banen – eksempelvis kan nævnes en banes betydning for forsvarsmagten under en krig, for landets transportforhold under krigsforhold eller under andre omstændigheder, hvor det samlede trafikberedskab, som under normale forhold står til disposition, er formindsket (omkørselsbaner, brændselsbaner) – har været overvejet. Efter sagens natur kan dog disse synspunkter ikke være afgørende for kommissionens indstilling, bl. a. fordi en bedømmelse af i hvor høj grad man bør regne med undtagelse-situationen som en mulighed, undtager sig kommissionens skøn. Skulle der være baner, som må opretholdes alene af militære hensyn, forudsætter kommissionen, at der herom senere optages forhandling mellem vedkommende myndigheder.

Adskillige privatbaner blev i sin tid anlagt som »kulturbaner« for at ophjælpe erhvervslivet i de pågældende – i reglen tyndt befolkede – egne. For de enkelte baners vedkommende, som fremdeles har betydning for en endnu ikke afsluttet udbygning af egnens erhvervsliv, er dette et ikke uvæsentligt moment ved bedømmelsen af banen, hvorimod en banes tidligere betydning for egnens opkomst ikke i sig selv har kunnet tillægges værdi.

Også den interesse, som egnen på forskellig vis nærer for en bane, kan der efter omstændighederne tillægges en selvstændig betydning, navnlig når den f. eks. har givet sig klart udtryk gennem den af de lokale kommunale myndigheder førte koncessions-

politik, eller ved at banen formidler en væsentlig del af egnens trafik.

Endelig har det for kommissionen været et vejledende synspunkt, at det samfundsmæssigt set næppe ville være rigtigt på een gang at standse driften af mere end et vist antal baner. Standsning af driften af et større antal baner kan medføre et stort behov for kapitalinvestering i automobilmateriel til afløsning af banetrafikken, ligesom der herved vil kunne fremkomme behov for en udbygning af de i banernes opland beliggende veje, der ellers først senere ville blive aktuel. Omvendt kan man i visse tilfælde ved nedlægning af en bane undgå investering til ellers nødvendige viaduktanlæg etc. Disse problemer har af vejdirektoratet og privatbanetilsynet været gjort til genstand for visse detailundersøgelser, hvis foreløbige resultat vel i et vist omfang har kunnet tages i betragtning under kommissionens arbejde, men som ikke endeligt har kunnet afsluttes inden betænkningens afgivelse.

Ved privatbaners likvidation opstår endvidere problemer om det ansatte personales fortsatte beskæftigelse andetsteds og likvidationsboets realisation bedst muligt for at skabe dækning for kreditorerne, derunder for pensionsforpligtelserne, hvorved ikke mindst må tages i betragtning, at priserne på det ledigblevne rullende materiel vil blive trykket væsentligt af et større udbud på een gang, fordi markedet er begrænset, og disse problemers løsning vanskeliggøres i samme omfang, som antallet af samtidige likvidationer stiger. Disse synspunkter har i nogen grad været medvirkende til, at nogle ret svagt stillede baner ikke er forudset nedlagt samtidig med andre måske kun lidt dårligere stillede baner.

Disse betragtninger har i øvrigt ført kommissionen ind på overvejelser om, hvorvidt det overhovedet kan anses for ønskeligt og muligt på forhånd at fastlægge rammerne for en successiv planmæssig afvikling af de baner, for hvis vedkommende en indstilling af driften inden for en vis årrække må anses for sandsynlig. En sådan forud fastlagt afviklingsplan frembyder umiddelbart visse

tiltalende træk, idet den kunne tænkes i nogen grad at ville udjævne de overgangsbesværligheder, som måtte blive en følge af nedlæggelsen af et måske ikke helt ubetydeligt antal baner. Ved den nærmere overvejelse af dette spørgsmål er kommissionen dog nået til den opfattelse, at det næppe vil være tilrådeligt eller muligt at lægge afviklingen af de pågældende baner ind i sådanne faste rammer. De forhold, der virker bestemmende for, hvornår en bane bør indstille driften, lader sig næppe på forhånd bedømme med den sikkerhed, som en sådan plan forudsætter, og det må efter al sandsynlighed forudses, at der inden for afviklingsperioden vil opstå sådanne nye momenter, som kan bevirke, at visse baner bør indstille driften, før det for deres vedkommende fastsatte tidspunkt, medens det omvendt kan findes ønskeligt, at andre baner fortsætter driften ud over den i planen bestemte periode.

De uvishedsmomenter, som en forhåndsbedømmelse af banernes fremtidsmuligheder indebærer, har i det hele ført kommissionen til den opfattelse, at man næppe kan se længere frem i tiden end en halv snes år, idet man forudser, at det til dette tidspunkt vil vise sig nødvendigt at gøre de til den tid endnu eksisterende baners forhold til genstand for en ny almindelig undersøgelse.

På denne baggrund har man ment at kunne foretage en opdeling af banerne i følgende 3 hovedgrupper:

1) der findes en gruppe baner, der forekommer så levedygtige, at der – så vidt deres forhold på indeværende tidspunkt lader sig bedømme – næppe for deres vedkommende vil opstå spørgsmål om nedlæggelse inden for den nærmeste halve snes år.

2) til den anden gruppe henføres de baner, der efter kommissionens opfattelse fortsat vil have en eksistensberettigelse, også når de nuværende garantiperioder udløber, men for hvis vedkommende overvejelse om en indstilling af driften i løbet af den kommende halve snes år efter kommissionens opfattelse kan blive aktuel,

3) til den tredje gruppe henføres endelig

de baner, hvis drift efter kommissionens opfattelse bør indstilles, når de nugældende garantiperioder udløber eller ganske kort tid derefter.

Kommissionen har kunnet give udtryk for, hvilke baner, man mener bør nedlægges ved de nugældende garantiperioders udløb eller ganske kort tid derefter (gruppe 3), og hvilke baner man finder levedygtige også på noget længere sigt (gruppe 1). Med hensyn til de under grupper 2) nævnte baner, for hvis vedkommende de ovenfor antydede usikkerhedsmomenter, der er knyttet til banernes fremtid, i særlig grad gør sig gældende, har man derimod ikke ment at kunne udtrykke sig i tal eller bestemte åremål. Man har i varierende udtryk uden skarpe grænser søgt at give udtryk for, hvilke baner der bør bestå i længere tid end andre, men nye trafikmuligheder på grund af ændrede erhvervsforhold og lign., oplandets benyttelse af en bane, ændring i dennes ledelse og andre forhold kan bevirke, at nogle baner, hvis levedygtighed måske for tiden står for kommissionen som mere tvivlsom end andres, og som er karakteriseret herefter, om nogle år kan udvise en vis fremgang i trafikal og økonomisk henseende, således at driften bør opretholdes i længere tid. Kommissionen er sig iøvrigt bevidst, at en aldeles skarp grænsedragning mellem de under gruppe 1) og 2) nævnte baner næppe er mulig, men at fremtidigt indtrædende forhold f. eks. vil kunne bevirke, at baner, hvis fortsatte drift ud over en halv snes år efter en bedømmelse på grundlag af de nu foreliggende oplysninger synes mindre sandsynlig, til sin tid findes at burde opretholdes, eller at omvendt udviklingen for en i gruppe 1) placeret bane former sig ugunstigere end forventet.

Kommissionen går ud fra, at såvel tilsynet med privatbanerne som underskudsudvalget nøje følger de pågældende baners udvikling, og at der gennem de nævnte organers undersøgelser og indberetninger til ministeriet vil blive tilvejebragt fornødent materiale til bedømmelse af, hvornår det tidspunkt er indtrådt, da en nedlæggelse af

den enkelte bane bør overvejes af staten og kommunerne.

Ved disse senere overvejelser må da naturligt indgå dels undersøgelser af, hvilke investeringer i bilmateriel og vejanlæg, der vil følge af bancedlæggesler, dels de foran

udviklede synspunkter om betydningen af, at de likvidationer, som måtte blive nødvendige, ikke klumpes sammen tidsmæssigt, men søges afviklet i et glidende tempo over et passende åremål.

3. Bedømmelse af de enkelte baner.

Kommissionen har i alfabetisk rækkefølge henført følgende baner til

GRUPPE 1

Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn jernbane, for så vidt angår strækningen Aalborg-Fjerritslev.

Gribskovbanen.

Hads-Ning herreders jernbane.

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje jernbane.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane.

Hjørring privatbaner, for så vidt angår strækningen Hjørring-Hirtshals.

Hong-Tølløse jernbane.

Lollandsbanen.

Lyngby-Nærum jernbane.

Nordfynske jernbane.

Nordvestfynske jernbane.

Odense-Kerteminde-Martofte jernbane.

Odsherredsbanen.

Randers-Hadsund jernbane.

Skagensbanen.

Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted jernbane, for så vidt angår strækningen Stubbekøbing-Nykøbing.

Svendborg-Nyborg jernbane.

Thisted-Fjerritslev jernbane.

Troldhede-Kolding-Vejen jernbane.

Varde-Nr. Nebel jernbane.

Vemb-Lemvig-Thyborøn jernbane.

Østsjællandiske jernbane.

Til de nævnte baner kan kommissionen knytte følgende bemærkninger:

Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn jernbane.

Banestrækningen Aalborg-Fjerritslev åbnedes for drift i året 1897, strækningen Aalborg-Frederikshavn i året 1899 og sidebanen Asaa-Ørsø i 1914. Bancens driftslængde er 140 km. Banen drives sammen med Aalborg-Hvalpsund og Aalborg-Hadsund jernbaner. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 32a-d.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 604.600 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 105.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000).

På strækningen Aalborg-Fjerritslev (53 km) foretoges ca. 290.400 rejser og på strækningen Aalborg-Frederikshavn (87 km) ca. 314.200 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer på de to strækninger var henholdsvis ca. 140.100 og ca. 84.600.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 172.400 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 30.300 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000).

På strækningen Aalborg-Fjerritslev befordredes ca. 61.200 ts gods og på strækningen Aalborg-Frederikshavn ca. 111.200 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer på de to strækninger var henholdsvis ca. 36.200 og ca. 26.800.

Banen har koncession på 8 omnibusruter, hvoraf kørslen på 1 rute er indstillet; om disse ruter henvises til bilag 32 a. Med ruterne foretoges i 1953/54 ca. 152.000 rejser.

Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Banen har med egne lastbiler etableret udbringning af gods i Fjerritslev, Gandrup og Dybvad; ved aftale med private vognmænd er der etableret fast udkørsel fra stationerne Brovst, Aabybro, Ulsted, Dronninglund, Agersted og Sæby.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelser af personbefordringen var i 1952/53 ca. 283.300 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 3.046.100 kr. for samtlige Aalborgbaner. (Sidstnævnte tal kan ikke opgives for strækningen Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn særskilt).

Banen har i en årrække haft meget betydelige underskud.

Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 32 a samt til bilag 32d, hvorefter kommissionen har skønnet, at Aalborg-Fjerritslev strækningen drives med et underskud på ca. 226.000 kr. og Aalborg-Frederikshavn strækningen med et underskud på ca. 977.000 kr., begge tal er eksklusive strækningernes andele af de banen påhvilende reguleringstillæg til pensionister. En særlig undersøgelse af strækningen Sæby-Frederikshavn har vist, at dennes trafik er meget lille, hvorfor banens økonomi kan forventes noget forbedret ved nedlæggelse af denne strækning.

Kommissionen er af den opfattelse, at strækningen Aalborg-Fjerritslev bør opretholdes. For så vidt angår strækningen Aalborg-Frederikshavn med sidelinien Asaa-Ørsø mener kommissionen, at strækningen Aalborg-Sæby med nævnte sidelinie vel bør opretholdes efter garantiperioden, der udløber den 1. april 1959, men at det er uvist i hvor mange år; derimod mener man ikke, at strækningen Sæby-Frederikshavn efter den nævnte dato kan opretholdes, medmindre militære hensyn skulle gøre det påkrævet. I tilfælde af nedlægning af strækningen Aalborg-Sæby forudsættes Nørre Sundby

havnestation med tilhørende sporforbindelser bibeholdt.

Gribskovbanen med Kagerup-Helsingør og Helsingør-Tisvildeleje jernbaner.

Strækningen Hillerød-Græsted er åbnet for drift i året 1880. Forlængelsen Græsted-Gilleleje åbnedes i året 1896. Hillerød-Gilleleje banens driftslængde er 25,9 km. Strækningen Kagerup-Helsingør er åbnet for drift i året 1897. Dens driftslængde er 6,0 km. Strækningen Helsingør-Tisvildeleje er åbnet for drift i året 1924; dens driftslængde er 10,1 km. Den samlede driftslængde er således 42 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 10 a-c.

Med banen foretoges i 1953 ca. 516.500 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 234.100 i 1953 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 4 omnibusruter. Med disse foretoges i 1953 ca. 99.200 rejser.

Banen befordrede i 1953 ca. 12.600 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 4.400 i 1953 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 4 fragtmandsruter. Med disse ruter befordredes i 1953 ca. 3.100 ts gods. Banen har på samtlige stationer med undtagelse af Kagerup station (i Gribskov) etableret udbringning af gods.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952 ca. 835.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 223.000 kr.

Banen har bortset fra driftsårene 1952 og 1953 været drevet med overskud. Med hensyn til banens økonomi henvises til bilag 10a.

Banen har betydning såvel egustrafikalt som i samtrafik med statsbanerne. Denne samtrafik har for banen særlig betydning om sommeren med transport af sommergæster til Gilleleje og Tisvildeleje fra København.

Kommissionen er af den formening, at der ved sammenslutning af de nordsjællandske baner (Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane, Helsingør-Hornbæk-

Gilleleje jernbane og Gribskovbanen) eller ved, at der bliver etableret et driftsfællesskab mellem de pågældende baner, vil kunne opnås ikke uvæsentlige fordele.

Kommissionen er af den opfattelse, at Gribskovbanen bør opretholdes.

Hads-Ning herreders jernbane.

Banen, hvis længde er 36,2 km, er åbnet for drift i året 1884. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 40 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 478.900 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 235.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 4 omnibusruter, hvorom henvises til bilag 40 a; med disse foretoges i 1953/54 ca. 311.900 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 42.700 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 16.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 4 fragtmandsruter, hvorom henvises til bilag 40a. Banen udbringer gods fra samtlige stationer, i Odder ved særlig lastbil, på stationerne på strækningen Odder-Aarhus ved lastbilen, der kører på fragtmandsruten Odder-Aarhus, og på stationer, der ligger på banestrækningen Odder-Hou, ved lastvognen, der kører fragtmandsruten Odder - forskellige byer - Odder.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 197.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 851.000 kr.

Banen har efter krigen haft driftsresultater, som må betegnes som relativt gode, men har dog nu driftsunderskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 40 a.

Banens trafikalt er betydelige, for så vidt angår persontrafikken, idet disse ligger væsentlig over gennemsnittet. Med hensyn til godstrafikken ligger denne omtrent på gennemsnittet for samtlige privatbaner, hvorhos banen har en stor transport af gods ved egne

lastbiler, i året 1953/54 ca. 11.800 ts gods.

Banen har betydning såvel egnetrafikalt, herunder som forstadsbane til Aarhus, som i samtrafik med statsbanerne og Horsens-Odder jernbane. Af banens godstransporter skal nævnes transporterne fra fællesforeningen af Danmarks brugsforeningers fabrikker i Viby og Hørskætteriet »Linum« i Viby, ca. 18.000 ts årlig, Odder Andels Svineslagteri ca. 3.000 ts årlig og Hou savværk ca. 2.000 ts årlig, og for byen Odder har banen en selvfølgelig betydning. Byen har ca. 5.300 indbyggere.

Kommissionen er af den opfattelse, at Hads-Ning herreders jernbane bør opretholdes.

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje jernbane.

Strækningen Helsingør-Hornbæk, hvis længde er 12,9 km, er åbnet for drift i året 1906, og forlængelsen Hornbæk-Gilleleje, hvis længde er 12 km, er åbnet for drift i året 1916. Banens samlede driftslængde er således 24,9 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 9 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 391.900 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 220.300 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 3 omnibusruter; herom henvises til bilag 9 a. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 332.000 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 2.000 ts gods, hovedsagelig stykgods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 900 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 2 fragtmandsruter; herom henvises til bilag 9 a. Med disse ruter befordredes i 1953/54 ca. 800 ts gods. Banen har på samtlige stationer etableret udbringning af gods med egne lastbiler.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 308.300 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 25.100 kr.

Banen har haft ikke ubetydelige under-

skud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 9 a.

Banen har betydning såvel egntrafikalt som i samtrafik med statsbanerne. Banen har en betydelig ferie- og turisttrafik til den i Nordsjælland eksisterende sommerhusbygelse. Banens persontrafik er væsentlig større end gennemsnittet for privatbanerne, hvorimod dens godstrafik må betegnes som meget ringe.

Kommissionen har indhentet supplerende oplysninger hos banen med hensyn til benyttelsen på de enkelte strækninger. Disse oplysninger giver ikke kommissionen anledning til at foretage nogen særbehandling for nogen del af den samlede strækning.

Kommissionen er af den formening, at der ved sammenslutning af de nordsjællandske baner (Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane, Helsingør-Hornbæk-Gilleleje jernbane og Gribskovbanen) eller ved, at der blev etableret et driftsfællesskab mellem de pågældende baner, vil kunne opnås ikke uvæsentlige fordele.

