

Maribo, den 23. juli 1954.

## Lollandsbanen.

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

I besvarelse af kommissionens skrivelse af 21. maj d. å. meddeles hermed de ønskede oplysninger om banens forhold, udarbejdet på grundlag af den i 1939 af trafikkommissionen udarbejdede betænkning.

### I. INDLEDNING.

Banen er åbnet for drift i året 1874, strækningen Rødby–Rødby Havn dog først i året 1912; den samlede driftslængde er 70 km.

Anlægsudgifterne vedrørende banens anlæg udgør 6.833.000 kr., heri medregnet et beløb på ca. 2 mill. kroner vedrørende udgiften til den af staten i 1892 overtagne banestrækning fra Orehoved til Nykøbing Fl. (der allerede var åbnet for drift 1892). Midlerne til banens anlæg er tilvejebragt dels af private ved aktietegning – aktiekapitalen udgør 6.258.000 kr. – dels gennem udstedelse af obligationer til beløb nominelt 575.000 kr.

Staten har garanteret 4 % rente af banens anlægskapital. Til moderniseringsforanstaltninger er der i henhold til lov nr. 53 af 14. marts 1935 af staten tilsagt banen et lån på 525.000 kr. Dette lån er senere tilbagebetalt. Fra 1. juli 1954 har A/S Det Lolland-Falster-ske Jernbane-Selskab overdraget selskabets aktiver og passiver til det nystiftede jernbane-selskab A/S Lollandsbanen.

Det nye aktieselskabs aktiekapital udgør 1.000.000 kr., der er placeret med 50 % hos staten og resten hos amtskommunen og bykommunerne, og fra samme dato afvikles A/S Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskabs ejendomsforhold med Falsterbanen endeligt. Banen har tilslutning til statsbanestationen i Nykøbing Fl.

Tilslutningsafgiften udgør 3.000 kr. årlig.

Banen har driftsfællesskab med Maribo–Bandholm Jernbane og delvis driftsfællesskab med Nakskov–Kragenæs Jernbane. Endvidere har Stubbekøbing–Nykøbing–Nysted Jernbane medbenyttelse af Guldborgsundbroen og strækningen fra Nykøbing Fl. til Nagelsti.

Da der ikke for A/S Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab forelå stats- og kommunegaranti for dækning af eventuelt underskud og videreførelse af driften, har banen ikke modtaget moderniseringslån i henhold til 1948-loven, men har for egne midler foretaget nedenanførte modernisering: Anskaffelse af 2 skinnebustog og 2 diesellokomotiver til en samlet sum af ca. 1.970.000 kr, modernisering af driftsmateriel ca. 158.600 kr., modernisering af værksteder og stationer ca. 163.500 kr., samt installation af trykluftbremser på driftsmateriel ca. 194.700 kr., ialt 2.486.800 kr., som er afholdt af egne fondsmidler med undtagelse af 500.000 kr., der ved selskabets overdragelse pr. 1. juli d. å er modtaget fra staten til dækning af restgælden hos A/S Frichs for ovenanførte 2 diesellokomotiver.

Herudover har banen ønske om anskaffelse af 2 dieseltraktorer, en til brug ved rangering på Nakskov station og en til benyttelse ved fremførelse af godstog over strækningerne Maribo–Bandholm og Maribo–Rødby Havn, for derved at muliggøre fuldstændig overgang fra damp- til motordrift. Endvidere skinneudveksling over strækningen Nykøbing–

Nakskov, således at denne strækning bliver forsynet med mindst 37 kg skinner. Endelig vil spørgsmålet om en ny jernbanebro over Guldborgsund trænge sig på i løbet af nogle år.

## II. OVERBYGNINGEN.

Banens hovedspor er på strækningen Nykøbing Fl.–Nakskov forsynet med 32 kg skinner med undtagelse af ca. 2,3 km umiddelbart vest for Maribo, som i 1943 blev udvekslet med 33,4 kg skinner. Indlægningen af 32 kg skinner påbegyndtes i året 1908, og ved udgangen af året 1914 var strækningen fra Nykøbing til Maribo udvekslet med undtagelse af Saksøbing station, hvor skinnerne først blev fornyet i året 1925. Strækningen Maribo–Nakskov udveksledes i årene 1915–23. De først indlagte skinner har nu en alder af 46 år, og det må påregnes, at ny skinneudveksling må påbegyndes de nærmeste år, men udvekslingen vil kunne udstrækkes over en årrække.

Strækningen Maribo–Rødby er forsynet med 24,39 kg skinner, der er indlagt i årene 1924–26, dog er skinnerne på Holeby station først udvekslet i 1933, og ca. 1,4 km af det 24,39 kg spor blev i 1943 udvekslet med brugte – ca. 28 år gamle – 32 kg skinner fra strækningen Maribo–Nakskov. Skinnerne vil med banens nuværende trafik antagelig endnu kunne anvendes i 15–20 år.

Strækningen Rødby–Rødby Havn var anlagt med brugte 20 kg skinner fra udvekslingen på den ældre bane. Disse skinner blev i 1941 udvekslet med brugte ca. 17 år gamle 24,39 kg skinner med undtagelse af en del af Rødby Havn station, som endnu henligger med 20 kg skinner. Skinnerne vil antagelig med banens nuværende trafik kunne anvendes endnu i 30 år.

