

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE  
Direktøren.

*Kongens Lyngby, den 30. juni 1954.*

**Redegørelse til Privatbanekommissionen af 1954  
for forholdene ved  
Lyngby-Nærum jernbane.**

I. INDLEDNING.

Banen er åbnet for drift i året 1900; dens driftslængde er for tiden 8,6 km. Driftslængden vil omkring 1. september 1954 blive 7,8 km, idet en afkorting af banen da finder sted som følge af anlægget af Hørsholmvejen, jfr. senere.

Anlægsudgifterne vedrørende banens oprindelige anlæg udgør 916.590 kr.

Midlerne til banens anlæg er tilvejebragt ved aktietegning, og aktiekapitalen udgør 916.590 kr., oprindeligt fordelt med

35 % til staten,  
ca. 6 % til kommunerne og  
ca. 59 % til private.

Lyngby-Taarbæk kommune har i tidens løb købt en del af aktierne, der var på private hænder, således at kommunerne nu ejer ca. 48 % af aktiekapitalen.

Til moderniseringsforanstaltninger i henhold til lov nr. 53 af 14. marts 1931 er der af staten ydet banen et lån på 187.000 kr.

I henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 har banen fået godkendt moderniseringsforanstaltninger til et beløb af 1.828.000 kr. omfattende seks skinnebusmotorvogne, fem skinnebusbivogne, diverse perronarbejder og sikringsanlæg, nye remisebygninger og værkstedsmaskiner.

Udgiften dækkes ved lån som følger:

Staten .....	70 %	1.279.600 kr.
Søllerød kommune .....	6 %	109.680 —
Lyngby-Taarbæk kommune .....	24 %	438.720 —

På grund af stedfundne prisstigninger vil udgifterne til de godkendte moderniseringsforanstaltninger komme til at andrage ca. 1.923.500 kr., og banen har ansøgt om lån til dækning af overskridelsen 95.500 kr. med fradrag af salgsværdien 12.000 kr. for den gamle motorvogn M<sub>3</sub>, hvilket beløb banen har fået tilladelse til at benytte til delvis dækning af overskridelserne.

Derudover har banen ansøgt om at få godkendt nogle yderligere arbejder, højtaleranlæg, ovenlys i skinnebusser, udvidelse af remiseanlæg, nyt inventar i remiseanlæg og Nærum ny station, nye sveller i sporanlæggene ved remiseanlæg og Nærum ny station samt andre arbejder ved denne station, som moderniseringsforanstaltninger. Udgifterne hertil er anslået til ca. 153.000 kr.

I 1939 blev der afsluttet overenskomst mellem amtet og banen om flytning af Nærum

station med tilhørende remise og værksteder til det sted, hvor den nuværende Egevang station er beliggende, hvilken flytning var nødvendig, da banen skulle afkortes som følge af anlægget af Hørsholmvejen. Vejdirektoratet er senere indgået i overenskomsten i stedet for amtet, og ifølge denne overenskomst skulle størstedelen af udgifterne ved flytningen betales af Hørsholmvejanlægget.

Denne flytning blev først aktuel omkring 1950-51, da det blev bestemt, at arbejdet med anlægget af Hørsholmvejen skulle fremmes.

Banen har herefter ladet opføre værksteder og remiser på et areal – erhvervet af Københavns kommune – ved Firskovvej i Lyngby-Taarbæk kommune, og i forbindelse hermed er opført et garageanlæg for banens omnibusser, et trafikkontor samt boliger for banens trafikinspektør og værkstedsformand.

Nærum ny station ved Egevang er under opførelse, og stationen forventes taget i brug omkring 1. september 1954.

Endvidere er der bygget en krydsningsstation ved Ørholm station.

Det nedlagte banearreal og stationsarealet med tilhørende bygninger er solgt til Sollerød kommune.

Udgifterne til udførelse af de nævnte anlæg skønnes at ville komme til at andrage ca. 1.025.000 kr., og størstedelen af disse udgifter dækkes ved det tilsagte tilskud fra ministeriet, ved salget af det gamle banearreal samt ved optagelse af lån i boligerne ved remiseanlægget.

Merudgifterne forventes for størstepartens vedkommende godkendt som moderniseringsforanstaltninger, jfr. foran.

I 1949/50 blev der af hensyn til anlæg af Klampenborgvej (Ringvej B<sub>4</sub>) foretaget en mindre forlægning af banen mellem Lyngby lokalstation og Fæstningskanalen. Udgiften til dette anlæg blev afholdt af amtet med undtagelse af skærveballasteringen (se i øvrigt punkt II).