Kommissionen er af den opfattelse, at Helsingør-Hornbæk-Gilleleje jernbane bør opretholdes.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane.

Hillerød-Frederiksværk-banen, hvis længde var 25 km, er åbnet for drift i året 1897. Frederiksværk-Hundested jernbane, hvis længde er 13,3 km, er åbnet for drift i året 1916. Strækningen Skævinge-Hillerød, der var 11,4 km, og som er en del af strækningen fra Hillerød til Frederiksværk, er i 1950 forlagt over Skævinge-Gørlose-Nr. Herlev-Hillerød. Strækningen har en længde af 14,1 km. Banens samlede driftslængde er således 39,0 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 11 a-c.

Med banen foretoges i 1953 ca. 780.900 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 440.000 i 1953 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 8 omnibusruter. Med disse foretoges i 1953 ca. 335.000 rejser.

Banen befordrede i 1953 ca. 95.300 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 64.000 i 1953 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 1 fragtmandsrute, nemlig Hundested-Frederiksværk-Hillerød-København, længde 70 km. Med denne rute befordredes i 1953 ca. 600 ts gods. Banen har på samtlige stationer placeret lastautomobiler til udbringning af gods, dog bortset fra Hillerød, hvor udkørsel og afhentning af gods sker ved statsbanernes vognmænd.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952 ca. 1.011.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 1.478.000 kr.

Banen har hidtil stedse haft overskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 11 a.

Banen har betydning såvel egntrafikalt som i samtrafik med statsbanerne. Banen har en betydelig ferie- og turisttrafik til den i Nordsjælland eksisterende sommerhusbygelse samt til færgerne fra Hundested henholdsvis til Grenaa og Rørvig. Banen betjener foruden Staalvæværket, De forenede Jernstøberier og Krudtværket i Frederiksværk forskellige industrielle virksomheder, der er beliggende langs banen.

Banen er koncessionshaver til alle omnibusruter i banens opland.

Kommissionen er af den formening, at der ved sammenslutning af de nordsjællandske baner (Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane, Helsingør-Hornbæk-Gilleleje jernbane og Gribskovbanen) eller ved, at der blev etableret et driftsfællesskab mellem de pågældende baner, vil kunne opnås ikke uvæsentlige fordele.

Kommissionen er af den opfattelse, at Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane bør opretholdes.

Hjørring privatbaner.

Med gyldighed fra 1. april 1939 sammensmeltedes de 4 selvstændige banceselskaber Hjørring-Løkken-Aabybro jernbane, der åbnedes for drift i 1913 med en drifts-

længde på 54,6 km, Hjørring-Hørby jernbane, der åbnedes for drift i 1913 med en driftslængde på 35 km, Vodskov-Østervraa jernbane, der åbnedes for drift i 1924 med en driftslængde på 36,5 km og Hjørring-Hirtshals jernbane, der åbnedes for drift i 1925 med en driftslængde på 16,9 km, i eet selskab med navnet A/S Hjørring privatbaner. Fra 1. april 1950 nedlagdes banestrækningen Vodskov-Østervraa og fra 1. april 1953 banestrækningen Hjørring-Hørby. Banernes driftslængde er nu 72,5 km, idet Hjørring-Hirtshals strækningen efter baneforlægning i Hjørring og stationsflytning i Hirtshals har en driftslængde på 17,9 km. Der henvises til beskrivelsen af banerne, bilag 30 a-f.

Med banerne foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 361.100 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 81.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000).

På strækningen Hjørring-Løkken-Aabybro foretoges ca. 210.300 rejser og på strækningen Hjørring-Hirtshals ca. 150.800 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer på de to strækninger var henholdsvis 66.700 og 125.000.

Banerne befordrede i 1953/54 ca. 41.400 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 9.800 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000).

På strækningen Hjørring-Løkken-Aabybro befordredes ca. 17.200 ts gods og på strækningen Hjørring-Hirtshals ca. 24.200 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer på de to strækninger var henholdsvis 5.200 og 23.700.

Banerne driver 12 omnibusruter. Herom henvises til bilag 30 a. Med disse ruter foretoges i 1953/54 ca. 620.500 rejser. Banerne driver ingen koncessionerede fragtmandsruter.

Banerne har med egne lastbiler etableret godsudbringning i Hjermitlev, Saltum og Pandrup samt ved kontrakt med private vognmænd etableret godsudbringning i Ingstrup, Løkken, Hirtshals og om sommeren i Lønstrup.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 252.700 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 907.500 kr., heri også omfattet strækningen Hjørring-Hørby.

Banerne har i de senere år haft underskud, som må betegnes som betydelige. Med hensyn til banernes økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 30 a samt til bilag 30d, hvorefter kommissionen har skønnet, at Hjørring-Aabybro strækningen drives med et underskud på ca. 431.000 kr. og Hjørring-Hirtshals strækningen med et underskud på ca. 141.700 kr., begge tal er eksklusiv strækningernes andele af de banerne påhvilende reguleringstillæg til banernes pensionister. Kommissionen har endvidere opstillet et budget for strækningen Hjørring-Hirtshals, hvis denne skulle drives alene. I henhold til bilag 30 e mener man, at denne strækning ved en tænkt nyetablering (altså uden hensyn til gamle forpligtelser over for pensionister) vil kunne drives med et årligt driftsunderskud på ca. 58.000 kr.

Banerne (især strækningen Hjørring-Hirtshals) har betydning såvel egnetrafikalt som i samtrafik med statsbanerne. Egnetrafikalt har banerne betydning for transport af tørvebriketter fra Kaas station og Lundergaardsmose samt for fisketransporter fra Løkken, Lønstrup og især fra Hirtshals. Foruden fisk transporteres også stenkul og kunstgødning fra Hirtshals havn. I sommer-sæsonen er der daglig skibsforbindelse mellem Kristianssand og Hirtshals; i denne tid gennemføres statsbanepersonvogn fra Hirtshals havn til Nyborg. Endelig har banerne betydning for badstederne Løkken, Lønstrup og Hirtshals.

Kommissionen er af den opfattelse, at strækningen Hjørring-Hirtshals af hensyn til havnen ved Hirtshals og strækningens trafikalt bør opretholdes.

Det har i kommissionen været overvejet at anbefale strækningen Hjørring-Løkken-Aabybro nedlagt straks, men da man ikke ganske har kunnet overse, hvilke virkninger en sådan nedlæggelse vil have for den her-

efter resterende strækning Hjørring–Hirtshals og for driften af de koncessionerede omnibusruter, som banerne for tiden driver, samt for de lokale forhold langs strækningen Hjørring–Løkken–Aabybro, har man ikke ment at burde anbefale dette, men man nærer tvivl om, hvorvidt strækningen bør opretholdes ud over garantiperioden, der udløber den 1. april 1959, medmindre militære hensyn kræver den opretholdt.

Høng-Tølløse jernbane.

Banen, hvis længde er 38 km, er åbnet for drift i året 1901. Banen drives sammen med Odsherreds jernbane og Hørve–Værsløv jernbane. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 19 a–c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 307.500 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 112.400 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Nogle af banens tog gennemføres til Slagelse og Holbæk. Banen driver ingen koncessionerede omnibusruter.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 16.300 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 7.900 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter, men med et banen tilhørende lastautomobil med påhængsvogn er der siden 1950 foretaget daglig kørsel med mælk fra Ruds Vedby og St. Merløse til København. Der er med denne vogn i 1953/54 befordret ca. 3.900 ts gods. Der er med private vognmænd oprettet kontrakt om godsudbringning fra St. Merløse, Stenlille, Dianalund og Ruds Vedby stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 382.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 149.000 kr.

Banens persontrafik må betegnes som ret god, hvorimod godsbefordringen har været stærkt aftagende og ligger betydeligt under gennemsnittet af samtlige danske privatba-

ner. Banen har betydning såvel egnetrafikalt som i forbindelse med statsbanerne, ligesom den har stor betydning for de ved denne liggende stationsbyer, der i øvrigt ikke har særlig gode vejforbindelser. I givet tilfælde vil banen kunne have betydning med hensyn til tørvetransporter fra Aamosen.

Banen har i de senere år haft underskud. Men hensyn til banens økonomi henvises til bilag 19 a.

Kommissionen er af den opfattelse, at Høng–Tølløse jernbane bør opretholdes.

Lollandsbanen.

Banen er åbnet for drift i året 1874, strækningen Rødby–Rødby havn dog først i året 1912; den samlede driftslængde er 70 km. Banen drives sammen med Nakskov–Kragensås jernbane, hvorhos banen driver Maribo–Bandholm jernbane. Indtil 30. juni 1954 blev banen drevet af A/S Det lollandfalsterske jernbaneselskab, hvorefter driften fortsattes af A/S Lollandsbanen. Dette selskab har i henhold til lov af 11. maj 1954 fået meddelt koncession indtil 1. juli 2034. Ved samme lov er der givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til for koncessionsperioden at give banen forhåndstilsagn om, at statens bidrag vil udgøre mindst 65 % af de godkendte årlige driftsunderskud, medens restunderskuddet dækkes af Maribo amtskommune, Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Rødby og Sakskøbing købstadkommuner. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 22 a–c samt til bilag 22 d, indeholdende supplerende oplysninger vedrørende strækningen Maribo–Rødby m. v.

Med banen foretoges i driftsåret 1953 ca. 828.600 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 299.200 i 1953 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen har koncession på 6 omnibusruter; herom henvises til bilag 22 a. Med disse ruter foretoges i 1953 ca. 107.400 rejser.

Banen befordrede i 1953 ca. 141.300 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 65.000 i 1953 (gennemsnit

for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Der er ved kontrakt med private vognmænd etableret godsudbringning fra stationerne Nakskov, Avnede, Søllested, Ryde, Maribo, Saksøbing, Rødby, Holeby og Bursø.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 2.015.800 kr. (inklusive skønet indtægt af blankobilletter) og af gods-befordringen ca. 2.377.300 kr. I disse tal indgår også indtægterne af samtrafikken med Nakskov-Kragenæs og Nakskov-Rødby jernbaner.

Banen har i de senere år været drevet med underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 22 a.

Banen har betydning såvel egnetrafikalt som i samtrafik med statsbanerne. Såvel banens persontrafik som godstrafik er aftagende, men ligger dog betydeligt over privatbanernes gennemsnit.

Kommissionen er af den opfattelse, at Lollandsbanen bør opretholdes.

Lyngby-Nærum jernbane.

Banen er åbnet for drift i året 1900. Dens driftslængde har været 8,6 km, men er i 1954 som følge af anlægget af Hørsholmvejen afkortet til 7,8 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 12 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 1.151.700 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 602.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 1 koncessioneret omnibusrute fra Lyngby til Ørholm. Med denne rute foretoges i 1953/54 ca. 1.315.500 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 9.300 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 2.500 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000).

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 208.200 kr. (inklusive skøn-

net indtægt af blankobilletter) og af gods-befordringen ca. 600 kr.

Banen har i de senere år haft underskud, som i de sidste 2 år må betegnes som minimale. Med hensyn til banens økonomiske forhold i øvrigt henvises til bilag 12 a.

Lyngby-Nærum jernbane har som forstadsbane til København en meget stor persontrafik. Banens forhold har været inddraget i de undersøgelser, som er foretaget i samfærdselskommissionen, der i sin den 28. juni 1955 afgivne betænkning forudsætter, at Lyngby-Nærum jernbanes drift ikke straks skal gå over til det trafikråd, som foreslås oprettet, men først efter at der derom har været optaget forhandlinger mellem banens bestyrelse og trafikrådet.

Nærværende kommission må efter banens nuværende trafikale og økonomiske stilling skønne, at dens drift bør opretholdes, hvorved intet er udtalt om, hvorledes den videre udbygning af det storkøbenhavnske trafiknet kan komme til at indvirke på banens eksistensmulighed.

Nordfynske jernbane.

Banen er åbnet for drift i året 1882; dens driftslængde er 38,1 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 28 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 263.500 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 140.200 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 7 omnibusruter samt fælles med Nordvestfynske jernbane 1 omnibusrute; herom henvises til bilag 28 a. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 349.000 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 45.100 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 25.500 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen fragtmandsruter. Banen har etableret ud- og tilkørsel af gods og pakker fra og til stationerne Bogense, Skamby og Otterup med 3 lastautomobiler.

Statsbanernes indtægt i gennemgående

forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 260.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 369.900 kr.

Underskuddet må betragtes som temmelig stort. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 28 a.

Banen har betydning såvel egnsrafikalt som i samtrafik med statsbanerne. Såvel banens persontrafik som godstrafik ligger over gennemsnittet for privatbanerne. Af særlige godstransporter kan nævnes transport af sukkerroer og sukkerroeffald (ca. 26.500 ts i 1953/54).

Kommissionen er af den formening, at der ved sammenslutning af de nordfynske baner (Odense–Kerteminde–Martofte jernbane, Nordfynske jernbane og Nordvestfynske jernbane) eller ved, at der bliver etableret et driftsfællesskab mellem de pågældende baner, vil kunne opnås ikke uvæsentlige fordele.

Kommissionen er af den opfattelse, at Nordfynske jernbane bør opretholdes.

Nordvestfynske jernbane.

Banen, der er en gaffelbane, har en længde 62,1 km og er åbnet for drift i året 1911. Der henvises til beskrivelse af banen, bilag 26 a–d.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 362.300 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 107.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 2 samt fælles med andre desuden 2 omnibusruter; herom henvises til bilag 26 a. Med de to førstnævnte foretoges i 1953/54 ca. 95.200 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 32.200 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 11.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Banen har ved kontrakt med private vognmænd etableret fast udkørsel af gods fra følgende stationer: Veflinge, Gamby, Harndrup, Brendrup, Asperup, Blanke og Røjle. Desuden har banen fælles

vognmænd i Bogense med Nordfynske jernbane og i Odense og Middelfart med statsbanerne.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 215.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 421.700 kr.

Underskuddet må betragtes som ikke ubetydeligt. Med hensyn til banens økonomi henvises til bilag 26 a.

Banens persontrafik ligger lidt under gennemsnittet for privatbanerne, medens dens godstrafik ligger en del under gennemsnittet. Banen har betydning såvel egnsrafikalt som i forbindelse med statsbanerne. For erhvervene i banens opland er de udførte transporter af roer og frugt mest betydningsfulde.

Da en del af kommissionens medlemmer har næret tvivl om berettigelsen af opretholdelse af strækningen Bogense–Brendrup, har direktør Harboe foretaget en nøjere undersøgelse af, hvilke besparelser der ville kunne opnås ved nedlæggelse af denne strækning. Der henvises herom til bilag 26 d. Da besparelserne herefter ikke kan ses at stå i et rimeligt forhold til de ulemper for egnen, som ville følge af strækningens nedlæggelse, har kommissionen ikke ment at burde stille forslag herom.

Kommissionen er af den formening, at der ved sammenslutning af de nordfynske baner (Odense–Kerteminde–Martofte jernbane, Nordfynske jernbane og Nordvestfynske jernbane) eller ved, at der bliver etableret et driftsfællesskab mellem de pågældende baner, vil kunne opnås ikke uvæsentlige fordele.

Kommissionen er af den opfattelse, at Nordvestfynske jernbane bør opretholdes.

Odense-Kerteminde-Martofte jernbane.

Banestrækningen Odense–Kerteminde–Dalby er åbnet for drift i året 1900, medens strækningen Dalby–Martofte først er åbnet i 1914. Den samlede driftslængde er 35,6 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 27 a–c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca.

312.300 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 144.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 7 omnibusruter. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 159.600 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 56.200 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 30.100 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver en fragtmandsrute nemlig Kerteminde-Munkebo-Odense. Med denne rute befordredes i 1953/54 ca. 2.400 ts gods. Banen har etableret godsudbringning fra følgende stationer: Bullerup, Agedrup, Dræby, Kølstrup, Ladby, Kerteminde, Møsing, Dalby og Martofte. Godset udbringes af 4 vognmænd, med hvem banen har truffet aftale.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 265.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 491.000 kr.

Banen har i de senere år haft underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 27 a.

Banen har betydning såvel egntrafikalt som i samtrafik med statsbanerne. Banen har ikke ubetydelige fiske-, konserves- og roetransporter.

Kommissionen er af den formening, at der ved sammenslutning af de nordfynske baner (Odense-Kerteminde-Martofte jernbane, Nordfynske jernbane og Nordvestfynske jernbane) eller ved, at der bliver etableret et driftsfællesskab mellem de pågældende baner, vil kunne opnås ikke uvæsentlige fordele.

Kommissionen er af den opfattelse, at Odense-Kerteminde-Martofte jernbane bør opretholdes.

Odsherreds jernbane.

Banen, hvis længde er 49,4 km, er åbnet for drift i året 1899. Banen drives sammen med Høng-Tølløse og Hørve-Værsløv jernbaner. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 18 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 459.800 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 208.100 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var 120.000). Banen driver 6, samt fælles med andre desuden 3 omnibusruter. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 129.500 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 31.700 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 15.200 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver en fragtmandsrute fra Svinninge til København. Med denne befordredes i 1953/54 ca. 1.300 ts gods. Banen har på samtlige stationer med undtagelse af Morsø, Sandby og Nr. Asminstrup etableret udbringning af gods. Fra Gislinge og Svinninge stationer sker udbringningen i forbindelse med udbringningen af godset fra fragtmandsruten Svinninge-København og ved hjælp af rutens lastbiler. På de øvrige stationer besørger kørslen efter aftale med private vognmænd.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 770.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 492.000 kr.

