

BILAG

TIL

BETÆNKNING

afgivet af

den af ministeren for offentlige arbejder under

23. april 1954 nedsatte

PRIVATBANekommission

DANSKE PRIVATBANERS
FÆLLESREPRÆSENTATION

Nyropsgade 37.

København V, den 27. marts 1953.

Til
REGERING OG RIGSDAG.

Danske Privatbaners Fællesrepræsentation tillader sig på samtlige privatbaners vegne på ny at henvende sig til den høje regering og rigsdag med ærbødigt anmodning om, at det optages til velvillig overvejelse, at der ydes privatbanerne en støtte, således at disse stilles mere på lige fod med D. S. B.

Fællesrepræsentationen er af den opfattelse, at Danmarks privatbaner bør opretholdes som privatbaner, idet delvis overgang til statsbaner vil blive en for staten såre kostbar ordning, da statsbanedriften formentlig må blive adskilligt dyrere end privatbanedriften, og nedlægges mange privatbaner, vil det være en ulykke for landet og ramme de pågældende egne hårdt. Her må tænkes på, at privatbanerne årlig i samtrafikken skaffer statsbanerne en indtægt på 38–40 mill. kr., der vil bortfalde ved banernes nedlæggelse, – og den lokale biltrafik, der vil opstå, vil berøve D. S. B. endnu mere, for er en person eller 1 ts gods først kommet på en bil, køres der videre ind i D. S. B.'s opland, og en ny skarp konkurrence opstår, hvortil kommer, at biltrafikken ikke i den pågældende egn kan tage spidsbelastningen af persontrafikken, og godsbefordringen for befolkningen bliver væsentlig dyrere, da banen ikke længere er prisregulerende faktor. Dette er der eksempler på ved nedlagte privatbaner.

Fællesrepræsentationen har fulgt sagen fra Lolland, hvor kommunerne med amtet i spidsen afviste støtte til privatbanen, i modsætning til hvad der sker andre steder i landet. – Det er med megen tilfredshed, at fællesrepræsentationen ser, at staten ikke går ind på kravet om statsovertagelse, men i stedet stiller et betydeligt beløb som lån

til hjælp for den bane, som selvfølgelig bør opretholdes – og netop som privatbane.

Fællesrepræsentationen kunne pege på endnu en måde at hjælpe Lolland på, ved at D. S. B. udregner taksterne til Lolland efter en »fugleflugtlinie«, der vil forkorte afstanden med et væsentlig antal kilometer – og derved sikkert bringe både D. S. B. og Lollandsbanen mere trafik.

Fællesrepræsentationen har afventet denne foreløbige ordning af Lollandsbanens forhold, inden man fremsendte sit her foreliggende andragende om en almindelig støtte til alle banerne, og det er vort håb, at staten efter lollandbanesagens behandling vil se med velvilje og forståelse på vor fornærede henvendelse.

Privatbanerne har siden krigen, under hvilken de havde 10–12 mill. kr. i årligt overskud, optaget kampen mod tilbagegangen og gjort et stort arbejde for at billiggøre og rationalisere driften. For blot at pege på en enkelt ting: Den udvidede toggang med motortog til gavn for oplandet og med ringere driftsudgift. Der løber f. eks. 90 skinnebustog på Danmarks privatbaner med $1\frac{1}{2}$ mill. togkm. månedlig, og dette giver en årlig besparelse i forhold til damptog på over 10 mill. kr. At disse udmærkede bestræbelser ikke har givet sig bedre udslag på privatbanernes regnskaber, skyldes de stigende lønudgifter og materialepriser.

På privatbanernes delegeretmøde den 5. september f. å. blev der som bekendt vedtaget enstemmigt en resolution med andragende til regering og rigsdag om følgende støtte:

Efter at der var peget på ønskeligheden af at få en samlet trafikordning snarest muligt for hele landet, fremsattes følgende henstillinger:

1. Maksimum af statens bidrag til dækning af banernes underskud forhøjes fra 60 til 80 %.
2. I lighed med ordningen for statsbanerne opføres på finansloven det nødvendige beløb til dækning af reguleringstillægget til privatbanernes pensionister ca. 5 mill. kr. årlig – og
3. til fortsat modernisering af privatbanerne opføres på finansloven årlig 5 mill. kr.