Banen er interesseret i at få erstattet den nuværende grusbælast med skærver, og der er tidligere fremsendt andragende til arbejdsministeriet om tilskud hertil, men andragendet har ikke kunnet imødekommes.

Siden 1. september 1950 har banen drevet en omnibusroute fra Lyngby station til Ørholm og gennem vestkvarteret i Lyngby (se i øvrigt punkt VI).

Banen har tilslutning til statsbanestationen i Jægersborg. Tilslutningsafgiften udgør for tiden ca. 1.300 kr. årlig.

Banen er under 1. april 1926 overtaget i forpagtning af Sollerød og Lyngby-Taarbæk kommuner, og forpagtningen løber foreløbig til 31. marts 1956. I forbindelse med ydelse af lån til moderniseringen har kommunerne garanteret for banens drift til 31. marts 1956.

## II. OVERBYGNINGEN m. v.

Banens hovedspor var oprindeligt anlagt med 22 kg brugte skinner, men disse er i 1933 under moderniseringen udvekslet med 24,39 kg skinner. Skinnerne vil med banens nuværende trafik og materiel antagelig kunne anvendes endnu i ca. 25 år.

Ballasten består af grus.

Banen er uindhegnet med undtagelse af enkelte strækninger, hvor der er opsat hegn mod offentlige stier. Ved fem hovedveje er overkørslerne sikrede ved blinklys.

Den største tilladte kørehastighed er 60 km i timen, dog med visse indskrænkninger for enkelte strækninger.

I forbindelse med banens forlægning som følge af anlæg af Klampenborgvej (Ring-

vej B<sub>4</sub>) er der udført skærveballastering på en strækning af ca. 500 m, og i forbindelse med en omlægning af sporet som følge af udførelse af et stianlæg nord for Mølleåen er der på en strækning af ca. 360 m udført skærveballastering. Endelig er der i forbindelse med bygning af krydsningsstationen på Ørholm station udført skærveballastering på en strækning af ca. 50 m.

### III. STATIONER m. v.

Banen har to betjente stationer, incl. Jægersborg station, og seks ubetjente holdepladser. Der er her taget hensyn til afkortningen af banen som følge af anlæg af Hørsholmvejen.

I Nærum findes stationsbygning, hvorfra den nødvendige ekspedition vedrørende jernbanen foregår.

Ved Firskovvej i Lyngby findes værksted, remise, garager samt kontorbygning for banens trafikkontor (omnibusruten). Her findes endvidere, jfr. foran, en bolig for banens trafikinspektør samt en bolig for værkstedsformanden.

I remisen er der plads til seks skinnebusser, og i garagerne og værkstedet er der plads til banens seks omnibusser.

Den samlede brandforsikringssum for banens bygninger udgør ca. 925.600 kr. (forsikringssummen for Nærum station er endnu ikke endelig fastsat).

### IV. JERNBANEMATERIEL.

Materiellet består af

	Forsikringssum
6 skinnebusmotorvogne .....	1.056.000 kr.
5 skinnebusbivogne .....	484.000 —
2 benzinmotorvogne, 110 HK .....	50.000 —
	<hr/> 1.590.000 kr. <hr/>

Der er kørt følgende motortogkilometer

1938/39 .....	139.224
1952/53 .....	298.044
1953/54 .....	382.543

Der har ikke været damptogskørsel.

De to benzinmotorvogne anvendes alene til godstogskørsel.

I skinnebusmotorvognene og påhængsvognene er der 550 siddepladser.

### V. KØREPLAN FOR TOG.

Der vedlægges et eksemplar af vinterkøreplanen 1953/54, idet bemærkes, at den samme køreplan var gældende for sommeren 1953.

Gennemsnitligt antal ordinære tog:

	Hverdage		Søn- og helligdage	
	Sommer	Vinter	Sommer	Vinter
Nærum-Jægersborg .....	59	59	54	54
Jægersborg-Nærum .....	58	58	54	54

## VI. AUTOMOBILDRIFT.

Banen driver ingen egentlig fragtmandsrute, men da der ikke kan etableres stykgods-forsendelser og forsendelse af banepakker over Jægersborg station, afhenter banen med egen lastbil stykgods og banepakker på Lyngby station og udkører dette til kunderne i banens opland, og endvidere køres stykgods og banepakker fra de nævnte kunder til Lyngby station.

Banen har haft egen lastbil fra 1/10 1946. Før dette tidspunkt blev kørslen besørget af en af banen lejet vognmand.