Banen er indhegnet; den største tilladte kørehastighed er fastsat til 75 km i timen.

## III. STATIONER M. V.

Banen har 13 betjente stationer incl. Nykøbing Fl. og 3 ubetjente holdepladser.

På banens egne stationer findes ialt 10 bygninger med boliger, i Maribo yderligere 4 bygninger med bolig, og endvidere haves ialt 32 vogterhuse.

Banen ejer i Maribo et større værksted og har ialt 4 remiser med tilsammen 22 lokomotivpladser, samt et garageanlæg med plads til 7 rutebiler. Den samlede brandforsikringssum for banens bygninger udgør 5.699.256 kr.

## IV. JERNBANEMATERIEL.

Materiellet består af:

	Forsikringssum
8 damplokomotiver .....	980.000 kr.
1 diesellokomotiv à 120 hk .....	100.000 —
3 — à 410/450 hk .....	950.000 —
2 — à 750 hk .....	1.580.000 —
1 dieseltraktor .....	117.500 —
2 skinnebusser .....	280.000 —
21 personvogne .....	1.316.200 —
10 post- og bagagevogne .....	277.200 —
107 lukkede og 92 åbne godsvogne .....	1.830.100 —
Tilsammen ...	<u>7.431.000 kr.</u>

Af godsvognene har 7 åbne en bæreevne under 10 t, 9 åbne og 32 lukkede har en bæreevne på 10 t og resten på 12½ t eller derover.

Korte kilometer	damptogskm	motortogskm
1938 .....	128.366	424.730
1952 .....	37.000	516.307
1953 .....	724	481.134

## V. KØREPLAN FOR TOG.

	Hverdage	Søn- og helligdage
Nakskov–Nykøbing:		
Gennemsnitlig antal ordinære tog .....	20	20
heraf tog over delstrækninger .....	1	0
Maribo–Rødby Havn:		
Gennemsnitlig antal ordinære tog .....	12	12
heraf over delstrækning .....	0	0

Desuden haves over begge strækninger 1 godstog daglig i hver retning.

## VI. BANENS AUTOMOBILDRIFT.

1. Jernbaneselskabet har nedenanførte omnibusmateriel:

Indr. nr.	Forsikrings- summen	Plads- antal	Motor	Argang	Anvendes på rute
L 1435	62.800 kr.	33	benzin	1951	5
L 4871	30.000 —	22	—	1934	reservevogn
L 16020	65.310 —	36	—	1952	2
L 1415	53.000 —	29	—	1949	2
L 1421	55.000 —	29	—	1947	1
L 1422	50.000 —	30	—	1950	3
L 4848	40.000 —	26	—	1937	4
L 313	30.000 —	26	—	1936	6
L 1423	12.000 —	lastbil 3 t	—	1938	

Kørte omnibuskilometre: 1938: 147.834 km, 1952: 298.153 km,  
1953: 292.897 km.

2. Banen har følgende omnibusruter:

1. Maribo–Søllested–Nakskov, længde 31 km, overtaget 1934, parallelrute. Der udføres 1 daglig dobbelttur. Kun hverdage.
2. Maribo–Stokkemærke–Vesterborg–Nakskov, længde 31 km, overtaget 1941 efter Maribo–Torrige jernbanes nedlæggelse. Der udføres 5 daglige dobbeltture, på tirsdage dog 6 og fredage 7 dobbeltture. Helligdage 5 dobbeltture.
3. Maribo–Rødby havn, længde 23 km, overtaget 1934, parallelrute. Der udføres 1 daglig dobbelttur.



4. Maribo–Holeby–Errindlev–Rødby, længde 20 km, overtaget 1930, parallelrute Maribo–Holeby, siderute Holeby–Errindlev–Rødby. Der udføres 2 daglige dobbeltture, på lørdage dog kun 1 daglig dobbelttur. Kun hverdage.
  5. Maribo–Sakskøbing–Nykøbing, længde 27 km, overtaget 1934, parallelrute. Der udføres 3 daglige dobbeltture, på lørdage dog kun 2 daglige dobbeltture. Kun hverdage.
  6. Maribo–Bandholm, længde 9 km, overtaget 1938, parallelrute. Der udføres daglig 8 dobbeltture, tirsdag, fredag og lørdag 9 dobbeltture. Helligdage 9 dobbeltture.
3. Jernbaneselskabet har i 1952 forgæves søgt koncession på en ruten fra Rødby Havn til Nykøbing Fl. over Rødby–Holeby–Herritslev–Bryderup–Bregninge–Kettinge–Frejlev–Fuglsang.
  4. Mod banens protest, men uden at banen selv har søgt, er der ikke givet koncession på nogen rute.
  5. Ved kontrakt med private vognmænd er der etableret godsudkørsel fra følgende stationer: Nakskov, Avnede, Søllested, Ryde, Maribo, Sakskøbing, Rødby, Holeby og Burso.

## VII. DET VED BANEN ANSATTE PERSONALE.

Banen beskæftiger ved udgangen af 1953 ialt 190 fastansatte tjenestemænd, hvoraf 102 er ansat efter 1/4 1943. Heraf er 12 beskæftiget i administrationen, 95 ved stationstjenesten, 13 ved togtjenesten, 23 ved baneafdelingen, 25 ved lokomotivtjenesten og 22 ved remise-, depot- og værkstedstjenesten.