Resolutionen blev under 8/11 f. å. sendt ministeriet for offentlige arbejder, men banerne har indtil nu kun opnået, at statens maksimumbidrag til underskudsdekning for 1951/52 er forhøjet fra 60 % til 65 %, medens de øvrige spørgsmål foreløbig er henlagt.

Fællesrepræsentationen må så indtrænge som muligt bede om, at resolutionen optages til indgående overvejelse, idet ønskerne efter vor formening synes at være rimelige og velovervejede. Man skal delvis fra den trykte beretning fra ovennævnte delegeretmøde her nævne et par tal:

1. D. S. B. tjente 38 mill. kr. på samtrafikken 1951/52. – Med hele udlandets samtrafik fik D. S. B. ca. 50 mill. kr. – altså må privatbanerne her betragtes som en meget væsentlig faktor.
2. Privatbanernes underskud var i 1950/51 godt 10 mill. kr. incl. godt 4 mill. i reguleringstillæg til pensionister. Dette er kun små beløb i forhold til D. S. B.
3. I privatbanerne er investeret opført kapital 140 mill., der ved likvidation ikke vil dække pensionskravet og være tabt.
4. I 1951/52 havde D. S. B. excl. S-togtrafikken 50,6 mill. rejsende, privatbanerne 13,4 mill., D. S. B. altså

3,85 gange så mange. I godsmængde havde D. S. B. 8,47 mill. ts. gods, privatbanerne 2,31 mill., D. S. B. altså 3,7 gange så meget.

Også sådan opgjort må det siges, at privatbanerne er en væsentlig faktor i Danmarks trafik – med sit jernbanenet på 2.133 km mod D. S. B.'s 2.866 km.

Det er anført, at staten yder store bidrag til privatbanernes underskud og til moderniseringen, og fællesrepræsentationen vil gerne udtale, at privatbanerne i høj grad har påskønnet den udmærkede hjælp, men som forholdene har udviklet sig, er det nødvendigt, at privatbanerne nu får en yderligere håndsrækning af staten, for at ikke kommunerne, når deres garantiforpligtelse i 1956–59 udløber, skal være trætte og opgive – iøvrigt til egen skade – at støtte mere.

Fællesrepræsentationen vil i denne sammenhæng gerne henvise til vedlagte oversigt (bilag 1), som indeholder interessante opstillinger – og her vil man pege på følgende:

Staten dækker i 1951/52 af et underskud på 10,6 mill. kr. =	6,2 mill.
Hvis staten som for D. S. B. dækker reguleringstillægget	4,2 –
bliver statens tilskud til privatbanerne	2,0 mill.
og dette beløb lettes stat og kommune for i udgift til aldersrente	2,0 –
	0

Fællesrepræsentationen har som naturligt overvejet, hvorledes resolutionen kunne tænkes at blive imødekommet, og har ikke været blind for den modstand, der mulig ville rejse sig mod, at også de enkelte baner, der endnu har noget overskud, skulle have dækning af deres reguleringstillæg.

Når beløbene i sådanne tilfælde båndlægges til fremtidig modernisering, ser man

imidlertid ikke, at det nævnte forhold bør give anledning til betænkeligheder, og fællesrepræsentationen tillader sig derfor at fremsende medfølgende forslag (bilag 2) til hjælp for privatbanerne på grundlag af resolutionen.

Efter dette forslag skulle statens tilskud kunne stige til de ønskede 80 % for alle baner, der efter underskudsudvalgets skøn har opfyldt alle betingelser for at få maksimaltilskud. Medtagning af de ved underskudsloven fastsatte 800 kr. pr. km bane til fornyelser har været drøftet i moderniseringsudvalget, men kan ikke tænkes gennemført over for kommunerne, med mindre reguleringstillægget dækkes af staten.

Den foreslåede ordning, at overskudsbaner skal overføre reguleringstillægget til fornyelser, er meget rimelig, og medtagning af udgiften på de 800 kr. pr. km bane for alle banerne vil bevirke, at statens efter re-

solutionen foreslåede tilskud på 5 mill. kr. årlig til modernisering kan nedsættes til 2 à 3 mill., som man tænker sig, at moderniseringsudvalget skulle have i sin hånd at fordele efter årlig indkomne andragender – selvfølgelig uden pligt til at uddele hele beløbet, hvis banernes andragender ikke synes at være fuldt berettigede.