Banen disponerer over en Chevrolet lastautomobil, årgang 1946, med benzinmotor med en lasteevne på 3.950 kg. Der køres med denne bil ca. 24.000 km pr. år. Vognen er forsikret for 13.000 kr.

Derudover har banen i 1953 anskaffet en brugt Bedford lastautomobil med benzinmotor (kassevogn med en lasteevne på 2.250 kg) til brug ved kørsel for værkstedet og øvrige afdelinger ved banen. Vognen er forsikret for 5.000 kr.

Siden 1. september 1950 har banen haft koncession på en omnibusrute fra Lyngby station til Ørholm (ca. 5,0 km), hvilken koncession den 9/6 1951 blev udvidet til også at omfatte en rute fra Lyngby station gennem vestkvarteret i Lyngby og tilbage til Lyngby station (ca. 2,6 km). På sidstnævnte rute køres dog kun een tur i timen.

Ved omnibusruten benyttes følgende materiel:

	Forsikringssum
5 Guy-Arab omnibusser, dieselmotor, anskaffet som nye i tiden 1951/53...	611.000 kr.
1 Chevrolet omnibus, benzinmotor, årgang 1950, anskaffet i 1950 .....	50.000 —
	<hr/> 661.000 kr. <hr/>

I de seks omnibusser er der i alt 209 siddepladser og 140 ståpladser.

Der er kørt følgende vognkilometer:

1951/52 .....	207.000
1952/53 .....	246.000
1953/54 .....	267.000

Ifølge den under punkt V omtalte køreplan køres der både sommer og vinter følgende antal daglige ture på de nævnte ruter:

Ruter	Hverdage	Søn- og helligdage
Ørholm-Lyngby .....	57	54
Lyngby-Ørholm .....	58	55
Gennem Lyngby vestkvarter .....	18	17

Derudover køres der i myldretimerne om morgenen og aftenen dubleringsture mellem Lyngby station og Fortunbyen og omvendt.

I den i indledningen omtalte overenskomst mellem amtsrådet og banen angående banens afkortning som følge af anlægget af Hørsholmvejen meddelte amtsrådet, at det



var sindet at meddele Lyngby-Nærum jernbane koncession på rutebilkørsel på Hørsholmvejen, for så vidt angår strækningen gennem Københavns amtsrådskreds. I forbindelse med anlægget af Hørsholmvejen vil der blive indrettet et passende antal holdepladser for sådanne rutebiler.

Ved de stedfundne forhandlinger fremsatte repræsentanterne for Søllerød kommune ønske om, at man i stedet for at lade ruten følge Hørsholmvejen fra Egevang til Gl. Holte førte rutebillinien fra Hørsholmvej ved Egevang op forbi den gamle Nærum station og videre derfra til Rundforbi og Buskehøj.

Da man i august 1953 kunne overse, at flytningen af Nærumbanen ville finde sted i løbet af sommeren 1954, ligesom man kunne overse, at Hørsholmvej bliver færdig på strækningen fra Jægersborg til Gl. Holte i løbet af 2 à 3 år, fremsendte banen i skrivelse af 14. august 1953 ansøgning til Trafikudvalget for Københavns amtsrådskreds om koncession på følgende ruter:

- 1) Rute fra Nærumbanens ny station ved Egevang ad Skodsborgvej til Hegnsvej, ad denne videre til Nærumvej, ad denne til Rundforbivej og videre ad Rundforbivej til Egebæksvej og ad denne til Buskehøj og Mariehøj og videre ad Mariehøj til Kohavevej.

Denne rute ønskes åbnet, når den ny Nærum station tages i brug.

- 2) Rute fra Lyngby stations østre stationsplads ad Torvet og Klampenborgvej til Hørsholmvej og ad Hørsholmvej mod nord til Skodsborgvej.

Denne rute ønskes åbnet fra den dag, hvor Hørsholmvej er anlagt færdig på denne strækning.

- 3) Rute fra Hørsholmvejs skæring med Lyngbyvej ad Hørsholmvej forbi Jægersborg station til Klampenborgvej, hvorfra den fortsætter mod nord til Skodsborgvej og videre til Kohavevej i Gl. Holte.

Denne rute ønskes etableret, når Hørsholmvej er bygget færdig fra Jægersborg til Gl. Holte.

Lyngby-Nærum jernbane har endnu ikke modtaget svar på den nævnte ansøgning.

## VII. DET VED BANEN ANSATTE PERSONALE.

Banen beskæftiger 24 fastansatte tjenestemænd, hvoraf 3 også er ansat under Lyngby-Taarbæk kommune.