Herudover beskæftiges følgende løst antaget personale: 2 kontorister ved administrationen, 2 ekspeditricer, 2 kontorister og 10 ekstraarbejdere ved stationstjenesten, 18 ekstraarbejdere ved baneafdelingen, 7 ekstraarbejdere og 11 håndværkere ved værkstederne samt 10 chauffører ved rutebiltjenesten, ialt 62 løst antagne folk.

Af ovenanførte personale er følgende beskæftiget ved rutebildriften: 10 chauffører samt 1 tjenestemand, 1 løst antaget håndværker og 2 ekstraarbejdere i værkstedet. I administrationstjenesten er 3 tjenestemænd beskæftiget med rutebiltjenesten ca. 11 timer daglig.

Banens samlede pensionsudgifter har udgjort:

	Indbetalte bidrag til pensionskassen	Udbetalte pensioner incl. tillæg	Heraf reguleringstillæg
1938 .....	kr. 71.213,00	kr. 112.726,00	kr. 22.600,00
1952 .....	– 147.122,00	– 468.037,00	– 388.078,00
1953 .....	– 156.072,00	– 520.736,00	– 445.771,00

hvorefter de samlede pensionsudgifter i årene 1938, 1952 og 1953 har udgjort henholdsvis kr. 183.939,00, kr. 615.159,00 og kr. 676.808,00.

## VIII. TARIFFORHOLD.

Banens indtægt for jernbanedrift i driftsåret 1953 andrager pr. personkilometer 8,04 øre og pr. tonkilometer 32,08 øre.

Middeltransportlængden for personer udgør 25,3 km og for gods 32,2 km.

## IX. TRAFIKTAL.

	Antal rejser	Antal personkm	Personkm pr. banekm
1938 .....	571.478	14.417.296	205.961
1952 .....	918.579	23.058.953	329.414
1953 .....	828.631	20.941.415	299.163

*Maribo-Rødby bavn.*

	1938	1952	1953
1. Det normale antal rejsende i sommer- tiden på hverdage .....	460	580	400
2. Det normale antal rejsende i sommer- tiden på søndage .....	1.220	740	810
3. Det normale antal rejsende i vinter- tiden på hverdage .....	410	750	650
4. Det normale antal rejsende i vinter- tiden på søndage .....	860	800	680
5. Det højeste antal rejsende daglig in- denfor 2 timer .....	160	260	220
6. Det højeste antal rejsende (spidsbelast- ning) indenfor 2 timer .....	220	350	340

*Nakskov-Nykøbing F.*

1. Det normale antal rejsende i sommer- tiden på hverdage .....	1.280	2.290	2.100
2. Det normale antal rejsende i sommer- tiden på søndage .....	3.930	3.150	3.120
3. Det normale antal rejsende i vinter- halvåret på hverdage .....	1.230	1.860	1.740
4. Det normale antal rejsende i vinter- halvåret på søndage .....	3.320	2.950	2.890
5. Det højeste antal rejsende dagligt in- denfor 2 timer .....	400	950	860
6. Det højeste antal rejsende (spidsbelast- ning) indenfor 2 timer .....	810	1.960	1.930
Med rutebilerne befordredes .....	44.600	107.370	108.300

*Godsbefordring.*

	Befordret tons gods	Antal tonkm	Tonkm pr. banekm
1938 .....	132.141	3.754.826	53.640
1952 .....	185.339	5.595.366	79.934
1953 .....	141.296	4.547.551	64.965

## Største godsforsendelser:

	1938 tons	1952 tons	1953 tons
Roer og roeffald .....	18.236	37.472	18.193
Kul, koks og briketter .....	12.277	11.133	4.030
Sukker .....	10.330	16.471	15.894
Melasse .....	6.833	1.905	0
Mel og gryn .....	6.033	13.805	12.164
Foderstoffer, kunstige .....	5.132	8.452	9.306
Gødning, kunstig .....	4.025	15.506	15.727
Kornvarer, uformalede .....	1.522	12.249	5.747

Transporten af roer og roeffald finder sted i månederne oktober–december fra stationerne Ryde, Rødby havn, Rødby og Bandholm til Sakskøbing og fra Grænge til Nykøbing Fl.

## X. SAMLET ØKONOMISK OVERSIGT FOR DRIFTSÅRENE 1938, 1950–1953.

## Indtægt af:

	1938	1950	1951	1952	1953
Personbefordring .....	695.525	1.914.349	1.941.038	1.946.996	1.986.652
Godsbefordring .....	672.035	1.677.450	2.073.977	1.702.712	1.484.242
Postbefordring .....	113.584	167.010	176.936	183.926	182.596
Andre indtægter .....	156.791	395.781	407.899	331.922	311.995
Samlet driftsindtægt .....	1.637.935	4.154.590	4.599.850	4.165.556	3.965.485
Samlede driftsudgifter .....	1.631.245	4.324.185	4.636.216	4.913.527	4.414.114
(uden afskrivninger, forrentning af lån, afdrag på lån, henlæggelser og forpagtningsafgifter).					
Renter af lån:					
a) Moderniseringslån ....	17.485	0	0	0	0
b) Prioritetslån og andre faste lån .....	0	450	450	450	450
Afdrag på lån:					
a) Moderniseringslån ....	10.594	0	0	0	0
b) Prioritetslån og andre faste lån .....	0	0	0	0	0
Afskrivning på rutebiler ....	18.716	12.335	11.868	23.969	48.905
Henlæggelser til afskrivningsfond .....	0	0	0	0	0
Forpagtningsafgifter .....	0	0	0	0	0
Ialt udgifter .....	1.678.040	4.336.970	4.648.534	4.937.946	4.463.469
Endeligt resultat .....	÷ 40.105	÷ 182.380	÷ 48.684	÷ 772.390	÷ 497.984