Banens persontrafik må betegnes som ret betydelig, hvorimod banens godsbefordring er aftagende og ligger under gennemsnittet af samtlige danske privatbaner. Banen har betydning såvel egntrafikalt som i forbindelse med statsbanerne, ligesom den har stor betydning for den sommerhusbebyggelse, der har fundet sted ved Kattegatskysten til Odsherred. Der er for sommerhusbeboerne etableret gennemgående trafik med statsbanerne, hvorhos banen i samarbejde med statsbanerne og private vognmænd har etableret direkte busforbindelse fra sommerhusbebyggelsen til København.

Banens linieføring er noget længere og ikke så direkte som vejforbindelsen til Nykøbing Sj., men banen har en væsentlig betydning for de byer, der ligger ved banen, som ikke har direkte landevejsforbindelse.

Underskuddet må betragtes som temme-

lig stort. Med hensyn til banens økonomi henvises til bilag 18 a.

Kommissionen er af den opfattelse, at Odsherreds jernbane bør opretholdes.

Randers-Hadsund jernbane.

Banen er åbnet for drift i året 1883, og dens længde er 41,8 km, dog trafikeres en længde af 43,2 km, idet der i 1951 blev direkte tilslutning til Randers statsbanestation over havnebanen i Randers for person-togs vedkommende. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 35 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 230.600 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 125.300 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver ingen koncessionerede omnibusruter.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 32.000 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 17.100 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver sammen med Mariager-Faarup-Viborg jernbane fragtmandsruten Assens-Mariager-Randers. Med denne befordredes i 1953/54 ca. 900 ts gods. Banen har ved egne lastbiler etableret godsudbringning i Spentrup, Hald, Gjerlev, Øster-Tørslev og Dalbyover, ved de øvrige stationer er der ved kontrakt med private vognmænd etableret godsudbringning.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 228.300 kr. (inklusive skønet indtægt af blankobilletter) og af gods-befordringen ca. 471.500 kr.

Banen har i de senere år haft underskud, som må betegnes som væsentlige. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 35 a.

Banen har betydning såvel egndstrafikalt som i samtrafik med statsbanerne og Aalborg-Hadsund jernbane, idet de fleste af de to privatbaners tog gennemføres mellem Aalborg og Randers. Egnstrafikalt har banen særlig betydning for vognfabrikken Scandia og Dronningborg maskinfabrik, hvor-

hos den har betydning for transport af fisk og kød fra Hadsund.

Forbindelsen med Hadsund over Hadsundbroen er af vital betydning for banen, da banen uden de transporter, der kommer fra Hadsund, næppe vil have mulighed for opretholdelse. Formanden for Hadsundbroens bestyrelse har i en til kommissionen den 1. december 1954 afgiven erklæring meddelt, at den nuværende Hadsundbro fortsat må kunne påregnes at være anvendelig i endnu en halv snes år.

Banen har på grund af den forhåndenværende stærke konkurrence med landevejs- trafikken vanskeligt ved at sætte takstniveauet op i forhold til udgifternes stigning, og driftsresultatet må ses på baggrund heraf. Under hensyn til banens ikke ubetydelige trafik og den interesse fra egnen, som giver sig udtryk herved, er kommissionen af den opfattelse, at Randers-Hadsund jernbane bør opretholdes.

Skagensbanen.

Banen er oprindeligt anlagt smalsporet og åbnet for drift i året 1890. Senere ombyggedes den til normalsporet og åbnedes som sådan for drift i året 1924. Dens driftslængde er 39,7 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 29 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 322.200 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 190.900 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 2, samt fælles med statsbanerne desuden 2 omnibusruter. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 192.800 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 20.300 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 18.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 1 fragtmandsrute fra Aalbæk til Frederikshavn samt i samarbejde med statsbanerne 1 fragtmandsrute Skagen-København for transport af fisk fra Skagen og andre nordjydske fiskepladser til København. Med disse ruter befordredes i 1953/54

ca. 2.900 ts gods. Banen har etableret godsudbringning fra Skagen station ved privat kørselsentreprenør. Fra Aalbæk station foretages godsudbringningen med de der stationerede lastbiler på fragtruten Aalbæk–Frederikshavn.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 490.000 kr. (inklusive skønet indtægt af blankobilletter) og af godsbeholdningen ca. 1.021.000 kr.

Banen har indtil de seneste år været drevet med overskud. Med hensyn til banens økonomi henvises til bilag 29 a.

Banen har betydning såvel lokalt som i forbindelse med statsbanerne, og skønt dens godstrafik er faldende, er denne dog stadig over gennemsnittet af samtlige danske privatbaners godstrafik. Benyttelsen af banen med hensyn til persontrafikken må betegnes som god.

Skagensbanens skinner må forventes at skulle fornyes i løbet af ca. 10 år, og visse anlægsudgifter vil blive påført banen ved flytningen af Frederikshavn station.

Kommissionen er af den opfattelse, at Skagensbanen bør opretholdes.

Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted jernbane.

Banestrækningen Nykøbing F.–Nysted er åbnet for drift i året 1910, medens strækningen Nykøbing F.–Stubbekøbing først åbnedes i 1911. Den samlede driftslængde er 44,2 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 21 a–d.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 276.000 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 104.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 3 koncessionerede omnibusruter; herom henvises til bilag 21 a. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 72.500 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 42.100 ts gods, hvoraf ca. halvdelen udgjorde sukkerroer. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var 15.900 i 1953/54 (gennemsnit

for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver koncessioneret fragtmandskørsel på ruten Stubbekøbing–Horbelev–Karleby–Nykøbing. På denne rute befordredes i 1953/54 ca. 250 ts gods. Banen foretager selv godsudbringning fra Stubbekøbing station, idet der hertil benyttes samme lastautomobil som til fornævnte fragtmandsrute. Endvidere er der på følgende af banens stationer etableret godsudbringning af private vognmænd, der herfor erholder et mindre tilskud fra banen, nemlig fra Aastrup, Horbelev, Karleby, Egebjerg og Nysted stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 256.200 kr. (inklusive skønet indtægt af blankobilletter) og af godsbeholdningen ca. 310.200 kr.

Banen har i de senere år haft underskud, som har været stedse stigende. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 21 a.

Kommissionen har til brug for bedømmelsen af banens betydning indhentet oplysning om benyttelsen af strækningen Stubbekøbing–Nykøbing F. og strækningen Nykøbing F.–Nysted. Der henvises herom til bilag 21 d. Det synes heraf at fremgå, at der ikke er påfaldende forskel på de to strækninger.

Det er kommissionen bekendt, at der i stedet for den eksisterende bro over Guldborgsund skal bygges en ny. Man mener ikke, at det er forsvarligt at investere ny kapital i de anlæg, som bliver nødvendige for at sætte Nystedstrækningen i forbindelse med denne bro og tilsluttende jernbanelinier.

Kommissionen er af den opfattelse, at banestrækningen Stubbekøbing–Nykøbing F. fortsat bør opretholdes. Persontrafikken på strækningen Nykøbing F.–Nysted er i de senere år i stigende omfang lagt ud på landevejen, og denne udvikling vil formentlig fortsætte. Kommissionen finder det naturligt, at udviklingen i de nærmeste år afventes – også under hensyn til den eksisterende godstrafik.

Svendborg-Nyborg jernbane.

Banen er åbnet for drift i året 1897; dens driftslængde er 37,71 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 25 a-c. Statsbanerne har siden 1949 forpagtet banen.

Med banen er der beregnet foretaget i 1954/55 ca. 383.000 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 220.000 i 1954/55 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000 i 1953/54).

Banens godsbefordring er i 1954/55 opgjort til ca. 1,05 mill. tonkilometre. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 28.000 i 1954/55 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000 i 1953/54).

Statsbanerne har koncession på 5 omnibusruter i banens naturlige opland; om disse ruter henvises til bilag 25 a 2. Med ruterne er der i 1953/54 beregnet foretaget ca. 278.500 rejser.

Statsbanerne driver i banens opland 2 koncessionerede fragtmandsruter. Banen har med disse ruter etableret udbringning af gods i Nyborg, Bynkel, Kogsbølle, Slude, Frørup, Øksendrup, Rygaard, Gudme, Our, Vejstrup og Skaarup. Kørslen er først påbegyndt den 1. april 1954.

Statsbanerne har for 1952/53 på grundlag af statsbanetakster beregnet banens underskud til 548.200 kr., jfr. iøvrigt bilag 25 a 2.

Såvel persontrafikken som godstrafikken ligger over privatbanernes gennemsnit. For erhvervene i banens opland er de udførte transporter af fisk, frugt, roer samt produkter fra Hesselager mejeri og flødeisfabrik mest betydningsfulde.

Kommissionen er af den opfattelse, at Svendborg-Nyborg jernbane bør opretholdes.

Thisted-Fjerritslev jernbane.

Banen er åbnet for drift i året 1904. Dens driftslængde er 54,2 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 31 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 191.800 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 127.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privat-

baner var ca. 120.000). Banen driver ikke selv koncessionerede omnibusruter, men har koncession på ruten Fæggesund-Øslø-Langvad-Thisted, som er bortforpagtet.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 29.100 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 14.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Der er ved kontrakt med privat vognmand etableret godsudbringning fra Frøstrup station; fra Thisted og Fjerritslev stationer udbringes stykgods ved henholdsvis statsbanernes og Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn jernbanes foranstaltning.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 115.600 kr. (inklusive skønet indtægt af blankobilletter) og af gods-befordringen ca. 423.300 kr.

Banen har i en årrække haft underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 31 a.

Banen har betydning såvel egnstrafikalt som i samtrafik med statsbanerne og Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn jernbane. (Forbindelsesbanen mellem Aalborg og Thy). Banen har betydning for transport af kalkmergel over strækningen Hillerslev-Thisted til videre transport med statsbanerne; af øvrige godstransporter kan nævnes transport af kunstgødning, kolonialvarer, korn, foderstoffer og brændsel.

Banen, der løber langs en stærkt trafikeret landevej, er udsat for en hård konkurrence fra automobiltransporter såvel koncessioneret kørsel som vognmandskørsel, men kommissionen er af den opfattelse, at Thisted-Fjerritslev jernbane ikke vil kunne undværes som led i transportsystemet nord for Limfjorden, hvorfor den bør opretholdes.

Troldhede-Kolding-Vejen jernbane.

Banen er åbnet for drift i 1917. Dens driftslængde er 87,9 km, idet jernbanestrækningen Vejen-Gesten (ca. 10 km) fra 1.

april 1951 er nedlagt, og trafikken afvikles nu med ruteautomobil. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 47 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 313.300 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 86.300 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen har koncession på 4 omnibusruter; herom henvises til bilag 47 a. Med disse ruter foretoges i 1953/54 ca. 36.200 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 30.200 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 15.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Ved kontrakt med private vognmænd er der etableret godsudbringning fra visse stationer. Denne godsudbringning omfatter stationerne Troldhede, Sdr. Felding, Sdr. Omme, Grindsted, Vorbasse, Bække, Gesten, Jordrup, Vejen og Kolding stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 280.000 kr. (inklusive skønet indtægt af blankobilletter) og af godsbeholdningen ca. 508.300 kr.

Såvel banens persontrafik som godstrafik er aftagende. Af særlige godstransporter kan nævnes benzin, olie, træ, kartofler og kunstgødning.

Banen har siden regnskabsåret 1949/50 haft underskud. Med hensyn til banens økonomi henvises til bilag 47 a.

Banen vil efter kommissionens opfattelse fortsat være af betydning for den egn, den løber igennem, idet den endnu i en årrække må antages at have betydning som kulturbane, og i en given situation vil den være af stor værdi for transport af brændsel fra de i dens opland beliggende brunkulslejer.

Kommissionen finder, at Troldhede-Kolding-Vejen jernbane bør opretholdes.

Varde-Nr. Nebel jernbane.

Banen, hvis længde er 37,6 km er åbnet for drift i året 1903. Indtil Nr. Nebel-Tarm jernbane med udgangen af august måned

1940 indstillede driften, blev de to baner drevet sammen. Siden 1. april 1952 har banen haft fælles direktør og fælles hovedkontor med Varde-Grindsted jernbane og fra 1. april 1953 tillige værkstedsfællesskab med fælles værkfører. De to baner har endvidere fælles overbanemester. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 48 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 239.300 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 119.500 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 7 omnibusruter. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 101.100 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 35.400 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 17.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen har ved kontrakt med private vognmænd etableret godsudbringning fra Outrup og Nr. Nebel stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelser af personbefordringen var i 1952/53 ca. 409.000 kr. (inklusive skønet indtægt af blankobilletter) og af godsbeholdningen ca. 460.000 kr.

Banen har i de senere år haft underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 48 a.

Banen har betydning såvel egnetrafikalt som i samtrafik med statsbanerne, ligesom den har en militær interesse for lejrene ved Oksbøl og Nymindegab.

Kommissionen er af den opfattelse, at Varde-Nr. Nebel jernbane bør opretholdes.

Vemb-Lemvig-Thyborøn jernbane.

Banestrækningen Vemb-Lemvig er åbnet for drift i året 1879, medens strækningen Lemvig-Thyborøn først er åbnet i 1899. Den samlede driftslængde er 57,6 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 51 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 451.900 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 121.400 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 3 omnibusruter for egen regning, hvortil kommer, at banen

sammen med statsbanerne i fællesskab driver en rute Lemvig–Vilhelmsborg–Holstebro, denne rute ledes af statsbanerne. Med omnibusruterne foretoges i 1953/54 ca. 60.000 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 40.200 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 20.100 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 2 fragtmandsruter, nemlig Lemvig–Fabjerg–Resen–Struer–Holstebro og Lemvig–Nørre Nisum–Humlum–Struer–Holstebro. Med disse ruter befordredes i 1953/54 ca. 1.200 ts gods.

Banen har kontrakt med en privat vognmand om udkørsel til samtlige godsmodtagere i Lemvig. Derudover har banen aftale med brugsforeningerne i Faare og Bonnet om tilbringning af gods. Fra Harboøre og Thyborøn havn stationer udbringes desuden banepakker.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelser af personbefordringen var i 1952/53 ca. 440.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 750.900 kr.

Banen har de senere år haft underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises til bilag 51 a.

Banen har betydning såvel egnstrafikalt som i samtrafik med statsbanerne. Især har banen betydning for Lemvig by, der ikke har andre jernbaneforbindelser.

Kommissionen er af den opfattelse, at Vemb–Lemvig–Thyborøn jernbane bør opretholdes.

Østsjællandske jernbane.

Banen, hvis længde er 46,2 km, er åbnet for drift i året 1879. Staten har garanteret forrentning af banens anlægskapital, herunder 1 mill. kr. aktier med 4 % p. a. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 14 a–c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953 ca. 340.100 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 147.100 i 1953 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 7 omnibusruter,

hvorom henvises til bilag 14 a, med disse foretoges i 1953 ca. 123.900 rejser.

Banen befordrede i 1953 ca. 86.700 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 50.100 i 1953 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 3 fragtmandsruter, hvorom henvises til bilag 14 a. Med disse befordredes i 1953 ca. 13.300 ts gods. På Haarlev og St. Heddinge stationer er der placeret lastautomobiler til udbringning af gods fra stationerne Haarlev, Karise, Klippinge, St. Heddinge og Rødvig. Endvidere er der ved kontrakt med privat vognmand etableret godsudbringning fra Fakse station, ligesom Fakse kalkbrud har udbringning ved privat vognmand fra Fakse Ladeplads station.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 700.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 1.502.000 kr.

Banen har haft driftsunderskud, som må betegnes som relativt små. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 14 a.

Banens trafikalt er betydelige, for så vidt angår godstrafikken, idet disse ligger væsentligt over gennemsnittet. Med hensyn til persontrafikken ligger denne noget over gennemsnittet for samtlige privatbaner, hvorhos banen har en stor transport af gods ved egne lastbiler.

Banen har betydning såvel egnstrafikalt som i samtrafik med statsbanerne. Af banens godstransporter skal nævnes transporterne af brændt kalk, kalk- og kridtprodukter, ca. 57.000 ts årlig.

Banen har kommunal garanti for dækning af underskuddet indtil 1. april 1959, og banens koncession udløber i 1959. Fornævnte statsgaranti for forrentningen af en del af banens aktiekapital kan formentlig ikke forventes fornyet, idet staten, som havde tilsvarende renteforpligtelse over for det tidligere A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab, ikke fornyede denne efter koncessionsperiodens udløb.

Under hensyn til Østsjællandske jernbanes

relativt gode driftsresultater er kommissionen af den formening, at dens drift bør opretholdes, hvorved man forudsætter koncessionsforholdet ordnet.

Til GRUPPE 2

har kommissionen i alfabetisk rækkefølge henført følgende baner:

Aalborg-Hadsund jernbane.

Aalborg-Hvalpsund jernbane.

De bornholmske jernbaner.

Ebeltoft-Trustrup jernbane.

Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn jernbane, for så vidt angår strækningerne Aalborg-Sæby og Asaa-Ørsø.

Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane.

Horsens-Odder jernbane.

Horsens Vestbaner.