Derudover har banen i 1953/54 beskæftiget 3 løstansatte kontorister ved Nærum station og postekspedition samt ca. 40 løstansatte arbejdere, chauffører og billettører ved de forskellige afdelinger, herunder omnibusdriften.

I lønninger er der i 1953/54 på driftsregnskabet afholdt et beløb af ca. 530.000 kr.

Af de fastansatte tjenestemænd er 17 blevet ansat efter den 1. april 1943.

På Nærum station og trafikkontoret på remiseanlægget er beskæftiget 4 tjenestemænd, hvoraf 1 elev, samt 3 kontorister, hvoraf 2 vil overgå til postvæsenet, når banen efter flytningen af Nærum station ophører med at have postekspedition.

Ved omnibusdriften anvendes gennemsnitligt 9 løstansatte chauffører og 7 ung-billettører.

Ved banens lastbil er beskæftiget 2 chauffører, hvoraf 1 er fastansat.

Delvis beskæftiget ved bildriften er 4 mand på hovedkontoret, 1 mand på Nærum station, 2 mand i banens værksted samt 1 mand på trafikkontoret. Det skønnes, at dette personale taget under eet anvender halvdelen af tjenestetiden på bildriften.

Banen har ikke samme pensionsordning som de øvrige privatbaner.

Fra 1/4 1947 er der oprettet en overenskomst mellem banen og Kommunernes Pensionsforsikring A/S om en pensionsforsikring for banens fastansatte funktionærer. Efter denne overenskomst betales der en årlig præmie på 15 % af en årlig løn, omfattende grundløn, alderstillæg, pensionsgivende tillæg, stedtillæg og reguleringstillæg. Af den årlige præmie på 15 % betaler banen de 8 % og funktionærerne 7%; for to ældre funktionærer betaler banen dog 10 % og funktionærerne 5 %.

I 1953/54 har banen i præmie til pensionsforsikring og til understøttelse til funktionærer og enker efter disse, for hvilke der ikke er tegnet nogen pensionsforsikring, haft en udgift på 18.726 kr. I 1952/53 udgjorde denne udgift 16.330 kr.

### VIII. TARIFFORHOLD.

Før 1. april 1945 er der ikke sket væsentlige ændringer i banens tariffer.

Vedrørende de efter denne dato stedfundne ændringer i taksterne skal anføres følgende:

Den 1. april 1945 og 1. november 1947 blev der foretaget en forhøjelse af taksterne for personbefordringen.

Den 1. november 1947 blev der foretaget en forhøjelse af taksterne for befordring af stykgods.

Den 1. januar 1947 blev der foretaget en forhøjelse af taksterne for befordring af banepakker.

I forbindelse med indførelse af nye reglementariske bestemmelser og takster for befordring af personer, gods m.v. for banen (approberet af ministeriet den 8/5 1948) blev der fra 1. juli 1948 foretaget en mindre ændring af godstaksterne, således at disse for vognladningsgods svarer til statsbanernes takster for 8 km.

Fra den 1. juni 1950 blev der foretaget en yderligere forhøjelse af taksterne for personbefordringen – godkendt af ministeriet for offentlige arbejder i april 1950.

Endelig blev der fra 1. september 1952 foretaget en forhøjelse af taksterne for personbefordringen, for så vidt angår prisen for dobbeltbilletter og abonnementskort – godkendt af ministeriet for offentlige arbejder i august 1952.

Taksterne for banens omnibusrute svarer til taksterne på jernbanen for de tilsvarende strækninger, idet bemærkes, at taksterne for omnibusruten også er godkendt af Trafikudvalget for Københavns amtsrådskreds. Billetter og kort udstedt af jernbanen er gyldige til omnibusruten og omvendt.

	Indtægt pr. personkm.	Indtægt pr. tonkm.	Middel- transportlængde
Omnibusruten, personbefordring ....	ca. 14 øre		2,2 km
Jernbanen, — ....	ca. 10 —		4,5 —
— godsbefordring ....		ca. 168 øre	2,3 —
(ekskl. banepakker, der kun transporteres med lastbilen).			

De anførte tal vedrører 1953/54.