## Særlig oversigt over automobildriften.

	1938	1950	1951	1952	1953
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Indtægt .....	55.991	202.929	237.943	296.006	327.459
Udgift .....	44.675	202.030	208.567	259.294	286.679
	11.316	899	29.376	36.712	40.780
Afskrivning .....	18.716	9.730	11.868	24.728	35.017
Restoverskud .....	÷ 7.400	÷ 8.831	+ 17.508	+ 11.984	+ 5.763

Banens indtægt pr. vognkilometer i automobildriften androg i 1953 112 øre og udgiften 110 øre.

Statsbanernes indtægt af gennemgående billetter og direkte ekspederet gods var ca. 4.876.928 kr. i 1952/53 for de 4 baner: Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab, Nakskov-Kragenæs Jernbane, Nakskov-Rødby Jernbane og Maribo-Bandholm Jernbane.

## XI. BANENS STILLING I ØKONOMISK HENSEENDE.

## Status pr. 31. december 1953

## Aktiver.

Selskabets anlæg med spor, bygninger, materiel, inventar m. m. ....	kr.	6.833.000,00
Underskud opstået ved forstærkningsfondens anvendelse til dækning af statens rentegaranti i årene 1874-1884 .....	-	1.088.000,00
Lollands Handels- og Landbrugsbank, Maribo .....	-	9.857,68
Beholdning ved hovedkassen .....	-	11.974,85
- - stationerne .....	-	84.716,96
Postgirokonto .....	-	8.394,38
Baneafdelingens varebeholdning .....	-	76.468,53
Maskinafdelingens varebeholdning .....	-	160.849,62
Telegrafafdelingens varebeholdning .....	-	943,24
Diverse debitorer .....	-	48.778,62
Diverse forudbetalte og tilgodehavende beløb .....	-	349.617,32
Nakskov-Kragenæs Jernbane .....	-	16.051,61
Nakskov-Rødby Jernbane .....	-	123.006,09
Sydfynske Dampskibsselskab m. fl. ....	-	8.412,36
D/S Smålandshavet .....	-	855,90
Postvæsenet .....	-	18.025,86
*) Fondskonto: Egne aktier nom. kr. 28.000,00 ...	kr.	4.200,00
Andre værdipapirer .....	-	604.182,00
Anskaffelse af rutebiler: Saldo den 1/1 1953 .....	kr.	175.925,44
Afskrivning i året 1953 .....	-	34.005,40
		<hr/>
At overføre:	kr.	9.589.255,06

\*) For kassekredit i Den danske Landmandsbank, Maribo, er der stillet sikkerhed i en del af de berunder opførte værdipapirer (kontoen udviser pr. 31/12 1953 en kreditsaldo på kr. 251.154,45).







## Supplerende oplysninger.

A/S LOLLANDSBANEN

Direktøren.

Maribo, den 28. september 1954.

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

I besvarelse af kommissionens skriveise af 24. ds. meddeles hermed de ønskede oplysninger:

*Jernbane:*

	1952	1953
Antal rejser .....	918.579	828.631
— tons gods .....	185.339	141.296
Indtægt af personbefordringen ....	1.673.555 kr.	1.684.637 kr.
— — godsbefordringen .....	1.680.145 —	1.458.799 —
Samlet indtægt .....	3.869.550 —	3.638.027 —

*Ruteautomobiler:*

Antal rejser .....	108.288	107.370
— tons gods .....	—	—
Indtægt af personbefordringen ....	273.440 —	302.015 —
— — godsbefordringen .....	22.566 —	25.444 —
Samlet indtægt .....	296.006 —	327.459 —

*Lastbiler:*

Antal tons gods .....	0	0
Indtægt af godsbefordringen .....	0 —	0 —

*Driftsudgifter:*

Jernbane (ekskl. renter og afdrag på anlægslån) .....	4.645.183 —	4.141.272 —
Rutebiler .....	284.023 —	321.698 —
Lastbiler .....	0 —	0 —

Jernbaneselskabet oppebærer ingen andel fra konkurrerende bilruter.

Statsbanernes indtægt af personbefordringen i 1952 i retning til og fra statsbanerne andrager 2.015.811 kr., hvoraf beløbet for blankobilletter anslås til 42 %.

Selskabet har et moderniseringslån hos staten på 500.000 kr. i henhold til moderniseringsloven af 1948 og har ingen andre lån og ingen udgift til renter og afdrag.

Navn.

A/S LOLLANDSBANEN  
Direktøren.