Langlandsbanen.

Mariager-Faarup-Viborg jernbane.

Nakskov-Kragenæs jernbane.

Næstved-Præstø-Mern jernbane.

Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro jernbane.

Silkeborg-Kjellerup-Rødkærbro jernbane.

Skive-Vestsalling jernbane.

Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted jernbane, for så vidt angår strækningen Nykøbing-Nysted.

Varde-Grindsted jernbane.

Til de nævnte baner kan kommissionen knytte følgende bemærkninger:

Aalborg-Hadsund jernbane.

Banen åbnedes for drift i året 1900. Dens driftslængde er 56,3 km. Banen drives sammen med Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn og Aalborg-Hvalpsund jernbaner. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 34 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 295.300 rejser. Antal af personkilometre pr. banekilometer var 118.900 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver ingen koncessionerede omnibusruter.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 37.100 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 18.100 i 1953/54 (gen-

nemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen fragtmandsruter. Der udbringes ikke gods fra stationerne ved egne lastbiler, men der er ved aftale med private vognmænd etableret fast udkørsel fra stationerne Kongerslev, Bælum, Veddum, Skelund, Visborg og Hadsund.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelser af personbefordringen var i 1952/53 ca. 75.400 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 3.046.100 kr. for samtlige Aalborgbaner. (Sidstnævnte tal kan ikke opgives for strækningen Aalborg-Hadsund særskilt).

Banen har i en årrække haft betydelige underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 34a.

Banen har betydning såvel egustrafikalt som i samtrafik med statsbanerne og Randers-Hadsund jernbane, idet de fleste af de to privatbaners tog gennemføres mellem Aalborg og Randers. Denne trafik vil formentlig kunne fortsættes endnu en halv snes år, idet det af formanden for brobestyrelsen for Hadsundbroen er oplyst, at den nuværende bro vil kunne holde så længe. Egnstrafikalt har banen betydning for de langs banen liggende stationsbyer, der er ret store, og i en given situation vil den være af stor værdi for transport af tørv fra Lille Vildmose.

Kommissionen er af den opfattelse, at Aalborg-Hadsund jernbanes trafik nok kan motivere, at banens drift fortsættes ud over garantiperioden, der udløber den 1. april 1959, men det er uvist i hvor mange år.

Aalborg-Hvalpsund jernbane.

Banestrækningen Aars-Nibe-Svendstrup åbnedes for drift i året 1899. Strækningen Aars-Hvalpsund i 1910 og færgeruten Hvalpsund-Sundsøre i 1927. Banens driftslængde er 75,1 km. Banen drives sammen med Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn og Aalborg-Hadsund jernbaner. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 33 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 201.000 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 75.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen drev indtil driftsåret 1954/55 ingen omnibusruter, men har i dette driftsår fået tildelt koncession på ruten Løgstør-Ranum-Aalborg.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 30.200 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 11.500 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen fragtmandsruter. Der udbringes ikke gods fra stationer ved egne lastbiler, men der er ved aftale med private vognmænd etableret fast udkørsel fra stationerne Nibe, Aars, Farsø og Hvalpsund.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelser af personbefordringen var i 1952/53 ca. 80.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 3.046.100 kr. for samtlige Aalborgbaner. (Sidstnævnte tal kan ikke opgives for strækningen Aalborg-Hvalpsund særskilt).

Banen har i en årrække haft betydelige underskud.

Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 33 a.

Banen har betydning såvel egntrafikalt som i samtrafik med statsbanerne. Egntrafikalt har banen betydning med hensyn til forbindelse til Mors og Salling, hvorhos den har betydning for fisketransporter fra Hvalpsund og kreaturtransporter fra Aars. I Nibe er beliggende en limfabrik, og ved Godthaab station ligger Godthaab hammerværk, for hvilke banen har stor betydning.

Kommissionen er af den opfattelse, at Aalborg-Hvalpsund jernbanes trafik nok kan motivere, at banens drift fortsættes ud over garantiperioden, der udløber den 1. april 1959, men det er uvist i hvor mange år.

De bornholmske jernbaner.

Banestrækningen Rønne-Neksø er åbnet for drift i året 1900. De tidligere banestræk-

ninger Aakirkeby-Gudhjem og Rønne N-Sandvig indstillede driften henholdsvis den 18. august 1952 og den 15. september 1953. Banens sporvidde er 1 m (smalsporet). Dens driftslængde er 36,87 km. Der henvises til beskrivelsen af banerne, bilag 8 a-c.

Med banerne foretoges i 1953/54 ca. 374.700 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 147.200 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banerne driver 37 omnibusruter, hvoraf nogle kun drives i turistsæsonen. Med banernes omnibusruter foretoges i 1953/54 ca. 876.500 rejser.

Banerne befordrede i 1953/54 ca. 6.800 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 2.300 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banerne driver 3 fragtmandsruter. Med disse ruter befordredes i 1953/54 ca. 5.800 ts gods. Banerne udbringer på hverdage stykgods og banepakker fra Rønne, Aakirkeby og Neksø stationer. I Rønne foregår udbringningen med en af banens lastbiler og i Aakirkeby og Neksø med lejede hestekøretøjer.

Banerne har i de senere år haft stedse stigende underskud. Med hensyn til banernes økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 8 a.

De borholmske kommuner har i anledning af moderniseringen over for staten garanteret for banernes underskuddækning indtil 1. april 1959. I banernes vedtægter har kommunerne over for banerne påtaget sig en videregående garanti.

De bornholmske jernbaner er koncessionshavere til alle omnibusruter på Bornholm.

Da afstandene på Bornholm overalt er korte, og da der er mange havne på øen, er banernes betydning for godsbefordringen fortsat faldende, hvorimod banernes persontrafik i de senere år har været stigende.

Kommissionen er af den formening, at De bornholmske jernbaner under hensyn til den gode persontrafik bør opretholdes indtil 1. april 1959 og måske nogle år derudover.

Ebeltoft-Trustrup jernbane.

Banens længde er 22,5 km, og den er åbnet for drift i året 1901. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 38 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 95.300 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 50.400 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). De fleste af banens tog gennemføres til og fra Grenaa. Banen har i forning med en privat vognmand koncession på omnibusruten Ebeltoft-Rønde-Aarhus, således at hver af parterne driver sin halvdel af ruten. Med banens del af ruten foretoges i 1953/54 ca. 42.100 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 86.600 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var 35.700 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Der er etableret godsudbringning fra Ebeltoft station med banens egen lastbil. I øvrigt har banen ikke etableret fast udkørsel fra andre stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 90.500 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 275.000 kr.

Banen har efter krigen haft underskud, der dog i de senere år er faldende. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 38 a.

Banens godstrafik er betydelige, hvilket især skyldes de stenmaterialer, der transporteres fra Balle og Rosmus til Trustrup. Foruden for disse transportere har banen betydning i egnstrafikal henseende, herunder især som bane for Ebeltoft købstad, hvorhos den har betydning for den i dens opland eksisterende sommerhusbebyggelse.

Kommissionen er af den opfattelse, at Ebeltoft-Trustrup jernbane, i hvert fald så længe stentransporterne vedvarer, bør oprettholdes.

Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn jernbane.

for så vidt angår strækningerne Aalborg-Sæby og Asaa-Ørsø.

Bemærkningerne til denne bane findes under gruppe 1.

Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane.

Banen er oprindelig anlagt som smalsporet fra Horsens til Bryrup og åbnet for drift i året 1899. Senere ombyggedes den til normalsporet bane og forlængedes til Silkeborg. I sin fulde længde åbnedes den for drift i året 1929. Dens driftslængde er 60,9 km. Banen drives sammen med Horsens Vestbaner, Horsens-Juelsminde og Horsens-Odder jernbaner. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 43 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953-54 ca. 339.200 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 118.100 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen har sammen med Horsens Vestbaner koncession på 7 omnibusruter, og sammen med statsbanerne har disse baner koncession på 1 omnibusrute. Herom henvises til bilag 43 a. Med disse ruter foretoges i 1953/54 ca. 185.500 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 35.600 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 10.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Der er ved kontrakt med private vognmænd etableret godsudbringning fra stationerne Østbirk, Brædstrup, Bryrup og Them, og herudover er der gratis udbringning af banepakker fra samtlige stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 158.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 222.600 kr.

Banen har haft underskud, der må betegnes som store. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 43 a.

Banens godstrafik er betydeligt under gennemsnittet for de danske privatbaner. Af meget væsentlig betydning for banens godstrafik er skærvetransporterne fra Lund og Østbirk stationer til statsbanernes stationer

over Horsens og Silkeborg (ca. 26.800 ts i 1953/54). Banens persontrafik ligger næsten på privatbanernes gennemsnit.

Skønt Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbanes underskud er ret store (taksterne er lave, men banens ledelse mener det ikke muligt at forhøje dem, hvis den nuværende trafik skal bevares), mener kommissionen, da banen har en antagelig persontrafik, der i øvrigt er stigende, da dens spor og materiel er godt (omend der i de kommende år må påregnes en forøget udgift til svelleudveksling), og da egnen har vist sin interesse for banen ved at tildele den de koncessionerede ruter, den har ansøgt om, at det vil være rigtigt at fortsætte banedriften i en vis årække ud over garantiperioden, der udløber den 1. april 1956.

Horsens-Odder jernbane.

Banens længde er 34,0 km, og den er åbnet for drift i året 1904. Banen drives sammen med Horsens Vestbaner, Horsens-Bryrup-Silkeborg og Horsens-Juelsminde jernbaner. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 42 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 117.100 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 66.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 3 koncessionerede omnibusruter, hvorom henvises til bilag 42 a. Med disse ruter foretoges i 1953/54 ca. 155.800 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 40.700 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 21.700 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen har haft koncession på fragtmandsruten Horsens-Odder, som er afhændet på grund af dårlig rentabilitet. Ruten befordrede i 1953/54 ca. 1.300 ts gods. Der er ved kontrakt med kørselsentreprenører etableret godsudbringning fra Odder station. I øvrigt har banen gratis udbringning af bapakkager fra samtlige stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i

1952/53 ca. 70.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 236.000 kr.

Banen har haft underskud, der må betegnes som store. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 42 a.

Banens godstrafik ligger noget over gennemsnittet for de danske privatbaner, hvilket især skyldes den mergel, der transporteres fra mergellejet ved Søvind station (i 1953/54 ca. 29.000 ts). Foruden disse transporter har banen betydning i egnstrafikal henseende samt i samtrafik med statsbanerne og Hads-Ning herreders jernbane.

Skønt Horsens-Odder jernbanes driftsresultater ikke kan betegnes som gode, mener kommissionen, da der i 1953/54 har været fremgang, som synes at fortsætte i 1954/55, og da egnen har vist sin interesse for banen ved at give den en 10-årig garantiperiode i forbindelse med moderniseringen, at det vil være forsvarligt at fortsætte banedriften indtil garantiperiodens udløb den 1. april 1959 og måske i nogle år derudover.

Horsens Vestbaner.

Strækningen Horsens-Tørring er oprindeligt anlagt som smalsporet og åbnedes for drift i 1891. Senere ombyggedes den til normalsporet bane, og som sådan åbnedes den for drift i 1929, i hvilket år strækningerne Rask Mølle-Ejstrupholm og Tørring-Thyregod ligeledes åbnedes. Den samlede driftslængde af de 3 nævnte strækninger, der udgør Horsens Vestbaner, er 73,6 km. Banerne drives sammen med Horsens-Bryrup-Silkeborg, Horsens-Odder og Horsens-Juelsminde jernbaner. Der henvises til beskrivelsen af banerne, bilag 44 a-c.

Med banerne foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 235.100 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var ca. 55.700 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banerne har sammen med Horsens-Bryrup-Silkeborg jernbane koncession på 7 omnibusruter, og sammen med statsbanerne har disse baner koncession

på 1 omnibusrute, herom henvises til bilag 44 a. Med disse ruter foretoges i 1953/54 ca. 185.500 rejser.

Banerne befordrede i 1953/54 ca. 65.600 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. bane-kilometer var ca. 21.800 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banerne driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Der er ved kontrakt med private vognmænd etableret godsudbringning fra stationerne Uldum, Tørring, Aale, Klovborg og Nr. Snede, og herudover er der gratis udbringning af bane-pakker fra samtlige stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 114.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbe-fordringen ca. 397.600 kr.

Banerne har haft underskud, der må betegnes som store. Med hensyn til banernes økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 44 a.

Såvel banernes persontrafik som godstrafik er aftagende. Persontrafikken ligger en del under privatbanernes gennemsnit, hvorimod godstrafikken ligger noget over gennemsnittet. Af særlige godstransporter kan nævnes transporterne af mergel og skærver, der i 1953/54 har udgjort henholdsvis 24.600 og 22.100 ts. Mergel transporteres fra mergellejet ved Søvind station (Horsens-Odder jernbane) til forskellige af banernes stationer samt til enkelte statsbanestationer over Thyregod. Skærver transporteres fra Lund station til forskellige statsbanestationer over såvel Horsens som Thyregod stationer. Banerne vil efter kommissionens opfattelse fortsat være af betydning for den egn, de løber igennem, idet de i endnu nogle år må antages at have betydning som kulturbaner, hvorhos banerne har godt spor og materiel (omend der i de kommende år må påregnes en forøget udgift til sveleudveksling). Kommissionen har ladet foretage en undersøgelse af, hvorvidt der vil være væsentlige besparelser ved en nedlæg-gelse af strækningen Rask Mølle-Ejstrup-holm. Resultatet har været, at der vil kunne

ventes nogen udgiftsnedgang, men at der på den anden side vil være ulemper forbundet med at standse driften på den pågældende strækning, og kommissionen har herefter ikke villet stille forslag herom.

Kommissionen finder, at det vil være rigtigt at fortsætte driften af Horsens Vestbaner i en vis årrække ud over garantiperioden, der udløber den 1. april 1956.

Langelandsbanen.

Banen er åbnet for drift i året 1911. Dens driftslængde er 33 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 24 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 201.000 rejser. Antallet af personkilometre pr. bane-kilometer var 81.400 i 1953-54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 4 koncessionerede omnibusruter, hvoraf en fælles med de nordlangelandske kommuner, herom henvises til bilag 24 a. Med disse ruter foretoges i 1953/54 ca. 196.200 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 22.500 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. bane-kilometer var ca. 10.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 3 fragtmandsruter, hvoraf også en er fælles med de nordlangelandske kommuner, herom henvises til bilag 24 a. Med disse ruter befordredes i 1953/54 ca. 4.900 ts gods. Gods udbringes fra Rudkøbing station ved banens egne lastautomobiler.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 90.400 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbe-fordringen ca. 272.200 kr.

Banen har haft overskud til og med driftsåret 1951/52, hvorefter den har haft et mindre underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 24 a.

Kommissionen er af den opfattelse, at Langelandsbanens trafiktal og driftsresultater ikke indicerer en øjeblikkelig nedlæg-gelse af banen. Under den med banen og de i dens drift interesserede kommuner førte forhandling syntes der imidlertid at være

udbredt stemning blandt de kommunale repræsentanter for at standse banedriften og erstatte den med landevejstrafik, drevet af et kommunalt trafikelskab. Kommissionen er af den opfattelse, at transporterne vil kunne afvikles gennem automobildrift, og vil efter det således foreliggende ikke udtale sig imod, at banedriften standses ved garantiperiodens udløb den 1. april 1956.

Mariager-Faarup og Viborg-Faarup jernbaner.

Banerne er åbnet for drift i året 1927. Deres samlede driftslængde er 58,4 km. De to baner ejes af hvert sit aktieselskab, men de drives under et og har fælles regnskab samt fælles ledelse med Skive-Vestsalling jernbane. Der henvises til beskrivelsen af banerne, bilag 36 a-c.

Med banerne foretoges i driftsåret 1953-54 ca. 137.500 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 44.800 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Nogle af banernes tog indføres fra Faarup til Randers. Banerne driver omnibusruten Randers-Hammershøj-(Viborg) med sideruten Vorning-Hvidding-Nørbæk-Sønderbæk-Randers. Med disse ruter foretoges i 1953/54 ca. 98.800 rejser.

Banerne befordrede i 1953/54 ca. 15.900 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 10.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banerne driver to fragtmandsru-ter, hvoraf den ene drives i fællesskab med Randers-Hadsund jernbane; om ruterne henvises til bilag 36 a.

Gods udbringes fra Mariager station med hestevogn samt fra Hammershøj og Ørum stationer med varevogn. Udkørslen er fast og daglig fra de 3 nævnte stationer. Endvidere er der etableret udkørsel fra Vejrumbro station med varevogn; denne udkørsel finder sted efter behov.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 195.700 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbe- fordringen ca. 177.500 kr.

Banerne har i de senere år haft underskud. Med hensyn til banernes økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 36 a.

Banernes trafiktal ligger væsentligt under gennemsnittet for privatbanerne. Godstrafikken vil dog i de kommende år stige betydeligt, idet banerne har sikret sig kultransporterne fra Mariager til Viborg til brug for Viborg gasværk og for det i Viborg etable- rede fjernvarmeværk. En stigning på gen- nemsnitlig 10.000 ts årlig påregnes i de nærmeste år. Banerne har endvidere påpeget mulighederne for forøgede transporter af trælast fra Mariager havn til Viborg.