## IX. TRAFIKTAL.

Antal befordrede rejsende m. v.:

*Jernbanen:*

	1938/39	1952/53	1953/54
Rejsende .....	417.558	909.319	1.151.669
Personkilometer .....	2.296.569	4.091.936	5.182.510
Personkilometer pr. banekilometer .....	267.043	475.807	602.617

*Omnibusruten:*

Rejsende .....	0	1.258.081	1.315.487
----------------	---	-----------	-----------

Godstransport:

*Jernbanen:*

	1938/39	1952/53	1953/54
Samlet vægt af gods, ekskl. banepakker ..	2.155 t	*) 7.157 t	**) 9.341 t
Tonkilometer .....	10.774	18.444	21.822
Tonkilometer pr. banekilometer .....	1.253	2.145	2.537
Antal befordrede banepakker .....	38.972	56.900	69.300

Det normalt højeste antal rejsende daglig inden for et tidsrum af to timer udgør:

Jernbanen 1) ..... 900

Omnibusruten 2) ..... 1.200

I alt ... 2.100

1) Omfatter begge retninger, idet bemærkes, at en væsentlig del af de anførte rejsende er folk, der er beskæftiget på fabrikkerne ved Ørholm og Ravnholm.

2) Om morgenen rejsende til København og om aftenen rejsende fra København.

## X. SAMLET ØKONOMISK OVERSIGT.

1938/39 og 1950/51–1953/54.

	1938/39	1950/51	1951/52	1952/53	1953/54
Indtægt af personbefordring...	104.051	408.135	533.094	795.633	910.531
– – pakkebefordring ...	24.540	55.365	44.830	59.982	88.227
– – godsbefordring ....	7.162	44.709	29.083	28.373	36.592
– – postbefordring ....	1.500	2.100	3.529	2.730	2.880
Andre indtægter .....	2.838	7.241	9.906	9.707	16.900
Samlet driftsindtægt .....	140.091	517.550	620.442	896.425	1.055.130
Samlet driftsudgift (uden afskrivninger, forrentning af lån, afdrag på lån, henlæggelser og forpagtningsafgifter) .....	123.627	577.088	794.915	836.147	923.557
At overføre:	123.627	577.088	794.915	836.147	923.557

\*) heraf vedrører ca. 5.700 t træmasse.

\*\*) heraf vedrører ca. 7.900 t træmasse.



	1938/39	1950/51	1951/52	1952/53	1953/54
Overført:	123.627	577.088	794.915	836.147	923.557
Renter af lån:					
a) Moderniseringslån .....	3.474	1.772	1.694	1.479	1.261
b) Faste lån (køb af motorvogn M 6 og køb af omnibusser) .....		1.753	1.507	10.142	26.917
c) Kassekredit .....		6.197	16.834	15.842	7.838
Afdrag på lån:					
a) Moderniseringslån .....	2.675	4.408	4.504	4.707	4.919
b) Faste lån (køb af motorvogn M 6) .....		8.900	8.900	8.900	8.900
Afskrivninger:					
Rutebiler .....		3.726	29.956	62.602	101.232
Lastbil .....		2.038	2.038	2.038	2.038
Andre anlæg .....	10.315	1.290	2.727	2.919	3.635
Henlæggelser til afskrivningsfond .....	0	0	0	0	0
Forpagtningsafgifter .....	0	0	0	0	0
I alt udgifter .....	140.091	607.172	863.075	944.776	1.080.297
Endeligt resultat .....	0	÷ 89.622	÷ 242.633	÷ 48.351	÷ 25.167

Statsbanernes indtægt af gennemgående billetter og direkte ekspederet rejsegods fra Lyngby-Nærum jernbane til statsbanerne var ca. 104.000 kr. i 1952/53.

## XI. BANENS STILLING I ØKONOMISK HENSEENDE.

### Lyngby-Nærum jernbanes status pr. 31/3 1954

(Aktieselskabets status, der har været uforandret fra for 1. april 1939, er ikke medtaget).

#### Beholdninger.

Kassebeholdninger (hovedkasse, Nærum station og trafikkontor) .....	17.545,42 kr.
Sparekassen for Lyngby og Omegn .....	3.166,01 —
Samme, fornyelsesfond .....	4.082,97 —
Samme, afskrivningsfond .....	6.264,71 —
Forskud til drift af lyssignaler .....	1.142,51 —
Maskin- og baneafdelingens lagerbeholdninger .....	23.195,21 —
Værdi af nyanskaffelser i 1926 .....	18.563,07 —
Ny motorvogn og modernisering af banen udført i 1932 .....	115.930,88 —
Ikke erlagt forrentning og afdrag på kommunernes indskud .....	286.192,73 —
Tilskudsarbejder 1942/43 og 1943/44 .....	9.930,53 —
Diverse debitorer, herunder forskud til billettører til byttepenge m. v. ....	25.785,77 —
Nyanskaffelser i 1946/47 .....	8.755,99 —
Trafikafdelingens inventar .....	2.069,80 —
Konto for lægning af telefonkabel .....	5.132,41 —
At overføre:	527.758,01 kr.