*Maribo, den 22. juli 1954.*

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

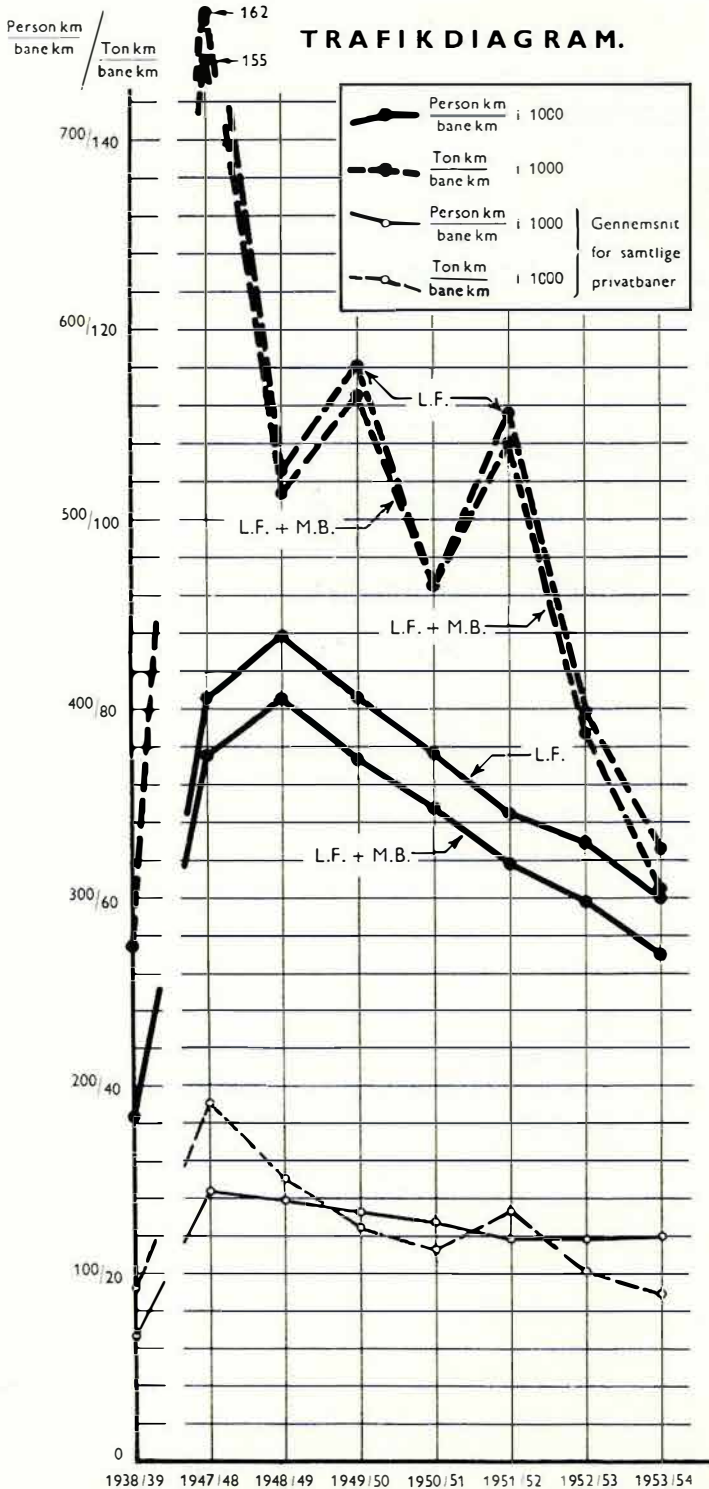
I besvarelse af kommissionens skrivelse af 21. maj d. å. meddeles, at postvæsenet for april måned d. å. har betalt nedenstående beløb for postekspedition:

Avnede .....	kr. 472,92
Søllested .....	– 1285,88
Ryde .....	– 476,95
Grænge .....	– 492,61
Rødby Havn .....	– 485,45
Holeby .....	– 1101,53
Bursø .....	– 250,10

For postbefordring i regnskabsåret 1953 er betalt kr. 182.596,21.

Navn.

## Lollandsbanen.



L. F. = Lolland-falsterske jernbane, M. B. = Maribo-Bandholm jernbane,  
L. F. + M. B. = de nævnte baner, betragtet som een bane ~ Lollandsbanen.

A/S LOLLANDSBANEN  
Direktøren.

Maribo, den 21. januar 1955.

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

I skrivelse af 16. oktober f. å. har kommissionen anmodet mig om forskellige oplysninger til supplerung af de herfra allerede afgivne oplysninger vedrørende Lollandsbanen, i hvilken anledning jeg hermed skal meddele følgende:

#### 1. STRÆKNINGEN MARIBO-RØDBY HAVNS TRAFIK OG ØKONOMI.

Driftsresultatet for den nævnte strækning er opgjort til et underskud på 159.200 kr., jfr. nedenstående specificerede regnskab for strækningen, der er udarbejdet med 1954 som basis.