Banerne har betydning såvel egustrafikalt, herunder som forbindelsesbane til Viborg fra Mariager, der på mange områder funge- rer som havneby for Viborg, som i samtra- fikken med statsbanerne, hvortil kommer, at banerne er den eneste jernbaneforbindelse til Mariager.

Skønt de af Mariager-Faarup og Viborg -Faarup jernbaner udførte transporter ikke er betydelige, er kommissionen, da der dog er udsigt til fremgang, og da egnen har stor interesse i opretholdelse af banerne, der er relativt billigt drevet og har godt spor og materiel, af den opfattelse, at det vil være forsvarligt at opretholde banernes drift i en vis årrække ud over garantiperiodens udløb den 1. april 1956.

Nakskov-Kragenæs jernbane.

Banen er åbnet for drift i året 1915. Dens driftslængde er 26,7 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 23 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953 ca. 185.900 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 90.500 i 1953 (gen- nemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver omnibusruten Nak- skov-Kastager-Svinsbjerg. Med denne rute foretoges i 1953 ca. 16.800 rejser.

Banen befordrede i 1953 ca. 9.900 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilo- meter var ca. 3.800 i 1953 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsru- ter. Banen har ved kontrakt med private

vognmænd etableret godsudbringning fra stationerne Harpelunde, Købelev, Onsevig, Kastager, Horslunde, Svinsbjerg og Torrig.

Med hensyn til statsbanernes indtægt af banen i gennemgående forbindelse af såvel personbefordringen som af godsbefordringen henvises til, hvad der derom er anført i beskrivelsen af Lollandsbanen, idet statsbanernes indtægt af samtrafikken med Nakskov-Kragenæs jernbane er indeholdt i de om Lollandsbanen opgivne tal.

Banen har i de senere år haft underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 23 a.

Kommissionen er af den opfattelse, at det navnlig på grund af Nakskov-Kragenæs jernbanes betydning for samtrafikken med Lollandsbanen og under hensyn til, at der ikke i de nærmeste år påregnes at skulle anvendes væsentlige beløb til modernisering, vil være forsvarligt at opretholde banen en kortere årrække ud over garantperiodens udløb den 1. april 1956.

Næstved-Præstø-Mern jernbane.

Strækningen Næstved-Præstø er åbnet for drift i året 1900. Forlængelsen Præstø-Mern i året 1913. Den samlede driftslængde er 32,5 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 16 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 161.600 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 81.500 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen har koncession på 3 omnibusruter. Ruterne er bortforpagtet til samme forpagter, der hverken giver afgift eller betaler tilskud til banen.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 26.900 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 18.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 2 fragtmandsruter, nemlig på strækningerne Mern-Præstø-Tappernøje-København og Præstø-Næstved. Der finder godsudbringning sted fra samtlige stationer med undtagelse af Brandelev. Godsudbringningen finder sted 2 til 3 gange

ugentlig. Udbringningen bestrides af samme lastbil, som besørger godsbefordringen på fragtruten Mern-Præstø-Tappernøje-København.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 290.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 184.000 kr.

Banen har så sent som for driftsåret 1952/53 haft overskud, men for 1953/54 underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 16a.

Banens betydning synes faldende, idet såvel de af banen udførte personkilometre pr. banekilometer som tonkilometre pr. banekilometer er nedadgående.

Kommissionen er af den opfattelse, at Næstved-Præstø-Mern jernbane efter garantperiodens udløb den 1. april 1959 vel bør opretholdes, men formentlig kun i en årrække.

Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro jernbane.

Ringkøbing-Ørnhøj jernbane, hvis længde er 30,7 km, er åbnet for drift i 1911. Ørnhøj-Holstebro jernbane, hvis længde er 23,1 km, er åbnet for drift i 1925. Banens samlede driftslængde er således 53,8 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 50 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 168.600 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 54.400 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 4 koncessionerede omnibusruter. Herom henvises til bilag 50 a. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 26.100 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 19.700 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var 3.700 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). I henhold til kontrakt med private vognmænd er der etableret godsudbringning fra Sørvad og Grønbjerg stationer samt banepakker fra Spjald og Holstebro-Syd stationer. Endvidere har banen etableret afhentning af slagterisvin til samtlige stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 59.900 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 239.200 kr.

Banen har haft overskud indtil nogle år efter krigen, hvorefter den har haft stadig stigende underskud. Med hensyn til banens økonomi henvises til bilag 50 a.

Banen har egnsstrafikal betydning og virker i nogen grad stadig som en kulturbane. Endvidere har den også betydning i samtrafik med statsbanerne, hvorhos den i en given situation vil kunne have betydning for transport af brændsel fra de i dens opland beliggende brunkulslejer. (Under krigen indtil 10 gange den nuværende godsmængde).

Banen har selv bekostet en vis modernisering, hvortil den ikke har søgt statsstøtte, og har endnu betydelige fondsmidler. Der er kun kommunal garanti for driften for et år ad gangen.

Kommissionen er af den opfattelse, at Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro jernbane ikke kan opretholdes ret mange år endnu, men at det dog formentlig vil være forhastet at standse driften allerede nu.

Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro jernbane.

Banestrækningen Rødkærsbro-Kjellerup er åbnet for drift i 1912, medens strækningen Kjellerup-Silkeborg først er åbnet i 1924. Den samlede driftslængde er 34,5 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 41 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 205.600 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 92.900 i 1953-54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Visse af banens tog gennemførtes til Viborg. Banen driver to omnibusruter, hvorom henvises til bilag 41 a. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 68.900 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 8.200 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 3.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen har 3 fragtmandsruter, hvorom hen-

vises til bilag 41 a. Der er etableret fast udbringning af gods fra Silkeborg, Kjellerup, Sjørlev og Rødkærsbro stationer, dels ved jernbanens egen bil og dels ved kontraerende vognmænd.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 261.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 215.500 kr.

Banens driftsresultater kan ikke betegnes som gode, idet underskuddet er ret betydeligt. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 41 a.

Banen har betydning i egnsstrafikal henseende og må antages at have den trafik, som det er muligt for banen at erholde, idet den ikke er udsat for konkurrence af koncessionerede ruter hverken med hensyn til persontrafik eller godstrafik. Banens spor og materiel er godt og vel vedligeholdt. Fra 1. februar 1955 er der med Aarhus-Hammel-Thorsø jernbane etableret fælles drift og ledelse, hvorved påregnes forbundet en årlig besparelse på ca. 9.000 kr. Under hensyn til, at Aarhus-Hammel-Thorsø jernbane efter kommissionens opfattelse bør indstille driften pr. 1. april 1956, vil dette forhold dog ikke kunne påvirke Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro jernbanes fortsatte leveduligheder.

De således foreliggende oplysninger om banens forhold må vække alvorlig tvivl, om det vil være rigtigt at fortsætte dens drift efter garantiperiodens udløb den 1. april 1956. Under hensyn til, at banens nedlægning ville medføre ikke ubetydelige udgifter til vejarbejder, at der fra egnens (kommunernes) side er givet udtryk for ønske om en tid at bevare banen, og at det ikke kan udelukkes, at nogen forbedring af driftsresultatet kan opnås, vil dog kommissionen kunne indstille, at banens drift opretholdes endnu nogle år efter garantiperiodens udløb den 1. april 1956.

Skive-Vestsalling jernbane.

Banen er åbnet for drift i året 1924. Dens driftslængde er 26,6 km. Banen har fælles

ledelse med Mariager-Faarup og Viborg-Faarup jernbaner. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 52 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 187.100 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 107.100 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 2 koncessionerede omnibusruter, der har været bortforpagtet indtil 23. maj 1954.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 3.800 ts gods (overvejende stykgods). Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var 2.500 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Ved kontrakt med private vognmænd er der etableret godsudbringning i Balling og Brodal; i Spøttrup udbringes der daglig gods med hestevogn.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 230.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af gods-befordringen ca. 110.500 kr.

Banen har i de senere år haft underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 52 a.

Banens godstrafik ligger langt under gennemsnittet for privatbanerne, hvorimod persontrafiktallet næsten ligger på gennemsnittet.

Skønt de af Skive-Vestsalling jernbane udførte transporter ikke er betydelige, finder dog kommissionen, da banen er billigt drevet og har godt spor, og da egnen har givet udtryk for stor interesse i dens opretholdelse, at det vil være forsvarligt at fortsætte banens drift endnu i nogle år udover garantiperiodens udløb den 1. april 1956.

Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted jernbane

for så vidt angår strækningen Nykøbing-Nysted.

Bemærkningerne til denne bane findes under gruppe 1.

Varde-Grindsted jernbane.

Banen, hvis længde er 44 km, er åbnet for drift i året 1919. Siden april 1952 har

banen haft fælles direktør og fælles hovedkontor med Varde-Nr.Nebel jernbane og fra 1. april 1953 tillige værkstedsfællesskab med fælles værkfører. De to baner har endvidere fælles overbanemester. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 49 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 140.400 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 68.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver ingen omnibusruter.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 7.100 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 3.500 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Ved kontrakt med private vognmænd er der etableret godsudbringning fra Nordenskov, Ansager og Mølby stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 88.000 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af gods-befordringen ca. 151.000 kr.

Banen har i de senere år haft underskud, men underskuddene har været procentvis lavere end ved de fleste andre baner, og banen er billigt drevet. Med hensyn til dens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 49 a.

Kommissionen er af den opfattelse, at Varde-Grindsted jernbane, medmindre der skulle indtræde en afgjort forværring af banens økonomi, vil kunne opretholdes i nogle år ud over garantiperioden, der udløber den 1. april 1956.

Til

GRUPPE 3

har kommissionen i alfabetisk rækkefølge henført følgende baner:

Aarhus-Hammel-Thorsø jernbane.

Fjerritslev - Nørre Sundby - Frederikshavn jernbane, for så vidt angår strækningen Sæby-Frederikshavn.

Hjørring privatbaner, for så vidt angår strækningen Hjørring-Aabybro.

Horsens–Juelsminde jernbane.
 Hørve–Værsløv jernbane.
 Kalvehavebanen.
 Køge–Ringsted jernbane.
 Ryomgaard–Gerrild–Grenaa jernbane.
 Vejle–Vandel–Grindsted jernbane.

Til de nævnte baner kan kommissionen knytte følgende bemærkninger:

Aarhus-Hammel-Thorsø jernbane.

Banestrækningen Aarhus–Hammel er åbnet for drift i året 1902, medens strækningen Hammel–Thorsø først er åbnet for drift i 1914. Den samlede driftslængde er 45,8 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 39 a–c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 198.400 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 69.500 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver for egen regning 5 omnibusruter og i fællesskab med statsbanerne 2 omnibusruter. Herom henvises til bilag 39 a. Med banens egne ruter foretoges i 1953/54 ca. 26.900 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 33.500 ts gods (hvoraf ca. 22.000 ts dog kun transporteredes ca. 500 m, nemlig fra Hammelbanegården i Aarhus til Aaby sidespor). Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 6.800 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 2 fragtmandsruter. Med disse befordredes i 1953/54 ca. 1.200 ts gods. Banen har ved kontrakt med private vognmænd etableret godsudbringning i Aarhus, Ormslev, Galten, Hammel, Sall og Thorsø.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 31.900 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbefordringen ca. 187.000 kr.

Banen har i de senere år haft underskud, som må betegnes som betydelige. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 39 a.

Banen har stadig nogen betydning egns- trafikalt, uanset at dens trafiktal er forholds-

vis lave. Den ringe trafik medfører, at banens rentabilitet er særdeles ugunstig. Her- til kommer, at banens spor er mindre godt vedligeholdt og ret slidt, således at en fortsættelse af driften ville medføre betydelige udgifter under baneafdelingen.

Der er fra 1. februar 1955 etableret fælles drift og fælles ledelse med Silkeborg–Kjellerup–Rødkjærsbro jernbane, hvorved nogen besparelser i udgifterne opnås, herudover har banens ledelse henvist til visse muligheder for gennem rationalisering at opnå ydeligere besparelser, der dog ikke på væsentlig måde vil kunne ændre størrelsesordenen af banens underskud.

Kommissionen er af den opfattelse, at Aarhus–Hammel–Thorsø jernbane ikke efter garantiperiodens ophør den 1. april 1956 bør opretholdes.

Fjerritslev-Nørre Sundby-Frederikshavn jernbane,

for så vidt angår strækningen Sæby–Frederikshavn.

Bemærkningerne til denne bane findes under gruppe 1.

Hjørring privatbaner.

for så vidt angår strækningen Hjørring–Aabybro.

Bemærkningerne til denne bane findes under gruppe 1.

Horsens-Juelsminde jernbane.

Banen er åbnet for drift i året 1884. Dens driftslængde er 30,2 km. Banen drives sammen med Horsens Vestbaner, Horsens–Bryrup–Silkeborg og Horsens–Odder jernbaner. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 45 a–c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 157.500 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 93.900 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver ingen koncessionerede omnibusruter. Banen befordrede i 1953/54 ca. 10.300 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 7.700 i 1953/54 (gennemsnit for samt-

lige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Der er ved kontrakt med private vognmænd etableret godsudbringning fra Hornsyld station, og herudover er der gratis udbringning af banepakker fra samtlige stationer.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 70.000 kr. (inklusive skønet indtægt af blankobilletter) og af godsbeholdningen ca. 180.900 kr.

Banens økonomiske resultater må betegnes som dårlige, idet de årlige driftsunderskud i de senere år har været store. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 45 a.

Banen har nogen egnetrafikal betydning bl. a. for fisketransporter fra Juelsminde, for teglværkstransporter fra Stenderup og for transport til og fra maskinfabrikken i Barrit. Endvidere er der en del sommertrafik fra Horsens til Juelsminde.

Banen er udsat for hård konkurrence fra de i dens opland eksisterende omnibusruter. Banen har forgæves søgt om tilladelse til at overtage nogle af disse ruter, ligesom den forgæves har søgt koncession til etablering af en ny rute ad den direkte landevej Juelsminde-Horsens. Banen kan næppe forbedre sit driftsresultat gennem takstforhøjelser, da dens takster er reguleret af de takster, som gælder på de nævnte omnibusruter. Banens økonomi kan således næppe ventes ændret i gunstig retning.

Kommissionen finder det under de således foreliggende omstændigheder vanskeligt at anbefale Horsens-Juelsminde jernbane opretholdt ret længe efter garantiperiodens udløb den 1. april 1956.

Hørve-Vørslev jernbane.

Banen, hvis længde er 21,1 km, er åbnet for drift i året 1919. Banen drives sammen med Odsherreds jernbane og Høng-Tølløse jernbane. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 20 a-d.

Med banen inklusive den af banen drevne bilrute Hørve-Vørslev-Kalundborg foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 50.500 rejser.

Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 27.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 2 samt fælles med andre baner desuden 2 omnibusruter. Med ruten Havnsø-Jyderup, der er den anden rute banen selv driver, foretoges i 1953/54 ca. 18.000 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 24.600 tons gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var 19.200 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Der udbringes gods i Føllenslev, og der besørger gods til og fra Sejro-Havnsø færgen ved banens foranstaltning. Kørslen besørger af en privat vognmand. Sammen med Odsherredsbanen er der etableret godsudkørsel fra Hørve station. Fra de øvrige stationer finder der ikke godsudbringning sted.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 90.000 kr. (inklusive skønet indtægt af blankobilletter) og af godsbeholdningen ca. 115.000 kr.

Banens underskud er temmelig stort. Med hensyn til banens økonomi henvises til bilag 20 a.

Banens persontrafik må betegnes som ret ringe, hvorimod banens godsbeholdning ligger nogenlunde på gennemsnittet af samtlige danske privatbaner. Banen har nogen betydning såvel egnetrafikalt som i forbindelse med statsbanerne og Odsherredsbanen. Af banens godsbeholdning i 1953/54 udgjorde sukkerroer og sukkerroeaffald ca. 18.300 tons, hvilket som ved andre baner er et fald i forhold til tidligere år.

Under en med banens bestyrelse og med de i banens drift interesserede kommuner ført forhandling har det været fremført, at banen ved forhøjelse af bidraget fra postvæsenet for postekspeditioner, ved fritagelse af betaling til statsbanerne for tilslutningen på Vørslev station, ved en omlægning af fordelingen af de fælles udgifter til dækning af hovedkontorets omkostninger i forhold til Høng-Tølløse banen og

Odsherredbanen, ved en nedsættelse af banens bidrag til Hørve station, forventet besparelse i anledning af loven om driftslån til privatbaner og snarlig bortfald af afdraget på moderniseringslån i henhold til loven af 1931, ville kunne spare ca. 34.000 kr. årligt i udgifter. Banen har senere overfor kommissionen i skrivelse af 6. september 1955, bilag 20 d, opgjort besparelserne og indtægtsforøgelserne til 36.500 kr., hvoraf 17.700 kr. overflyttes på Høng-Tølløse banen, Odsherredsbanen og banens boligfond, medens 18.800 kr. er opnået som reelle besparelser eller indtægtsforøgelse hos statsbanerne og postvæsenet og besparelse af renteudgift ved gennemførelsen af loven om driftslån til privatbanerne.

Under den nævnte forhandling blev det endvidere fremført, at banen, såfremt der etableredes en hurtigrute over Aarhus-Kalundborg, havde store forventninger i den anledning, idet rutebilruten Nykøbing Sj.-Kalundborg, som banen driver, forventes at ville få en meget større benyttelse og betyde en forbedring af banens driftsresultat. En omlægning af denne rute, der blev foretaget i maj 1954, har allerede betydet en forbedring af driftsresultatet for driftsåret 1954/55.