	Overført:	527.758,01 kr.
Konto for skærveballastering .....		13.609,75 —
Køb af omnibusser .....		526.640,53 —
Remiseanlæg ved Firskovvej .....		143.302,33 —
Underskudskonto .....		108.455,10 —
Konto for juridisk betænkning ang. forholdet mellem forpagterne og aktieselskabet .....		7.080,00 —
Modernisering af banen efter lov nr. 130 af $\frac{23}{3}$ 1948 .....		1.926.059,21 —
Modernisering, hvortil tilskud ikke er bevilget .....		11.340,00 —
		<u>3.264.244,93 kr.</u>

### Gæld.

#### Overtagne beholdninger:

A/S Lyngby-Nærum Banen .....		21.678,51 kr.
Statslån til modernisering i 1932 .....		115.930,88 —
— — tilskudsarbejder i 1942/43 og 1943/44 .....		9.930,53 —
Kommunernes indskud med påløbne renter til $\frac{1}{4}$ 1954 .....		304.755,80 —
Lån fra Søllerød kommune til nyanskaffelser i 1946/47 .....		3.381,32 —
— — Lyngby-Taarbæk kommune til nyanskaffelser i 1946/47 .....		13.525,31 —
Midlertidigt lån fra Lyngby-Taarbæk kommune .....		89.000,00 —
Lån i Holte Bank (vedr. motorvogn M6) .....		2.700,00 —
— — Sparekassen for Lyngby og Omegn (vedr. motorvogn M6) ....		10.650,00 —
— — — — — (vedr. omnibusser) .....		554.000,00 —
Kassekredit i Sparekassen for Lyngby og Omegn .....		230.585,49 —
Depositokonto vedr. abonnementskort .....		2.206,00 —
Diverse kreditorer .....		66.686,14 —
Fornyelsesfonden .....		4.082,97 —
Afskrivningsfonden .....		6.264,71 —
Salg af materiel, anskaffet af forpagterne .....		4.798,80 —
Lån til modernisering af banen i henhold til lov nr. 130 af $\frac{23}{3}$ 1948 indtil $\frac{31}{3}$ 1954:		
Statslån .....	1.261.656,37	
Kommunerne .....	540.709,87	1.802.366,24 —
Salg af motorvogn M3, anskaffet af aktieselskabet; provenue må i henhold til ministeriets approbation benyttes til delvis dækning af merudgifterne ved moderniseringen .....		12.000,00 —
Nærum ny station .....		9.702,23 —
		<u>3.264.244,93 kr.</u>

Forpagterne, Lyngby-Taarbæk kommune og Søllerød kommune, har garanteret for forrentning og tilbagebetaling af følgende lån:

Statslån til moderniseringen i 1932, for så vidt angår den halvdel, der forrentes og afdrages.

(Staten havde tidligere ved løsøre-pantebrev pant i den af aktieselskabet anskaffede motorvogn M3, men da denne er solgt, og provenuet ved dette salg er stillet til disposition for moderniseringen, er pantebrevet med ministeriets og kommunernes samtykke overflyttet til motorvognene M4 og M5, der er anskaffet af forpagterne).

Lån i Sparekassen for Lyngby og Omegn og i Holte Bank vedrørende motorvogn M6.

Lån i Sparekassen for Lyngby og Omegn til køb af omnibusser.

Kassekredit i Sparekassen for Lyngby og Omegn.

Kommunernes lån til nyanskaffelser i 1946/47 og Lyngby-Taarbæk kommunes midlertidige lån, på hvilke der ikke betales afdrag, er rentefrie.

Banen har fra underskudsudvalget (ministeriet for offentlige arbejder) modtaget delvis dækning af underskuddene i driftsårene 1948/49–1952/53. De resterende udgifter er dækket af kommunerne i henhold til forpagtningskontrakten.

Som det fremgår af de under punkt IX oplyste trafiktal, har antallet af rejsende været i stærk stigning, hvilket skyldes indførelsen af 20 minutters drift på banen i forbindelse med anskaffelsen af det nye materiel og etableringen af omnibusdriften.

En vis ny bebyggelse har medført nogen stigning i indbyggerantallet i banens opland.

Selv om banen har oprettet en omnibusrute, har dette ikke medført nogen nedgang i antallet af rejsende med jernbanen.

Antallet af rejsende med jernbanen har siden indførelsen af 20 minutters driften fra 1. september 1952 været i stærk stigning, hvilket beviser, at der er stærkt behov for såvel jernbanen som omnibusruten.