##### Maribo-Rødby Havn.

Personindtægt .....	kr. 222.700,00
Godsindtægt .....	— 187.300,00
Postbefordring .....	— 9.400,00
Udleje af boliger, arealer m. v. ....	— 6.200,00
Forskellige indtægter .....	— 2.000,00
	<u>kr. 427.600,00</u>
Andel i administrationen .....	ca. <u>kr. 28.000,00</u>

##### Driftsafdelingen:

II A 1 Lønninger .....	kr. 121.000,00
II A 2 Uniformer .....	— 6.000,00
II A 3 Særlige Ydelser .....	— 4.200,00
II A 4 Kontorhold .....	— 7.000,00
II A 5 Inventar .....	— 700,00
II A 6 Godsudkørsel .....	— 6.400,00
II A 7 Tilslutningsafgift (Mb. st.) .....	— 25.000,00
II A 8 Uforudsete udgifter .....	— 0
II B 1 Lønninger .....	— 16.000,00
II B 2 Uniformer .....	— 1.500,00
II B 3 Særlige ydelser .....	— 2.000,00
II B 4 Inventar .....	— 200,00
II B 5 Rengøring og bel. ....	— 3.000,00
	<u>— 193.000,00</u>

At overføre: kr. 221.000,00



Overført: kr. 221.000,00

*Baneafdelingen:*

III a	Lønninger .....	kr.	80.000,00	
III b	Uniformer .....	—	200,00	
III c	Særlige ydelser .....	—	400,00	
III d	Overbygningen .....	—	30.000,00	
III e	Underbygningen .....	—	1.000,00	
III f	Bygninger .....	—	5.000,00	
III g	Stationsanlæg .....	—	1.500,00	
III h	Overkørsler .....	—	1.000,00	
III i	Værktøj .....	—	2.000,00	
III k	Snerydning .....	—	0	
III l	Uforudsete udgifter .....	—	0	— 121.100,00

*Maskinafdelingen:*

IV A 1	Lønninger .....	kr.	30.000,00	
IV A 2	Uniformer .....	—	1.500,00	
IV A 3	Særlige ydelser .....	—	3.000,00	
IV A 4	Remiser .....	—	500,00	
IV A 5a	Kul .....	—	0	
IV A 5b	Olie .....	—	17.000,00	
IV A 5d	Benzin til rutebiler .....	—	5.500,00	
IV A 6	Vandforbrug .....	—	0	
IV A 7	Smøring .....	—	6.000,00	
Vedl af lok.	.....	—	0	
— —	motorv. ....	—	40.000,00	
— —	pv. og gv. ....	—	15.000,00	
— —	rutebiler .....	—	3.000,00	— 121.500,00

*Andre udgifter:*

V a	Skatter .....	kr.	16.000,00	
V b	Pensioner .....	—	90.000,00	
V d	Vognleje .....	—	3.000,00	
V e	Tryksager .....	—	3.000,00	
V f	Annoncer .....	—	500,00	
V g	Renter .....	—	0	
V h	Nyanskaffelser .....	—	10.000,00	
V k	Forskellige udg. ....	—	700,00	— 123.200,00
				<u>kr. 586.800,00</u>

Indtægt .....	ca.	kr.	427.600,00
Udgift .....	—	—	586.800,00
Underskud .....	ca.	<u>kr.</u>	<u>159.200,00</u>

Trafikken på banen har udgjort:

ca.	120.500	togkm,
—	2.478.700	personkm,
—	566.710	godstonkm.

Jeg kan samtidig oplyse, at da man i 1952 opgjorde strækningens økonomi med henblik på de fra køreplansskiftet i oktober 1952 gennemførte indskrænkninger og trafikomlægninger på strækningen blev underskuddet opgjort til 318.600 kr., hvilket altså vil sige, at det – trods de siden da væsentlige stigninger i tjenestemandslønninger m. v. – er lykkedes at halvere underskuddet for Rødby Havn strækningen.

Ved vurdering af strækningens betydning mener jeg iøvrigt, man bør tage hensyn til følgende forhold:

a) Højbygaard Sukkerfabrik er beliggende ved Holeby station, og denne fabrik – der er De danske Sukkerfabrikkers nyeste og mest moderne fabrik, og oven i købet den fabrik, hvis anlæg og spornet er bedst indrettet på transporter med trafikbane – kan ikke undvære jernbaneforbindelse og afgiver ikke alene til Rødby Havn strækningen, men også til vore øvrige strækninger betydelige transporter, og disse transporter vil yderligere stige, såfremt sukkerfabrikkerne nedlægger de ældste fabrikker her, som f. eks. Maribo, hvilket forlyder planlagt som et led i fabrikkernes rationaliseringsbestrebelse.

b) Der er af Rødby kommune ved rekonstrueringen af jernbaneforholdene på Lolland vist megen interesse for bevarelsen også af Rødby Havn strækningen, og Rødby kommune har overtaget en garanti, der udgør 8 % af kommunernes samlede forpligtelser, en ganske betydelig andel, når henses til Rødby stations trafik og kommunens økonomi, hvorfor jeg må mene, at Rødby har berettiget forventning om, at strækningen opretholdes for et åremål.

c) Der foregår for tiden meget realitetsbetonede forhandlinger mellem danske og tyske statsbaner om gennemførelse af en ny færgeforbindelse Rødby–Fehmern (fugleflugtslinien), og det må forudses, at ruten inden for en meget kort årrække vil blive gennemført. Til denne færgerute er planlagt en direkte banestrækning Nykøbing F.–Rødby Havn, men denne strækning anlægges uden mellemstationer og er enkeltsporet og udelukkende baseret på gennemgående trafik, og flere af togene vil næppe få standsning i Nykøbing F., hvilket allerede er tilfældet for de fleste internationale tog over Gedser nu, og det må derfor forudses, at færgeruten muligvis vil medføre en ikke ringe lokaltrafik på Maribo–Rødby Havn strækningen.