Imødekommes banernes her fremsatte ønsker, vil det sige, at privatbanerne stilles mere på lige fod med D. S. B. – og for staten vil det betyde en langt billigere ordning end overtagelse af en del privatbaner, ligesom det for kommunerne kun bliver et spørgsmål om evt. at nedlægge ganske enkelte privatbaner.

P. f. v.
Sv. Neumann
formand.

INDLÆG

I

GENERALDEBATTEN I PRIVATBANEKOMMISSIONEN AF 1954.

1. møde den 6. maj 1954.

Privatbanernes repræsentanter vil gerne allerførst udtale vor varmeste tak til ministeren for offentlige arbejder for nedsættelsen af denne kommission til behandling af privatbanernes hele forhold og fremtid.

På privatbanernes delegeretmøder i september 1952 og 1953 vedtoges enstemmigt resolutioner med henstillinger til staten om støtte på forskellige felter, og privatbanernes fællesrepræsentation har under 27. marts 1953 tilstillet regeringen og samtlige rigsdagsmedlemmer en udførlig redegørelse for privatbanernes forhold og ønsker.

Denne redegørelse er her uddelt til kommissionens medlemmer sammen med trykt referat af delegeretmødet i september 1953. Endvidere er vedlagt et danmarkskort, hvorpå med rødt er indlagt de nedlagte og under nedlægning værende privatbaner samt skemaer for alle privatbanerne, hvori der gøres rede for banernes forhold og derved gives værdifulde oplysninger til forståelse af banernes stilling.

Det er vor opfattelse, at der visse steder her i landet allerede er fare for voldsomt frem og besluttet banenedlæggelse, hvor en roligere vurdering måske havde givet et andet resultat.

På den anden side må man ikke tro, at vi absolut vil holde på enhver banes eksistens, hvis en sådan bane så at sige er forladt af Gud og hvermand og ikke længere udfører en vis mission, men det er jo netop derfor denne kommission er nedsat for nøje at gennemgå de enkelte baner og vurdere deres betydning.

En sådan rolig og saglig vurdering vil selvfølgelig tage sin tid, når alle forhold

skal belyses, men opgaven kan efter vor opfattelse aldrig være en brutal slagting af baner. I denne sammenhæng vil vi gerne citere en bemærkning, som Norges statsbaner's generaldirektør for ret nylig fremkom med over for funktionærerne: »Vi har oplevet det før, at når jernbanedriften viste et dårligt resultat, fik vi øksekomiteer, som gik til aktion, og hvis arbejde blev til ulykke for etaten og tjenestemændene.«

Noget sådant må ikke ske her, og en klassificering af banerne må hvile på en indgående undersøgelse med vurdering af alle forhold. Vi ved fra tidligere kommissioner, hvor vanskelig en sådan bedømmelse og klassificering kan være.

Lad os gøre os klart, hvad den såkaldte privatbanemisere er i sammenligning med hele landets trafikvæsen:

Da krigen udbrød i 1939 kørte privatbanerne med motortog 85 % af alle togkilometrene, og vi måtte slå over til træsgeneratorer og reparere gamle damplokomotiver med det resultat, at vi besørgede til de pågældende egne en trafik, der var 2 til 3 gange større end normalt, altså udførte et stort og samfundsnyttigt arbejde, og trods dyre driftsforhold mødte med årlige overskud på 8 til 12 mill. kroner.

Nu møder vi med 13 mill. kroner underskud på grund af stigende priser på alle områder og manglende trafikordning, konkurrencen sætter ind, og de gamle slagord kommer frem om unødvendige saltvandsindsprøjtninger til privatbanerne, som tiden er løbet fra, så snart vi i al beskedenhed anmoder om støtte. Man skal være forsigtig med at ødelægge banerne, der repræ-

senterer store værdier for hele landet, og en egn skal tænke sig om flere gange, inden den opgiver sin bane, – Nedlæggelsen kan let betyde for egnen en stagnation og en transportfordyrelse. Hertil kommer, at indførelse af ændrede transportforhold vil kræve investering af ny kapital og forøget forbrug af valuta.

D. S. B.'s underskud og fornyelse koster hver beboer i landet 40–50 kr. – privatbanernes underskud 3–4 kr., og privatbanerne giver D. S. B. i samtrafikken årlig en indtægt på op mod 40 mill. kr., som nok ville forsvinde og mere til, hvis privatbanerne lukkede.