Selv om Hørve-Værsløv jernbane med de opnåede besparelser og indtægtsforøgelser, der dog som nævnt delvis overflyttes på de andre Holbækbaner, vil kunne nedbringe sit driftsunderskud noget, nærer kommissionen, medmindre banen tilvejebringer sikkerhed for en vis del af dens indtægter ved fast aftale om roetransporter, der udgør den væsentligste del af godstransporterne, dog betænkelighed ved at anbefale, at den fortsætter driften ud over garantiperioden, der udløber den 1. april 1956.

Kalvehavebanen.

Banen, hvis længde er 21,1 km, er åbnet for drift i 1897. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 17 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 91.000 rejser. Antallet af personkilometre pr. bane-kilometer var 64.100 i 1953/54 (gennem-

snit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 4 koncessionerede omnibusruter. Herom henvises til bilag 17 a. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 72.800 rejser. Endvidere har banen koncession på endnu en rute, som drives af statsbanerne.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 8.000 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. bane-kilometer var 7.600 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver 4 koncessionerede fragtmandsruter. Herom henvises til bilag 17 a. Med disse ruter befordredes i 1953/54 ca. 2.900 ts gods. Banen har etableret godsudbringning fra samtlige stationer, hvilken finder sted med banens lastbiler efter nærmere aftale med forsenderne.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 319.800 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af gods-befordringen ca. 178.400 kr.

Banen har efter krigen haft overskud indtil driftsåret 1952/53, hvorefter den har haft underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises til bilag 17 a.

Banens trafiktal for så vidt angår såvel persontrafik som godstrafik er stærkt faldende. At dens økonomiske resultater ikke er mere ugunstige, skyldes navnlig de afgifter, som banen erholder fra statsbanerne og I/S Møens omnibusser, se herom bilag 17 a.

Kun 3 kommuner (Vordingborg købstadkommune og 2 sognekommuner) deltager i udgifterne ved banens drift, hvorimod Præstø amtsråd intet bidrag yder. Egen synes i øvrigt overtrafikeret, og dens interesse for banen synes aftagende. Banen har ikke kunnet bevare sine koncessioner til omnibuskørsel på Møen, der gennem 20 år har givet den en ikke ubetydelig indtægt.

Kommissionen er af den opfattelse, at Kalvehavebanen må standse driften senest ved garantiperiodens udløb den 1. april 1959.

Køge-Ringsted jernbane.

Banen er åbnet for drift i året 1917. Dens driftslængde er 33,2 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 15 a-c.

Med banen foretoges i 1953/54 ca. 82.200 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 37.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 3 koncessionerede omnibusruter; herom henvises til bilag 15 a. Med disse foretoges i 1953/54 ca. 50.400 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 13.400 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var 5.900 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). I Køge og Ringsted udbringes der gods med statsbanernes vognmand. I øvrigt har banen ikke etableret godsudbringning.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 64.700 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbeholdningen ca. 83.200 kr.

Banen har i de senere år haft underskud. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 15 a.

Banen er billigt drevet og velholdt, og egnen synes at være interesseret i den. Såfremt banen fortsat kan drives med underskud af den hidtidige størrelsesorden, finder kommissionen det forsvarligt, at Køge-Ringsted jernbane fortsætter driften i den resterende del af garantiperioden, der udløber 1. april 1958. Derimod forekommer en opretholdelse af banen ud over dette tidspunkt ret tvivlsom.

Ryomgaard-Gerrild-Grenaa jernbane.

Banestrækningen Ryomgaard-Gerrild er åbnet for drift i året 1911, medens strækningen Gerrild-Grenaa først er åbnet i 1917. Den samlede driftslængde er 43,2 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 37 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 137.400 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 54.400 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver 1 omnibusrute sammen med statsbanerne; i denne rute har banen en andel på $\frac{1}{4}$. Med ruten foretoges i 1953/54 ca. 153.000 rejser.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 56.200 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. banekilometer var ca. 37.500 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Der er ikke ved nogen af stationerne etableret udbringning af gods, dog er der med banens kunder truffet aftale om, at banen betaler udgifter for udbringning og afhentning af gods fra og til stationerne.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af personbefordringen var i 1952/53 ca. 121.800 kr. (inklusive skønnet indtægt af blankobilletter) og af godsbeholdningen ca. 478.900 kr.

Banens økonomiske resultater må betegnes som dårlige, og de årlige driftsunderskud har været store og stigende. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 37 a.

Banens godstrafiktal har kvantitativt været betydelige, hvilket skyldes stentransporter (ca. 46.000 ts i 1953/54, der er afviklet fra stenlejerne ved Gerrild strand). Disse transporter, der nu i det store og hele er ophørt, er dog udført uden væsentlig fortjeneste for banen, og dens betydning i trafikal henseende må nu skønnes at være ubetydelig. Der synes ikke at være udsigt til, at forholdene vil ændre sig i en for banen gunstig retning.

Kommissionen er af den opfattelse, at Ryomgaard-Gerrild-Grenaa jernbane ikke efter garantiperiodens ophør den 1. april 1956 bør opretholdes.

Vejle-Vandel-Grindsted jernbane.

Banestrækningen Vejle-Vandel er åbnet for drift i året 1897 og strækningen Vandel-Grindsted i 1914. Den samlede driftslængde er 47,2 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 46 a-c.

Med banen foretoges i driftsåret 1953/54 ca. 154.400 rejser. Antallet af personkilometre pr. banekilometer var 81.000 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 120.000). Banen driver ingen koncessionerede omnibusruter.

Banen befordrede i 1953/54 ca. 12.800 ts gods. Antallet af tonkilometre pr. bane-kilometer var ca. 6.300 i 1953/54 (gennemsnit for samtlige privatbaner var ca. 18.000). Banen driver ingen koncessionerede fragtmandsruter. Godsudbringning finder sted i Billund. Kørslen udføres af privat vognmand i henhold til kontrakt. I Vejle og Grindsted finder godsudkørsel sted ved statsbanernes vognmænd.

Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af persontrafikken kan ikke opgives, idet banen ikke har direkte billetter med statsbanerne. Statsbanernes indtægt i gennemgående forbindelse af godsbe- fordringen var i 1952/53 71.400 kr.

Banen har i de senere år haft underskud, som under hensyn til den udførte trafik må betegnes som forholdsvis store. Med hensyn til banens økonomiske forhold henvises i øvrigt til bilag 46 a.

Banen har haft betydning rent egnetrafi- kalt og vil tillige i en given situation have betydning for Vandel flyveplads.

Kommissionen mener ikke, at der efter udløbet af garantiperioden den 1. april 1959 vil være grundlag for at opretholde Vejle-Vandel-Grindsted jernbane, medmindre mili- tære hensyn skulle gøre en opretholdelse af banen påkrævet.

Amagerbanen

har kommissionen i henhold til nedennævnte bemærkninger ikke henført til nogen af de foran anførte grupper.

Banen er åbnet for drift i året 1907; dens driftslængde er 12,0 km. Der henvises til beskrivelsen af banen, bilag 13 a-c.

Kommissionen har således, som det frem- går af bilag 13 a og b, fra Amagerbanen modtaget tilsvarende oplysninger som fra de andre privatbaner.

Da Amagerbanens forhold er inddraget i de undersøgelser, der er foretaget af sam- færdselskommissionen af 4. december 1950 med hensyn til koordinering af Storkøben- havns trafik, har nærværende kommission ikke ment at burde bedømme banen.

4. Støtteforanstaltninger.

Næst at vurdere de enkelte privatbaners betydning for trafikens afvikling her i lan- det og den interesse, der kan tillægges deres fortsatte beståen, er det pålagt kommissionen at overveje og fremkomme med indstilling om, hvorledes de baner, der skønnes leve- dygtige, bør nyde statsstøtte. I denne hen- seende er det betydet kommissionen, at det fra danske privatbaners fællesrepræsentation under 27. marts 1953 til regering og rigs- dag fremsendte andragende bør indgå i overvejelserne. I det nævnte andragende fra fællesrepræsentationen er der anmodet om forøget statsstøtte således:

1) I lighed med ordningen for statsbanerne opføres på finansloven det nødvendige be- løb til dækning af reguleringstillægget *) til privatbanernes pensionister, ca. 5 mill. kr. årlig.

*) Heri også inkluderet de for tiden gældende særlige og midlertidige tillæg.

2) Maksimum for statsbidrag til dækning af banernes underskud i henhold til lov nr. 187 af 12. april 1949 forhøjes til 80 %.
3) Til fortsat modernisering af privatba- nerne opføres på finansloven årligt 5 mill. kr.

Fællesrepræsentationen forudsatte herved, at der fra overskuddet skulle trækkes eller til underskuddet lægges de i moderniserings- loven af 1948 omhandlede henlæggelser af 800 kr. pr. banekilometer, således at under- skudsbaner skulle være underskuds-dæknings- berettiget af det herefter forhøjede under- skud.

Dækning af underskud m. v.

Det af privatbanernes fællesrepræsentation fremsatte ønske om, at staten skulle overtage reguleringstillægget til privatbaner- nes pensionister, har fundet tilslutning hos de kommunale repræsentanter og personale-

foreningernes repræsentant i kommissionen. Andre af kommissionens medlemmer har imidlertid måttet tage afstand herfra og har i den forbindelse gjort gældende, at det er irrationelt, at staten alene skal dække en del af banernes udgifter, når forholdet har været det, at stat og kommuner i fællesskab – under aktieselskabsform – har drevet privatbanerne og i øvrigt delt de udgifter, der har været forbundet hermed. Fra privatbanerepræsentanternes side har der været henvist til, at staten dækker reguleringstillægget ikke blot for statsbanernes pensionister, men også f. eks. for lærerpensionister, jfr. bilag 5. Dette forhold har imidlertid ikke af den samlede kommission kunnet anses afgørende. At staten må udrede reguleringstillægget til pensionister fra rene statsvirksomheder er lige så selvfølgelig, som at kommunerne må betale reguleringstillæg til pensionerede, der har været ansat ved rent kommunale virksomheder. Den særlige ordning for folkeskolens lærere angår et mellemværende mellem staten og samtlige kommuner, medens kun en del af landets kommuner er interesseret i privatbanerne og disses drift. Fra privatbanernes side har det endvidere været hævdet, at såfremt reguleringstillægget til pensionisterne kunne udgå af banernes regnskaber, ville disse ikke vise så store underskud, og banernes daglige virksomhed ville derved lattes. Denne motivering for en millionudgift for statskassen har ej heller forekommet den samlede kommission overbevisende, allerede fordi privatbanerne i garantiperioden jo har sikkerhed for, at deres underskud vil blive dækket af stat og kommuner. Derimod har der været enighed om, at den enkelte banes reguleringstillægsbyrde, for så vidt angår pensionisterne, er en udgift, som dels er forskellig fra bane til bane og derfor forrykker sammenligningsgrundlaget banerne imellem, dels er uafhængig af ledelsen og personalets indsats i driften. Det ville derfor være naturligt at lade banerne opføre reguleringstillægget til pensionisterne særskilt i regnskabet, eventuelt efter det egentlige resultat af driften. Da det er kommissionen bekendt, at moder-

niseringsudvalget er i færd med at udarbejde udkast til nye regnskabsforskrifter for privatbanerne, skal man for sit vedkommende indskrænke sig til at pege på forholdet.

Under kommissionens videre forhandlinger har privatbanernes repræsentanter under hensyn til den fremførte argumentation og navnlig i ønsket om at bidrage til en så vidt mulig eenstemmig kommissionsindstilling i princippet kunnet tilslutte sig en modification af resolutionskravet derhen, at staten skulle refundere 85 % af reguleringstillægget til banernes pensionister og kommunerne de resterende 15 %. Privatbanernes repræsentanter forudsatte dog, at såfremt nogen bane ved en sådan refusionsordning skulle få overskud, skulle det derved fremkomne overskudsbeløb henlægges i fond hos banerne til imødegåelse af udgifter ved nyanskaffelser, idet ministeren for offentlige arbejder efter indstilling fra banernes bestyrelse skal afgøre, hvor beløbet skal anbringes, og hvornår det skal forbruges. Man ville dog finde det naturligt, at den del af refusionsbeløbet, der således kunne henlægges, deles mellem stat og kommuner i forholdet 75 % og 25 %, jfr. bemærkningerne nedenfor om modernisering.

Den del af kommissionens medlemmer, der ikke har kunnet tilslutte sig tanken om statens fulde overtagelse af reguleringstillægget, har for sit vedkommende ligeledes kunnet tiltræde en fordeling af reguleringstillægsbyrden mellem stat og kommuner i forholdet 85 : 15.

Det har herved været en betingelse, at der samtidig opnåedes en ordning, hvorefter i tilfælde af en banes likvidation staten og de i banens drift interesserede kommuner indestår for, at den del af reguleringstillægget til banens pensionister, som ikke kan dækkes af likvidationsboet, dækkes af staten for 85 %'s vedkommende og af de pågældende kommuner for de resterende 15 %'s vedkommende.

I så henseende kommer foruden den relative vægt, som disse medlemmer mener at kunne tillægge de fra privatbaneside frem-

førte argumenter, det sociale hensyn til de ved privatbanerne ansatte, i betragtning. De af kommissionen forudsatte banelikvidationer skønnes i almindelighed at kunne afsluttes med dækning til pensionisterne for grundpensionen, medens der må påregnes at forekomme likvidationer, hvor der ikke bliver fuld dækning for pensionisternes reguleringstillæg. Det kan derfor forudses, at der i sådanne tilfælde af pensionisterne vil blive stillet krav til stat og kommune om supplerende af pensionsdividenden med henvisning til, at de pågældende har betragtet sig som værende i offentlig tjeneste.

Sådanne synspunkter har da også været fremhævet af personaleorganisationernes repræsentant i kommissionen, der endvidere har henvist til, at staten har overtaget reguleringstillægget til pensionister fra de private skoler, børneforsorgens tjenestemænd samt for de under kirkeministeriet hørende institutioners personale, jfr. bilag 3 a.

Selv om man juridisk kan henvise til, at banerne er organiseret som aktieselskaber uden personligt ansvar for aktionærene, er der dog i kommissionen enighed om, at det af de anførte grunde vil være ønskeligt at gennemføre en ordning, som den foran skitserede, hvorved også personalets ofte fremsatte ønske om sikkerhed for dets pensioner i stort omfang ville blive tilgodeset. Under forudsætning af, at de pågældende kommuner tiltræder ordningen, finder man det derfor rimeligt, at der fra statens side dækkes en noget større procentdel af reguleringstillægget til pensionisterne, end det er tilfældet nu. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at reguleringstillægget til pensionisterne efter de nugældende regler indgår i de almindelige driftsunderskud, hvoraf stat og kommuner dækker deres anpart i henhold til underskudslovens bestemmelser.

I henhold til aftale mellem ministeren for offentlige arbejder og finansministeren har der for de to sidste driftsår med finansudvalgets tilslutning maksimalt været ydet 70 % i underskudsdekning fra statens side.

Forinden man redegør for de på det anførte grundlag førte videre forhandlinger, skal nu gøres nogle bemærkninger om privatbanetjenestemændenes pensionsretlige stilling.

De gældende regler om privatbanernes tjenestemænds pensionsforhold er fastsat i banernes lønningsreglementer. De tjenestemænd, der afskediges med pension i henhold til de med virkning fra 1. april 1946 stadfæstede lønningsreglementer, har krav på en nærmere fastsat grundpension med tillæg af et reguleringstillæg, svarende til deres grundpensionsbeløb, hvilket reguleringstillæg beregnes som for statens pensionister. (Lyngby-Nærum jernbane er dog en undtagelse herfra, idet denne banes tjenestemænd i henhold til det for denne bane stadfæstede lønningsreglement ikke har pensionsret, jfr. dog nedenfor).

Egenpension tilkommer efter de gældende lønningsreglementer kun tjenestemænd, når de afskediges på grund af alder og svagelighed. Dog har de før 1. april 1943 *) ansatte tjenestemænd ved afsked krav på pension, også når afskedigelsen skyldes anden dem utilregnelig årsag (altså også i tilfælde af baners likvidation).

De tjenestemænd, der ikke herefter ved deres afsked har fået pension, oppebærer alene en udtrædelsesgodtgørelse, hvis beregning nærmere er fastsat i lønningsreglementerne.

Reguleringstillægget for privatbanetjenestemænd, som er pensioneret før 1. april 1946, er i henhold til de dengang gældende lønningsreglementer for privatbanerne af banerne fastsat til $\frac{2}{3}$ af det reguleringstillæg, der til enhver tid ville være tilkommet tjenestemanden i forhold til hans sidst oppebårne lønningsindtægt. Personalet har ved forhandlinger med privatbanernes repræsentanter for disse pensionister flere gange forsøgt at få pensionsforholdene ordnet i overensstemmelse med reglerne for statens tjenestemænd, men banerne har ikke ment at

*) 1. april 1943 må betragtes som en fikseret dato, idet det er den for de enkelte baners lønningsreglementer gældende approbationsdato, der er afgørende, og disse er noget varierende.

kunne imødekomme et sådant ønske. Også en forbedring af pensionen for privatbanepensionister fra før den 1. april 1946, svarende til den regulering af grundpensionen, som ved lov nr. 606 af 21. december 1946 blev foretaget for statens gamle pensionisters vedkommende, og som er motiveret med, at de før 1. april 1946 pensionerede statstjenestemænd ikke havde haft det ved den ny tjenestemandsløve indførte almindelige pensionsgivende tillæg, hvorved man konverterede nogle portioner reguleringstillæg til pensionsgivende lønning, mente privatbanerne under hensyn til deres økonomi at måtte afslå. Der blev derefter af bevillingsmyndighederne i april 1949 tiltrådt en ordning om ydelse af et særligt tillæg af statskassen til privatbanepensionisterne, der var afskediget på grund af alder eller svagelighed, efter princippet i den omtalte lov.