d) En nedlæggelse af Maribo–Rødby Havn strækningen vil medføre en ikke ubetydelig nedgang i hovedstrækningens økonomi, idet hele eller i hvert fald den overvejende del af transitindtægten falder bort, thi det er notorisk, at hvis en transport på den første delstrækning foregår med bil, så vil gods og passagerer ikke overgå til togtransport i Maribo, men fortsætte til bestemmelsesstedet pr. bil; altså kan man fastslå, at en sidelinies (fødelinies) nedlæggelse altid vil medføre indtægtstab for hovedlinien.

Dette har man også her praktisk erfaring for, idet man, da Nakskov–Rødby strækningen blev nedlagt, etablerede godsudkørsel hver dag fra henholdsvis Maribo og Nakskov til alle denne banes tidligere stationer for i videst mulige omfang at opretholde vort tidligere transitprovenue fra denne strækning, der trods strækningens beskedne trafik i 1953 for Lollandsbanens vedkommende udgjorde 26.400 kr. for personbefordring og 52.900 kr. for godsbefordring.

Erfaringen i det nu afvigte år har imidlertid vist, at man har mistet en del af personbefordringen, og af godsbefordringen har man næppe bevaret 50 %, altså kan man fastslå, at Lollandsbanens økonomi er forringet med ca. 40.000 kr. på grund af nedlægningen af Nakskov–Rødby Jernbane, og ved en nedlægning af Maribo–Rødby Havn ville Lollandsbanens trafiknedgang på hovedstrækningen blive af væsentlig større omfang.

## 2. Besparelser ved personalereduktion.

Når kommissionen anmoder om oplysning om, hvilket beløb, der fremtidig vil kunne spares ved personalereduktion, mener jeg det rettest først at fastslå, hvilke besparelser der allerede er gennemført, idet disse har været af ganske væsentligt omfang.

Jeg tager her mit udgangspunkt i året 1947, hvor banen havde et af sine største år, og nævner nedenfor personaletallene i dette år sammenlignet med de sidste 4 år:

	Tjenestemænd	Løsarbejdere	Kontorister	Ialt
1/10 1947 .....	208	140	10	358
1/10 1952 .....	216	89	5	310
1/1 1953 .....	216	72	6	294
1/4 1953 .....	205	47	6	258
1/1 1955 *) .....	186	57	4	247

Det vil heraf ses, at personaletallet er faldet med 31 %. I samme årrække er personkilometertallet faldet med 26 %, og godstonkilometertallet faldet med 57 %. Når godstonkilometerantallet er faldet med så stor procent, giver dette i virkeligheden ikke et sammenligningsgrundlag for arbejdsmængden, idet der under sukkerrationeringen var ganske ekstraordinær befordring af de såkaldte saftroer i et par måneder hvert år; denne store og tunge trafik gav i disse år et meget stort antal godstonkilometer; alt i alt mener jeg, at personalereduktionen fuldt ud dækker den reelle nedgang i arbejdsmængderne – også når hensyn tages til de siden da stedfundne stramminger i tjenestetidsreglerne for personalet, bl. a. den betydeligt udvidede ferie.

Foruden den rent talmæssige nedgang i personaletallet er også normativet reduceret ganske væsentligt, alene i tiden siden 1. oktober 1954 til dato kan nævnes følgende:

Regnskabschefstilling nednormeret fra 3. til 4. lønningsklasse.

Fuldmægtigstilling nednormeret til overassistent i 7. lønningsklasse.

Overassistent i regnskabsafdeling erstattet med ekstra kontorist, hvorved antallet af trafikuddannet personale i regnskabsafdelingen er reduceret til 2 mand, nemlig regnskabschefen og overassistenten, der er dennes stedfortræder.

Trafikkontrollor på trafikkontoret erstattet med trafikassistent.

Lokomotivmester i 6. lønningsklasse erstattet med lokomotivformand i 8. lønningsklasse.

Ryde station nednormeret fra 12. til 14. lønningsklasse.

Jernbanepakmester erstattet med togbetjent.

Overassistent i 7. lønningsklasse i Maribo erstattet med overassistent i 8. lønningsklasse.

Trafikassistent og portør i Sollested erstattet med 2 stationsbetjente.

Nednormering af direktorstillingen, idet Kragenæsbanen nu refunderer Lollandsbanen 9,5 % af direktørens løn i stedet for tidligere at honorere direktøren særskilt. De her opremsede nednormeringer alene bevirker en lønbesparelse på 29.800 kr.

Når Lollandsbanens personaletal skal sammenlignes med andre mindre privatbaner, må man også tage hensyn til Lollandsbanens særlige forhold med 4 store købstæder på hovedlinien, hvilket medfører, at det er helt anderledes aggregater og togenheder, der må benyttes straks fra døgnets begyndelse og til toggangen igen slutter, idet vi af hensyn til postbefordring og gennemgående vognløb med København ikke engang på »yderpunkterne« af døgnen kan køre med f. eks. de langt billigere enheder som skinnestog.