Foruden af det antal af beboere i banens opland, der transporteres til S-tog for videre kørsel til København og tilbage til bopælen, karakteriseres banens samfundsmæssige betydning af den meget store transport af arbejdere og funktionærer til fabrikkerne (Brede Klædefabrik, Lama m. fl. virksomheder i Ørholm og Schou, Ravnholm) om morgenen og returkørslen om eftermiddagen.

Banens holdepladser er siden banens anlæg placeret umiddelbart ved fabrikkernes indkørsler.

Driftsmæssigt er denne transport nogen belastning for banen, da den kræver større personel og materiel end en mere jævnt glidende transport, men til gengæld kan fabrikkernes forsyning med personale til rette arbejdstid ikke tænkes gennemført på nogen anden måde end ved Lyngby-Nærum Jernbane.

### Supplerende oplysninger.

#### LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Direktøren.

*Kongens Lyngby, den 1. oktober 1954.*

PRIVATBANEKOMMISSIONEN AF 1954,  
ministeriet for offentlige arbejder,  
Slotsholmsgade 10 R,  
København K.

I anledning af kommissionens skrivelse af 24. ds. skal man oplyse følgende:

1) <i>Jernbane.</i>	1952/53	1953/54
Antal rejser .....	909.319	1.151.669
— tons gods, ekscl. banepakker .....	7.157	9.341
— befordrede banepakker .....	56.900	69.300

Indtægt af personbefordringen .....	452.124 kr.	512.783 kr.
— — godsbefordringen .....	28.373 —	36.592 —
— — pakkebefordringen .....	59.982 —	88.227 —
Samlet indtægt .....	552.916 —	649.663 —

2) <i>Ruteautomobiler.</i>	1952/53	1953/54
Antal rejser .....	1.258,081	1.315.487
— tons gods .....	0	0
Indtægt af personbefordringen .....	343.508 kr.	405.467 kr.
— — godsbefordringen .....	0 —	0 —
Samlet indtægt .....	343.508 —	405.467 —
	1952/53	1953/54

3) *Lastbiler.*

Antal tons gods .....	} Medregnet under jernbanen, idet bemærkes, at banepakker og stykgods alene befordres med lastbil, jfr. side 5 i redegørelse af <sup>30</sup> / <sub>6</sub> 1954.
Indtægt af godsbefordringen .....	

*Driftsudgifter*

(ekscl. renter og afskrivning på anlægslån).

Jernbane:	1952/53	1953/54
Lastbil .....	27.707 kr.	35.012 kr.
Øvrige udgiftsposter .....	562.477 —	629.347 —
	590.184 kr.	664.359 kr.
Rutebiler .....	245.963 kr.	259.198 kr.

Banen oppebærer ikke andel i driftsoverskud fra konkurrerende bilruter.

*Statsbanernes indtægter* af personbefordringen (gennemgående billetter, herunder blankobilletter) fra Lyngby-Nærum jernbane til statsbanerne var i 1952/53 ca. 103.300 kr. Statsbanernes virkelige indtægt kan vi imidlertid ikke beregne, da der ikke udstedes gennemgående abonnementskort fra Nærumbanen til statsbanerne. Endvidere er banen ikke i besiddelse af de nødvendige oplysninger til beregning af statsbanernes indtægt i forbindelse med rejser fra statsbanerne til Nærumbanen.

Nærumbanen har følgende lån (bortset fra anlægslån, herunder lån til køb af omnibusser):

*Modernisering i henhold til lov nr. 53 af <sup>14</sup>/<sub>3</sub> 1931.*

Rest på statslån pr. <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1954 115.930,88 kr., hvoraf 93.500 kr. er rente- og afdragsfri. Den årlige ydelse til renter og afdrag på den del af lånet, der forrentes og afdrages, udgør 6.150 kr.

*Modernisering i henhold til lov nr. 130 af <sup>23</sup>/<sub>3</sub> 1948.*

Statslån pr. <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1954 1.261.656,37 kr. Det tilsagte lån udgør 1.279.600 kr.

Lån fra Søllerød kommune pr. <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1954 108.141,97 kr. Det tilsagte lån udgør 109.680 kr.

Lån fra Lyngby-Taarbæk kommune pr. <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1954 432.567,90 kr. Det tilsagte lån udgør 438.720 kr.

De samlede lån til denne modernisering udgør pr. <sup>31</sup>/<sub>3</sub> 1954 1.802.366,24 kr., og de samlede tilsagte lån udgør 1.828.000 kr.

Der betales for tiden ikke afdrag og renter på disse lån.

Til tilskudsarbejder udført i 1942/43 og 1943/44 har banen fået lån fra staten til et beløb af 9.930,53 kr.