Dette tillæg blev udregnet efter følgende regler:

- 1) den i sin tid beregnede grundpension beregnes uændret,
- 2) der ydes et pensionstillæg, der beregnes på grundlag af det almindelige pensionsgivende tillæg, der svarer til den lønindtægt, hvoraf grundpensionen er beregnet og med anvendelse af pensionsbrokerne i privatbanernes lønningsreglement af 1946,
- 3) der ydes reguleringstillæg efter reglerne i tjenestemandsløven, kap. 5, beregnet som $\frac{2}{3}$ af det reguleringstillæg, der ville have tilkommet den pågældende i forhold til hans sidst oppebårne lønindtægt + det dertil svarende almindelige pensionsgivende tillæg, idet det har været et hovedsynspunkt for ordningen, at der ikke skulle røres ved det principielle grundlag for reguleringstillægsberegningen, fordi formålet kun har været at overføre den fordel, de gamle statspensionister fik i 1946 på privatbanepensionisterne, men ikke i øvrigt at udligne de forskelligheder, som i forvejen bestod.

Differencen mellem dette beløb og det, pensionisten ville få efter de før 1. april

1946 gældende regler, er det tillæg, der ydes af statskassen.

Det sikres i denne forbindelse, at de pågældende ikke går ned i pension i forhold til den pension, der oppebæres efter de for dem tidligere gældende regler, samt at de ikke får mere, end tilfældet ville være ved en beregning af pensionen efter reglerne i privatbanelønningsreglementerne af 1946.

Ved den således gennemførte ordning er privatbanepensionisterne fra tiden før 1. april 1946, bortset fra den manglende del af reguleringstillægget, i videst muligt omfang blevet ligestillet med privatbanepensionisterne fra tiden efter den 1. april 1946. De nævnte forbedringer af de gamle pensionisters pensioner er i et vist omfang gjort anvendelige på det personale, som af banerne er afskediget på grund af personaleindskrænkning, forinden de opnåede den ordinære afgangsalder (de såkaldte § 31-pensionister). En del af de sidstnævnte pensionister må ganske sidestilles med pensionister, der er afskediget på grund af alder eller svagelighed, hvorimod andre efter deres afskedigelse har fundet vellønnede stillinger, f. eks. i det private erhverv, og derfor har mindre behov for hjælp. Det har derfor i det enkelte tilfælde beroet på ministeriet for offentlige arbejders skøn, hvilke af de her omhandlede pensionister, der har kunnet komme i betragtning.

Ud over egenpension er der efter lønningsreglementerne pligt for banerne til at udrede enke- og børnepension, hvorimod der ikke ved privatbanerne haves bestemmelse om ventepenge.

Privatbanerne har genforsikret deres forpligtelser med hensyn til betalingen af grundpensionsbeløbene i pensionskasser. For de fleste baners vedkommende har forsikringen fundet sted i »Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898«. Odense-Kerteminde-Martofte jernbane, Nordvestfyenske jernbane og Aalborg-banerne har dog egne pensionskasser.

For forsikringen i de nævnte pensionskasser svares der for hver tjenestemand efter de gældende vedtægter et bidrag, der

beregnes af den pensionsgivende løn. Bidraget for den pågældende tjenestemand er fastsat til 5 % af denne løn, medens den enkelte bane betaler ca 10 % af lønnen; disse satser er dog midlertidigt sat op til henholdsvis 7 og 19 %, indtil de pågældende pensionskasser er blevet solvente. For Aalborg-banernes vedkommende er den banerne påhvilende andel midlertidigt sat op til 15 %. Endvidere udreder Aalborg-banernes drift efter forsikringsrådets bestemmelse 60 % af de udbetalte grundpensioner.

Lyngby-Nærum jernbane har i »Kommunernes Pensionsforsikring A/S« for hver tjenestemand tegnet en pensionsforsikring; som præmie betales 15 % af grundløn, alderstillæg, almindelige pensionsgivende tillæg og reguleringstillæg; heraf betaler banen 8 % og de pågældende tjenestemænd 7 %.

Da denne bane ikke i henhold til det stadfæstede lønningsreglement er forpligtet til at udbetale reguleringstillæg, er de til tjenestemændene fra dette selskab udbetalte pensioner noget forskellige fra de pensioner, der ydes andre baners pensionister.

En enkelte bane, nemlig Mariager-Faarup-Viborg jernbane, er først i 1944 blevet medlem af »Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898«, idet der først da indførtes pensionsbestemmelser i banens lønningsreglement. Banen har således ingen tjenestemænd, der kan kræve pension efter reglerne fra før 1. april 1943 *).

Ved en banes likvidation vil det personale, der er ansat før den 1. april 1943 *), og som skal afskediges, have krav på pension, medens de efter den nævnte dato ansatte som nævnt alene har krav på en udtrædelsesgodtgørelse. Tjenestemænd og pensionister må ved likvidationen anmelde deres krav i boet; for pensionisternes og de før 1. april 1943 *) ansatte tjenestemænds vedkommende udgør kravet grundpensionen med tillæg af det på likvidationstidspunktet til grundpensionen svarende reguleringstillæg. Tjenestemænd ansat efter 1. april

1943 *) må anmelde den beregnede udtrædelsesgodtgørelse. Pensionsbeløbene må kapitaliseres, idet reguleringstillæggene stivner på likvidationstidspunktet.

Er der herefter dækning for de anmeldte krav, vil udtrædelsesgodtgørelserne blive udbetalt i overensstemmelse med lønningsreglementet, og for pensionisternes og de pensionsberettigede tjenestemænds vedkommende vil der kunne købes en livrente, svarende til den fulde pension pr. likvidationsdagen. Mangler der derimod dækning for de anmeldte krav, vil udtrædelsesgodtgørelse alene kunne udbetales med den dividende, boet giver, og for pensionernes vedkommende kan der kun blive tale om at købe livrente for et til dividenden svarende beløb af det kapitaliserede pensionsbeløb.

Til bedømmelse af, hvorvidt der ved likvidationer ville blive dækning for pensionisternes krav i de forannævnte pensionskasser, har man indhentet særlig oplysning om den aktuariemæssige status pr. 1. april 1955 hos disse pensionskasser; der henvises herom til bilag 54-57. Pensionskasserne for Nordvestfyenske jernbane og Odense-Kerteminde-Martofte jernbane påregnes at være solvente pr. 1. april 1956. »Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898«s status viser, at der for denne kasse mangler 10,489 % i, at der er balance, hvorimod der mangler ca. 66 % for Aalborg privatbaners pensionskasse.

Fra »Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898« har kommissionen modtaget detaljeret beregning over, hvilke pensionsforpligtelser der ville påhvile følgende baner ved likvidation, nemlig Ryomgaard-Gerrild-Grenaa jernbane, Aarhus-Hammel-Thorsø jernbane og Hørve-Vårslev jernbane. Heraf skønnes det, at disse baner – under forudsætning af, at der fra anden side skaffes dækning for reguleringstillæggene til pensionerne – ved likvidation kun skal give en dividende på ca. 33 %, for at der kunne blive fuld dækning for pensionisternes grundpensioner.

*) Se fodnote side 40.

*) Se fodnote side 40.

Da Aalborg privatbaners pensionskasses status er særdeles ugunstig, vil der i tilfælde af en likvidation af disse baner i en nær fremtid opstå problemet om at tilvejebringe dækning for grundpensionerne for de ved disse baner ansatte tjenestemænd. Kommissionen mener ikke at kunne udtale sig om, hvorledes denne pensionskasses status vil udvikle sig, såfremt banerne fortsætter deres drift og finder derfor, at løsningen af dette specielle spørgsmål må udskydes, til det eventuelt bliver aktuelt.

Under de videre drøftelser om en ordning på det foranførte principielle grundlag (fordeling af reguleringstillægget til privatbanepensionisterne med 85 % til staten og 15 % til kommunerne, betinget af aftale om fortsat dækning af tillægget i det nævnte forhold også efter en eventuel likvidation) har privatbanernes repræsentanter, foruden deres tidligere refererede bemærkninger, fremsat ønske om, at statens hidtidige andel i underskudsdekningen sættes op fra maksimum 70 % til 75 %, hvilket vil sige af den del af underskuddet, der ikke er dækket ved dekningen af reguleringstillægget.

Der har i kommissionen været enighed om at anbefale den nuværende underskudslovgivning opretholdt. En del af kommissionens medlemmer har imidlertid udtrykt betænkelighed ved, at man fra statens side skulle gå op over den nuværende maksimale dækning af underskud på 70 %, når staten skal udrede 85 % af pensionsreguleringstillægget. En maksimal dækningsprocent på 70 synes efter disse medlemmers opfattelse også at harmonere med den foreslåede fordeling af moderniseringsbidrag med 75 % til staten og 25 % til kommunerne, jfr. nedenfor.

Det af privatbanernes repræsentanter fremsatte forslag om, at banerne skulle have udbetalt hele reguleringstillægget til pensionisterne, selv om dette oversteg det reelle underskud, har været underkastet indgående drøftelser. Man har fra een side i kommissionen hævdet, at det ville være urealistisk

at tænke sig gennemført, at der fra statens og kommunernes side som tilskud skulle henlægges midler i fonds, når tilskud ikke var nødvendigt for dækning af det reelle underskud, hvortil ville komme, at kommunerne i stor udstrækning måtte låne disse midler til en høj rente, medens der fra anden side i kommissionen har været hævdet, at banerne i den henseende måtte have samme behandling, således at alle fik dækket reguleringstillæggene til pensionisterne fuldt ud. Også mulige mellem løsninger har været overvejet, f. eks. at baner, hvis underskud er mindre end udgifterne til reguleringstillæggene til pensionisterne, i det omfang den urefunderede reguleringstillægsudgift tilstrækker, skulle kunne få så stort et beløb dækket ud over det reelle underskud, som svarer til de i moderniseringsloven omhandlede 800 kr. pr. banekilometer årlig.

I erkendelse af, at det er af stor betydning, at der tilvejebringes en fast ordning, hvorefter stat og kommuner enes om i et nærmere aftalt forhold at garantere reguleringstillægget til privatbanepensionister, også ud over banernes levetid, har kommissionen imidlertid efter de stedfundne indgående drøftelser *eenstemmigt* ment at kunne anbefale følgende ordning:

Staten tilbyder privatbanerne og deres kommuner at betale 85 % af reguleringstillægget til pensionisterne, hvilket også skal være gældende for tiden efter den pågældende banes eventuelle likvidation i det omfang, likvidationsboets midler viser sig utilstrækkelige, samt for den resterende del af underskuddet for banens drift at fastholde en maksimaldækningsprocent på 70, alt under forudsætning af, at kommunerne eller et flertal af disse forpligter sig til for deres vedkommende fremtidig at bære 15 % af reguleringstillægget til pensionisterne og fortsætte dermed også efter banernes likvidation under samme forudsætning som staten (nemlig, at bomidlerne ikke slår til). For baner, hvis reguleringstillæg til pensionister er større end underskuddet, dækkes alene det reelle underskud af stat og kom-

muner i forholdet 85 : 15. Det forudsættes i øvrigt, at underskudsudvalget på sædvanlig måde behandler spørgsmålet om dækning af den del af underskuddet, der ikke hidrører fra reguleringstillægget for pensionister, og at kommunerne dækker det herefter resterende beløb. Kommissionen tænker sig hermed, at de baner, der skønnes levedygtige på noget længere sigt, og som drives på fuldt forsvarlig økonomisk basis, i almindelighed må kunne påregne af staten med den til enhver tid gældende maksimale dækningsprocent at få dækket den nævnte resterende del af underskuddet.

Skulle der være kommuner, der må antages at have en væsentlig interesse i en banes opretholdelse, uden at have afgivet garanti for banens drift, forudsætter kommissionen, at der fortsat skal være mulighed for ved anvendelse af de i lov nr. 187 af 12. april 1949 nævnte tvingebestemmelser at få sådanne kommuner kendt pligtige til at være delagtige i de udgifter, som de kommuner, der har påtaget sig garanti, har afholdt til opretholdelse af banedriften.

Man mener derimod ikke, at der bør gennemføres tilsvarende hjemmel til at tvinge kommuner til at indgå på en fremtidig garanti, hverken for banernes drift eller for reguleringstillæg til pensionister. Den skitserede ordning må så vidt muligt baseres på frivillig aftale med de pågældende kommuner.

Kommissionen har dog været inde på tanken om at indføre en tvingebestemmelse. Det kan jo nemlig tænkes, at ganske enkelte kommuner ved at nægte at indgå på ordningen mod alle andre kommuners ønske kan vælte den. Imidlertid er kommissionen af den opfattelse, at en bestemmelse om tvang, hvor det drejer sig om forpligtelse af uberegnelig varighed, helst bør undgås, og at der i øvrigt næppe vil blive brug for en sådan bestemmelse, fordi kommunerne sikkert vil føle et vist moralsk ansvar over for en banes tjenestemænd. Skulle det imidlertid vise sig, at kommissionens bedømmelse heraf har været fejlagtig, og at kommunerne – banerne – kun i ringe omfang indgår på

den foreslåede ordning, kan man ikke bortse fra muligheden af, at en tvangsmæssig ordning bør optages til ny overvejelse, måske på et andet grundlag. I sådanne eventuelt nye overvejelser forudsættes indenrigsministeriet inddraget.

Under alle omstændigheder bør det gøres klart for de baner, der ikke kan opnå kommunalt tilsagn til dækning af udgifterne ved en sådan ordning, at de må være forberedt på, at der bliver tillagt dette moment megen vægt ved afgørelsen af, hvilken støtte de fremtidig kan få af staten. Man forudsætter dog herved, at begrænsningen i maksimalprocenten for de baner, hvis kommuner ikke ønsker at medvirke til sikring af personalet, først træder i kraft ved udløbet af den garantiperiode, der er knyttet til moderniseringen af banerne i henhold til moderniseringsloven af 1948.

For at sikre pensionerne for tjenestemændene ved de baner, der forudses likvideret allerede nu, er kommissionen af den formening, at der bør tilbydes kommunerne ved disse baner en tilsvarende ordning med hensyn til dækning af pensionisternes reguleringstillæg.

Det er kommissionens opfattelse, at det ikke ville være tilstrækkeligt motiveret og omvendt ville vække adskillig modvilje hos befolkningen i almindelighed og hos kommunerne, hvis den foreslåede garantiordning også skulle komme yngre tjenestemænd, der stadig er i besiddelse af deres fulde arbejdskraft, til gode, og man foreslår derfor, at den enkelte tjenestemand i tilfælde af likvidation af den bane, hvorved han er ansat, kun bør nyde godt af statens og kommunernes garanti for reguleringstillægget til hans pension, såfremt han ved den pågældende banes nedlæggelse er fyldt 50 år, og han bør være pligtig til at modtage en nogenlunde tilsvarende ansættelse ved en anden privatbane, ved statsbanerne eller ved en af de i den likviderede bane interesserede kommuner, såfremt den tilbydes ham, således at en tjenestemands vægring ved at overtage en sådan stilling må medføre, at han ikke kan nyde godt af

statens og kommunernes garanti. Det vil dog være naturligt at begrænse tjenestemandens (pensionistens) forpligtelse i så henseende til et vist åremål, f. eks. 5 år efter likvidationen, ligesom forpligtelsen bør bortfalde, hvis den ikke er gjort gældende over for den pågældende inden hans fyldte 60. år.

Derimod skulle den anførte aldersgrænse på 50 år naturligvis ikke gælde sådanne pensionister under denne alder, som allerede på likvidationstidspunktet er afskediget med pension. De må indgå under ordningen, men bestemmelsen i de nuværende lønningsreglementers § 40, stk. 1 c, om en pensioneret tjenestemand's pligt til at genoptage arbejdet, når hans utjenstydigtighed hæves, må i givet fald fastholdes, og for så vidt angår garantiordningen udvides med de lige nævnte regler.

Der har fra personaleorganisationernes repræsentant været fremsat ønske om, at der sikres de tjenestemænd, der er ansat efter 1. april 1943 *), og som har haft en lang tjenestetid, men som endnu ikke er fyldt 70 år, pension, således at de bliver ligestillet med de tjenestemænd, der er blevet ansat for den nævnte dato.