\*) incl. Maribo-Bandholm Jernbane.



Denne toggang bevirker også, at man i hvert fald på købstadstationerne næsten får 3 fulde vagtskifter pr. døgn såvel på kontor som pladstjenesten, hvilket naturligvis vil medføre udgiftsforøgelse frem for, at man kunne indpasse toggangen i f. eks. 2 vagtskifter.

Jeg mener som sagt, at vi med de besparelser, som allerede er gennemført fuldt ud, kan forsvare vort nuværende personaletal også i forhold til den nuværende trafik, men det vil selvfølgelig stedse ligge ledelsen på sinde at gennemføre yderligere besparelser, når trafik- og personaleforhold muliggør dette, og gennem kvartalsvise arbejdsoversigter følger vi nøje arbejdet på stationerne og indretter personaleledispositionerne derefter, og i første række vil man her navnlig koncentrere sig om forenklinger på mellemstationerne, hvor man bl. a. ved etablering af blinklyssignaler vil kunne opnå personalebesparelser på ca. 40.000 kr. årlig.

### 3. Nedgang i banens pensionsudgifter.

Til bedømmelse af dette forhold har jeg ladet udarbejde nedenstående oversigt over vore tjenestemænds og pensionisters levealder:

Alder	Tjenestemænd	Pensionister
Indtil 30 år .....	20	0
31-35 år .....	39	1
36-40 - .....	28	0
41-45 - .....	9	1
46-50 - .....	11	4
51-55 - .....	21	4
56-60 - .....	29	6
61-65 - .....	17	28
66-70 - .....	12	19
71-75 - .....	0	37
76-80 - .....	0	19
81-85 - .....	0	9
86-90 - .....	0	2
	<u>186</u>	<u>130</u>

På grundlag af disse tal skulle der f. eks. i løbet af 5 år tilgå ca. 16 nye pensionister, idet gennemsnitspensioneringsalderen regnes til ca. 67 år. I samme åremål skulle der, hvis man som grundlag anvender den i statistisk årbog tabel 33 anførte dødelighedstavle, dø ca. 11 pensionister.

I løbet af 10 år skulle der på samme grundlag tilgå ca. 60 pensionister og afgå ca. 67 pensionister. Den nævnte beregning er kun ren kalkulatorisk, og der er f. eks. ikke taget hensyn til, om pensionisten overlever af pensionsberettiget ægtefælle.

Imidlertid er det vor erfaring her, at jernbanetjenestemændenes levealder er noget mindre end gennemsnittet for andre erhverv, og i de seneste år her har vi haft mellem 6 og 8 dødsfald hvert år, og under hensyn hertil og til, at de ældste pensionister er forsikrede i banens egen pensionskasse, hvorfor banen ved afgang sparer såvel grundpension som tillæg, og at de afgående pensionister nu i stort omfang er pensioneret efter samme regler som de tilkommende pensionister, mener jeg, at banens pensionsudgifter næppe vil blive større end de nuværende og i de nærmeste år vil gå langsomt nedad, medens den større mærkbare nedgang først vil kunne forventes om ca. 10-12 år.



#### 4. *Banens andel i grundpensioner.*

Fra banens egen pensionskasse udredes endnu pension til 34 pensionister, medens kun 1 tjenestemand er forsikret her. Pensionisternes gennemsnitsalder er 77 år, og den forsikrede tjenestemand er 68 år.

Grundpensionen til de 34 pensionister udgør 72.056 kr., der fuldt ud afholdes over driftsregnskabet på konto V b.

#### 5. *Lollandsbanens fremtid.*

Hvad endelig angår kommissionens spørgsmål om, hvorledes jeg bedømmer banens fremtid, da er dette noget vanskeligt her at fremføre på nogenlunde koncentreret plads, navnlig da man ikke kender de fremtidige kår for privatbanerne, men idet jeg iøvrigt henviser til mine redegørelser foran, mener jeg at kunne sige, at der ved dannelsen af det nye Lollandsbaneselskab er skabt en god ramme for landsdelens jernbaneforhold i den nærmeste årrække, og efter alt at dømme skulle der være mulighed for at holde banens driftsunderskud indenfor rammerne af banens »socialudgifter« (pensionsudgiften), når man stedse i drifts- og personale-dispositioner afpasser disse efter trafikefterspørgslen, men for at banen kan optage konkurrencen med de øvrige beføringsmidler, må der skaffes muligheder for, at banen får lov til at foretage henlæggelser, modtage tilskud til moderniseringsforanstaltninger og få hjælp til udredning af den store pensionsforpligtelse, således at der også gives selskabet mulighed for at forny og modernisere materiel og anlæg, så det til enhver tid svarer til de krav, som landsdelen med berettigelse kan forlange af deres jernbane.

Det er da også mit indtryk, at der ved dannelse af det nye lokale Lollandsbaneselskab er skabt stor goodwill for banen i landsdelens befolkning, hvilket også fremgår af, at banen tildeles flere og flere rutebilkoncessioner, således at banen i dag stort set driver alle landsdelens vigtigere rutebillinier til gavn for banen og ikke mindst befolkningen, som derved tilsikres gode beføringsmuligheder og gode overgangsmuligheder mellem tog og rutebiler.

*Brandt.*