Der betales for tiden ikke afdrag og renter på disse lån.

---

Til driften har banen i 1944/45 modtaget et lån på 89.000 kr. fra Lyngby-Taarbæk kommune. Der betales ikke afdrag og renter på dette lån.

---

Pr.  $31/3$  1954 skyldte banen Sparekassen for Lyngby og Omegn 230.585,49 kr. på en kassekredit.

E. b.  
H. Hillestrøm.

## BILAG 12b.

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE  
Direktøren.

*Kongens Lyngby, den 25. maj 1954.*

PRIVATBANEKOMMISSIONEN AF 1954,  
ministeriet for offentlige arbejder,  
Slotsholmsgade 10 R,  
København K.

Under henvisning til kommissionens skrivelse af 21. maj 1954 tillader man sig at meddele, at der kun findes postekspedition på Nærum station, samt at banen for april måned 1954 fra postvæsenet har fået et vederlag på 1.189,09 kr.

I denne forbindelse bemærkes, at banen har en særskilt overenskomst med postvæsenet, samt at denne overenskomst ophæves, når den nye station ved Egevang tages i brug. Der vil ikke blive postekspedition på denne station.

For postbefordring har banen i regnskabsåret 1953/54 modtaget 2.880,00 kr. fra postvæsenet.

Med venlig hilsen  
J. A. C. Rastrup.

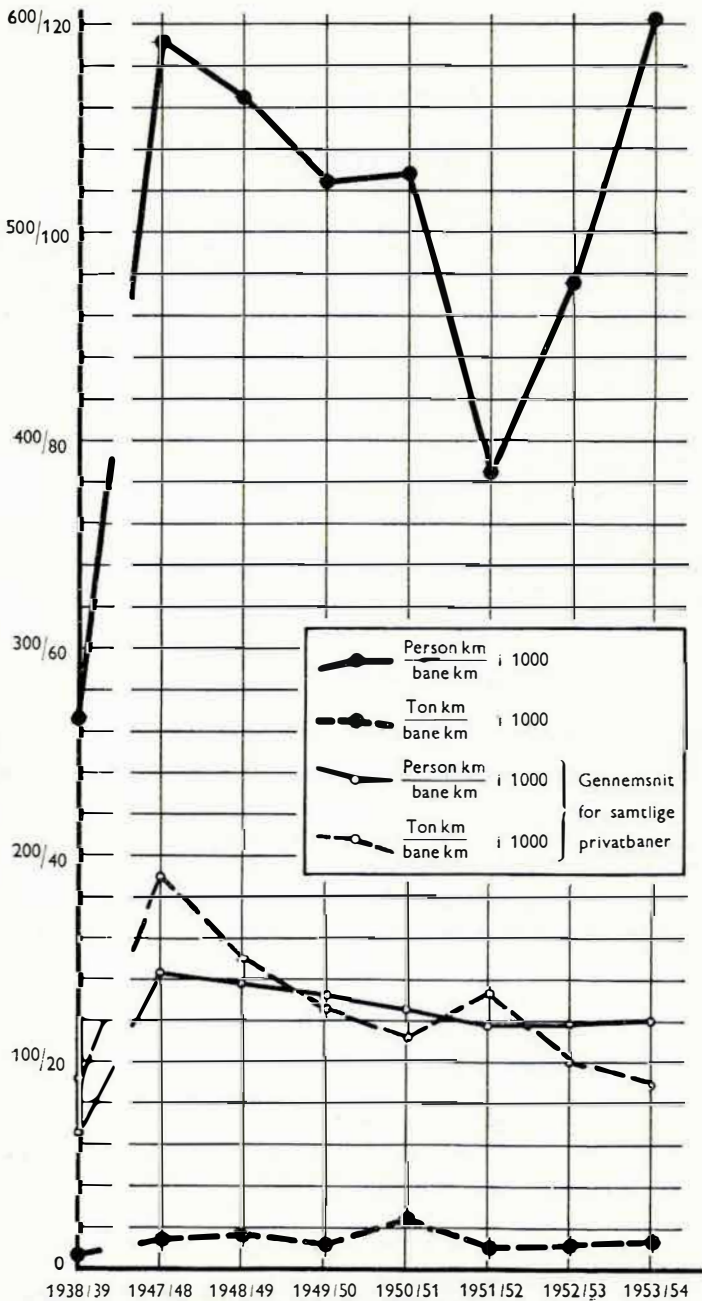


## Lyngby-Nærum jernbane.

Person km  
bane km

Ton km  
bane km

## TRAFIKDIAGRAM.



Banens rutebildrift stærkt udvidet i 1951/52.