Fra visse sider i kommissionen er der henvist til, at tjenestemænd, der er ansat efter 1. april 1943 *), ved ansættelsen har været vidende om, at de i overensstemmelse med den herom mellem personaleorganisationerne og banerne indgåede aftale ikke fik pension ved banens eventuelle likvidation. Disse medlemmer af kommissionen må anse det for betænkeligt at fremkomme med forslag om en ændring af en således mellem personaleorganisationerne og banerne indgået aftale, hvorved bemærkes, at et forslag om udvidelse af adgangen til at opnå pension næppe bør fremsættes på et tidspunkt, hvor det må forudses, at i hvert fald en del baner vil indstille driften inden for de kommende 10 år. Andre medlemmer har dog ment at måtte erkende, at der her kan komme til at foreligge et problem, bl. a. fordi de udtrædelsesgodtgørelser, der bliver udbetalt til tjenestemænd, ansat efter 1. april

1943 *), kun udgør ganske ringe beløb i forhold til de pensioner, der ville blive udbetalt, såfremt de pågældende var pensionsberettigede, og det kan efter omstændighederne være ubilligt, at en tjenestemand efter et langt livs tjenestegerning, der afsluttes, fordi vedkommende bane likvideres, kort før den pågældende opnår ordinær pensionsalder, må nøjes med dette langt ringere beløb.

Problemet er efter kommissionens formening ikke på nærværende tidspunkt aktuelt, idet tjenestemænd ansat efter 1943 *) i dag ikke har haft så lang en tjenestetid, at man kan sige, at de har udført en tjenestemandsgerning, og man har derfor ikke ment at burde fremkomme med indstilling om dette problem.

Den af kommissionen foreslåede ordning vedrører således – foruden de ved likvidationen allerede pensionerede tjenestemænd – alene den del af personalet, der i kraft af deres nugældende ansættelsesvilkår har erhvervet ret til pension også i tilfælde af vedkommende banes likvidation, hvorimod den del af personalet, hvis ansættelsesvilkår ikke giver dem sådan ret, ikke omfattes af ordningen.

Endelig skal man som et almindeligt synspunkt tilføje, at den foreslåede ordning, hvorved der fra statens og kommunernes side ydes banernes tjenestemænd garanti for det tjenestemændene tilkommende reguleringstillæg også efter baneselskabernes likvidation, efter kommissionens formening motiverer, at banernes ledelse udviser varsomhed med hensyn til normering af nye tjenestemandstillinger. En sådan varsomhed bør navnlig give sig udtryk ved baner, der må antages kun at have en begrænset levetid.

Direktor P. Harboe har på grundlag af privatbanernes samlede underskud for 1954/55, ca. 14 mill. kr., skønsmæssigt anslået, at statskassens årlige merudgift ved en forhøjelse af statskassens bidrag til dækning af privatbanernes underskud som foran foreslået vil udgøre ca. 1,2 mill. kr.

*) Se fodnote side 40.

*) Se fodnote side 40.

Modernisering.

Privatbanernes repræsentanter har under kommissionsbehandlingen stillet forslag om, at der på finansloven årligt stilles et beløb af indtil 3 mill. kr. til rådighed for privatbanernes modernisering, idet der til at behandle andragender om moderniseringstilskud foreslås nedsat et udvalg med repræsentanter for ministeriet for offentlige arbejder, finansministeriet, tilsynet med privatbanerne og privatbanernes fællesrepræsentation. Ved forslaget er det forudsat, at det for at opnå moderniseringstilskud skal være en betingelse, at en banes drift er sikret ved en kommunal garanti af mindst 4 år ud over det driftsår, i hvilket lånet søges. Det er endvidere forudsat, at tilskuddet ydes som lån fra staten med sikkerhed i de effekter, som tilskuddet ydes til, forudsat en sådan sikkerhed kan tinglyses. Endelig er det forudsat, at lånet kun forrentes og afdrages, såfremt banen giver fornødent overskud.

Der har i kommissionen været enighed om ønskeligheden af, at der sikres de levedygtige privatbaner fortsat moderniseringshjælp. Den i henhold til lovene af 1931 og 1948 gennemførte modernisering har været af stor værdi for banerne og har også samfundsøkonomisk givet gunstige resultater.

Det skal i denne forbindelse oplyses, at direktør P. Harboe i en til kommissionen stilet redegørelse af 1. december 1954 har beregnet, at moderniseringen i henhold til 1948-loven for privatbanerne med hensyn til disses maskinafdelinger med en investering fra stat og kommuner på ca. 28 mill. kr. i forbindelse med banernes egne bidrag på ca. 8 mill. kr. har medført en årlig besparelse på 7 mill. kr., jfr. bilag 6. Der har ligeledes været enighed om, at løbende årlige bevillinger er at foretrække frem for store samlede bevillinger med 15–20 års mellemrum.

Derimod har der gjort sig divergenser gældende med hensyn til det fremsatte forslags enkeltheder, idet det navnlig er fremhævet, at det måtte være naturligt, at også kommunerne deltager i moderniseringsud-

gifterne, og dette synspunkt har kommissionen kunnet samles om. Man har endvidere været enige om, at der ikke bør stilles et på forhånd fastsat årligt beløb til rådighed for privatbanernes modernisering, men at beløbet bør fastsættes efter behov, jfr. nedenfor.

Størrelsen af disse bevillinger vil naturligvis være afhængig dels af behovet for modernisering, dels af de økonomiske forhold i almindelighed på det tidspunkt, bevillingen gives. Direktør P. Harboe har skønmæssigt anslået, at behovet vil udgøre gennemsnitlig ca. 2 mill. kr. årlig i de kommende år med de nugældende priser.

Det er usikkert, hvorvidt alle de i gruppe 1 opførte baner skal have modernisering, ligesom baner i gruppe 2, hvis forholdene for disse har udviklet sig i gunstig retning, kan have behov for modernisering, og kommissionen mener – bortset fra, hvad der følger af den enkelte banes placering i grupperne – at burde afstå fra at give anvisning på, hvilke baner der bør komme i betragtning og blot give udtryk for den opfattelse, at der fortsat bør ydes støtte til privatbanernes modernisering, hvor der er et nødvendigt og forsvarligt behov herfor, dog under forudsætning af, at der kan opnås en passende kommunal garanti for banens fortsatte drift. Om denne garantiperiode, der næppe nødvendigvis i alle tilfælde bør være af samme længde – arten af de moderniseringsforanstaltninger, der ønskes gennemført kan i så henseende være af betydning – bør moderniseringsudvalget, jfr. nedenfor, afgive indstilling.

Støtten til moderniseringen bør efter kommissionens formening ydes for den del af de med moderniseringen forbundne udgifter, som ikke kan afholdes af banens egne midler. Dette resterende beløb bør ydes som lån til banerne af stat og kommuner på tilsvarende vilkår, som er bestemt i moderniseringsloven af 23. marts 1948. Kommissionen mener, at sådanne ydede lån bør være afdragsfri, så længe banens drift opretholdes, men forfalde til udbetaling ved banedriftens ophør. Lånet påregnes ydet

rentefrit, idet dog en bane med passende overskud efter ministeriets bestemmelse bør kunne tilpligtes at betale en ligeledes passende rente.

Af lånebeløbet foreslås det, at staten yder 75 %, medens de resterende 25 % må dækkes af kommunerne på tilsvarende vilkår som statslånet. Kommissionen er af den formening, at statens tilskud til modernisering bør være noget større end til dækning af underskud, idet det synes en mere kvalificeret opgave at yde støtte til modernisering af baner, der skønnes fortsat levedygtige, end at dække underskud for baner, der eventuelt kun vil have en begrænset årrække tilbage.

For de tilståede lån må banerne i lighed med ordningen i henhold til moderniseringsloven af 1948 til stat og kommuner udstede pantebreve med pant i dertil egnet, ved moderniseringen anskaffet materiel.

Såfremt der skulle være kommuner, der vægrer sig ved at være delagtige i udgifterne til banernes modernisering, er kommissionen af den opfattelse, at de i § 6 i moderniseringsloven af 1948 gennemførte bestemmelser om at tvinge modvillige kommuner fortsat bør opretholdes, idet en moderniseringsordning ikke bør kunne væltes på grund af enkelte kommuners modstand mod at udrede et eengangsbeløb.

Til hjælp for ministeriet for offentlige arbejder ved behandlingen af ansøgninger om moderniseringsstøtte forudsættes – som det har været tilfældet i henhold til tidligere moderniseringslove – nedsat et særligt moderniseringsudvalg.

Henlæggelser.

Privatbanerne har ønsket, at banerne får tilladelse til at henlægge indtil 800 kr. pr. banekilometer årligt til deres fornyelsesfond, uanset om en bane har overskud eller underskud. Ifølge moderniseringsloven af 1948 skal en bane, der har modtaget moderniseringsstøtte i henhold til denne lov, af sit overskud henlægge dette beløb, men banerne ønsker, at henlæggelsen skal kunne ske som driftsudgift uafhængig af driftsresultatet. Ordningen ønskes dog gjort fakul-

tativ, således at banebestyrelserne selv skulle kunne afgøre, om og hvor meget de inden for det anførte maksimalbeløb ønsker at henlægge. Sådanne henlæggelsesbeløb, der som driftsudgifter ville indgå i underskuddet, ville da blive refusionsberettigede ved underskudsdekningen. Det kunne synes en nærliggende tanke at tillade banerne en henlæggelse af sidstnævnte størrelse som dækningsberettiget udgift, fordi banerne har et vist behov for egen fondskapital til mindre nyanskaffelser, som man ellers måtte finansiere af kassekreditter og afskrive over driften. Der har dog fra visse sider i kommissionen været næret nogen betænkelighed ved en sådan ordning, dels fordi den ville være af fakultativ karakter, og dels fordi grundlaget for beregningen af henlæggelsesbeløbets størrelse synes irrationelt; i givet fald så man hellere henlæggelsesbeløbet baseret på vedkommende banes trafik eller omsætning.

Mod indførelse af generelle henlæggelsesregler taler, at det ville være uheldigt at anvende sådanne, når det drejer sig om baner, som efter alt at dømme kun har få års levetid tilbage, da det synes mindre rimeligt at forhøje disse baners underskud ved henlæggelser. Der har dog været enighed om, at en ordning i hvert fald ikke synes at burde få virkning før udløbet af de nuværende garantiperioder.

Under diskussionen i kommissionen har det endvidere været hævdet, at det under hensyn til den måde, hvorpå privatbanerne får dækning for de med driften forbundne omkostninger, ville være irrationelt at foretage henlæggelser, men heroverfor har privatbanernes repræsentanter henvist til banernes fornævnte behov for at skaffe sig midler til visse nyindkøb.

Det har endelig været drøftet, om ikke henlæggelser af nævnte art skulle være unødvendige, hvis en moderniseringsordning som foran foreslået gennemføres, og hvis samtidig mulighederne for at foretage anskaffelser over konto V. h. i banernes regnskaber udvides noget. Efter de nuværende regnskabsforskrifter kan der på den nævnte

konto kun afholdes udgifter til mindre nyanskaffelser og udvidelser.

Da det fra repræsentanterne for fællesrepræsentationen har været understreget som betydningsfuldt, at banerne fik en vis mulighed for at foretage henlæggelser, kan kommissionen anbefale, at banerne, såfremt de og deres kommuner ønsker det, efter særlig indstilling i de enkelte tilfælde af ministeriet for offentlige arbejder kan få til-ladelse til at henlægge til deres afskrivnings-fonds indtil 800 kr. pr. banekilometer, så-ledes at disse henlæggelsesbeløb belaster ba-nerne drift og indgår i et eventuelt under-skud som en refusionsberettiget udgift ved underskudsdækningen. Man forudsætter dog herved, at kun baner, der må skønnes at have en længere levetid, kommer i be-tragtning i så henseende.

(Et mindretal (Rützou) må dog nære overordentlig betænkelighed ved, at der ydes tilskud fra staten til henlæggelse til afskrivningsfondene. Mindretallet er af den opfattelse, at sådanne henlæggelser ved statstilskud ikke er påkrævede, når den foranhandlede ordning med hen-syn til underskudsdækning og modernise-ringstilskud gennemføres.)

Tilslutningsvederlag.

Privatbanernes repræsentanter i kommis-sionen har understreget banernes ønske om, at privatbanernes tilslutningsafgift til stats-banerne på fællesstationerne bortfalder, og at der i stedet på finanslovens § 16 opføres et fast beløb på mellem 1½ og 2 mill. kr. til dækning af den af statsbanerne hævdede merudgift ved på de nævnte stationer at ud-føre arbejde ved privatbanernes lokaltrafik. Dette spørgsmål er ikke realitetsdrøftet i kommissionen, da et til behandling af dette spørgsmål nedsat særligt udvalg så sent som i 1954 har afgivet betænkning. Ministeren for offentlige arbejder har meddelt kommis-sionen, at udvalgsbetænkningen vil blive optaget til overvejelse samtidig med nær-værende betænkning.

Privatbanernes repræsentanter med til-slutning af de kommunale repræsentanter

ønsker hertil at udtale, at den støtte, der vil fremkomme ved gennemførelsen af de for-slag, hvorom kommissionen har opnået enig-hed, vil blive mere eller mindre illusorisk, såfremt der pålægges privatbanerne nye be-tydelige byrder for tilslutningen til statsba-nerne stationer.

De kommunale repræsentanter har ønsket at understrege, at de har næret betænkelig-hed ved en ordning som den skitserede, idet denne vil pålægge kommunerne for-pligtelser over for personalet også efter ba-nerne likvidation. De pågældende medlem-mer af kommissionen har dog som allerede tidligere fremhævet ment at kunne tilside-sætte disse betænkeligheder ud fra ønsket om at opnå en eenstemmig kommissionsind-stilling. Samtidig ønsker kommunernes og fællesrepræsentationens repræsentanter at understrege, at de ikke ved at tilslutte sig den foreslåede ordnings gennemførelse nu giver afkald på, såfremt væsentlige ændrin-ger i banernes økonomiske forhold skulle indtræde, senere at søge spørgsmålet om en ændret fordelingsnorm optaget til forhand-ling.

(Et mindretal (H. Hørsholm) ønsker under henvisning til organisationernes ud-førlige redegørelse af 1. september 1954 bilag nr. 3 a vedrørende tjenestemændenes og pensionisternes ønsker og krav til kommissionen at udtale:

Det er med største beklagelse, mindre-tallet må konstatere, at der ikke fra kom-missionens side i så vid udstrækning som ønskeligt er taget tilstrækkeligt hensyn til de i ovennævnte redegørelse fremførte forhold.

Navnlig at der ikke af kommissionens flertal er taget endelig stilling til spørgs-målet om en sikring af pensionsforhol-dene for de efter 1. april 1943 *) ansatte, omend det af en del af kommissionen er erkendt, at der her kan komme til at fore-ligge et problem. De efter 1943 *) an-satte drejer sig i dag om ca. halvdelen af de nuværende ansatte tjenestemænd.

*) Se fodnote side 40.

Samtidig med den skete henstilling til banerne om at udvise varsomhed med nyansættelse skabes der tildels lukkede ikke solvente pensionskasser, hvorved der sker brud på aftalerne mellem banerne og personalet netop om de i 1943 indførte nye pensionsbestemmelser, der udelukkende tilsigtede en konsolidering af pensionskasserne, bl. a. ved en fortsat tilgang til disse.

Det er med store betænkeligheder, mindretallet har måttet tilslutte sig, at garantien for reguleringstillægget fordeles mellem staten og kommunerne, samtidig med, at denne begrænses til først at gælde efter opnåelse af 50 års alderen og endvidere med en forpligtelse til overtagelse af stilling andet steds helt op til 60 års alderen. Såfremt garantien var givet for alle – også for reguleringstillæg til de efter 1943 *) ansatte – havde disse aldersgrænser været mere forståelige.

Når tilslutning fra mindretallets side til trods herfor har fundet sted, er det udelukkende for at medvirke til en eenstemmig betænkning. Personalet havde ventet statens overtagelse af hele reguleringstillægget og derudover en garanti for pensionskasserne, eventuelt ved en overtagelse af disse, – jfr. personalets

*) Se fodnote side 40.

ovennævnte redegørelse af 1. september 1954.

Sluttelig skal mindretallet henvise til følgende afsnit i »Kommissionens indledning om dennes nedsættelse og opgaver m. v.« side 5 og 6:

»Endelig vil det påhvile kommissionen at overveje de konsekvenser af mere generel art, som nedlæggelsen af et større eller mindre antal privatbaner vil føre med sig – herunder også problemerne, der knytter sig til det ved banerne beskæftigede personale – og fremkomme med de forslag, som disse overvejelser måtte give anledning til.«

Dette burde efter mindretallets formening i højere grad end sket er have givet anledning til, at der fra kommissionens side var taget stilling hertil og fremsat forslag til en endelig løsning af heromtalt forhold, der er så afgørende for personale og pensionister fremover.)

Såfremt der gennemføres en folkepensionsordning eller en ændring af de gældende lønningsreglementer, hvorved reguleringstillægsporportioner overføres til grundlønnen, forudsætter kommissionen, at der derved tages fornødent hensyn til den ordning, der måtte blive følgen af kommissionens indstilling.

København, den 3. december 1955.

<i>K. Bang.</i>	<i>Chr. Bendixen.</i>	<i>J. Bang Christensen.</i> Formand.
<i>P. Hansen.</i>	<i>P. Harboe.</i>	<i>H. Hørsholm.</i>
<i>Rich. Jacobsen.</i>	<i>Kuhlman.</i>	<i>J. A. Larsen.</i>
<i>Munkgaard.</i>	<i>M. Ritzou.</i>	<i>Poul Svanholm.</i>

Chr. B. Heilesen