Det, som privatbanerne har fremsat ønsker om, er:

1. Staten bør betale reguleringstillægget til privatbanernes pensionister ca. 5 mill. kr. årlig – sammenlign dette med D. S. B.'s tilsvarende udgifter, der ikke belastes D. S. B.'s budget, men udredes af finansministeriet med ca. 50 mill. kr. årlig.
2. Tilladelse til til udgiften at lægge 800 kr. pr. banekilometer til fornyelser.
3. Maksimum af statens bidrag til underskudsdekning sat noget op.
4. Årligt på finansloven at få til fortsat modernisering 2 à 3 mill. kr., hvilket er meget beskedent i forhold til D. S. B., der får 80 til 90 mill. kr. årlig.
5. Bortfald af vederlaget til D. S. B. på tilslutningsstationerne.

Privatbanerne gør gennem sin nære kontakt en stor indsats for at betjene befolkningen bedst muligt og har samtidig billiggjort driften i væsentlig grad – eksempelvis har de 90 skinnebustog bragt besparelser i kulforbruget, der allerede nu er større end anskaffelsesudgiften.

Vi vil gå fuldt og helt ind for undersøgelse af alle forhold, der kan skabe en sund og naturlig ordening for Danmarks fremtidige trafikforhold, herunder nærmere samarbejde mellem privatbaner og evt. overtagelse af visse D. S. B.-sidelinier.

Vi vil måske senere i møderne få lejlighed til at fremdrage en del af årsagerne til banernes vanskelige stilling, men nu kun lige pege på, at lovgivningsmagten og staten på mange måder har lagt store byrder på banerne. Vi ved godt, at udviklingen har medført større forpligtelser, men vi synes, at byrderne er blevet for store, hvis vi ikke får hjælp – eksempelvis kan anføres:

Lønningsreglementet af 1930 med efterfølgende forholdelser.

Tjenestetidsregler.

Forhandlingsregler, der ender med domme i fællesudvalget, hvor vi stadig i udgifter føres nærmere mod D. S. B.'s forhold.

Særlige ydelser i form af kørepenge, dagpenge, natpenge m. v.

Dyrt uniformsreglement.

4 ugers ferie.

Forbud mod takstforhøjelser, der har kostet visse baner i hundredvis af tusinder kroner og meget mere.

Var vi som private foretagender mere frit stillede og fri for store pensionsforpligtelser, ville forholdene se ganske anderledes ud.

Men som før nævnt tilsiger vi loyalt og sagligt arbejde i denne kommission, og skal sluttelig henstille, at kommissionens medlemmer nu nøje sætter sig ind i de af os her forelagte redegørelser, og vi tillader os at henstille, at der snart indkaldes til nyt plenumsmøde, hvor vi vil stille forslag, at kommissionen retter henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder og til finansministeren om, at der fra 1. april d. å. beviliges privatbanerne som ren midlertidig hjælp dækning af reguleringstillægget til pensionisterne med 5 mill. kroner.

Det er af vital betydning for privatbanerne og de interesserede kommuner, at en sådan midlertidig bevilling ydes, der vil sætte mod i egnene og betyde for kommissionen her, at vi får klarere og bedre oplysninger om mange baners fremtidsmuligheder, ellers kan det let gå efter det gamle ord: »Mens græsset gror, dør hørsemor.«

PRIVATBANEFUNKTIONÆRERNES FORBUND
DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND
DANSKE PRIVATBANERS KONTORFORENING
LANDSFORENINGEN AF PRIVATBANE-
PENSIONISTER I DANMARK

Aalborg, den 1. september 1954.

Til
TRAFIKKOMMISSIONEN AF 1954.

Privatbaneorganisationernes repræsentant ønsker gerne hermed først at rette en tak til ministeren for offentlige arbejder for kommissionens nedsættelse og for, at organisationerne er blevet repræsenteret i denne.

Samtidig med, at man i det følgende vil give en redegørelse for tjenestemændenes og pensionisternes ønsker og krav til kommissionen, tilsiger man dennes øvrige medlemmer et loyalt og sagligt samarbejde, der forhåbentlig må resultere i en højst påkrævet støtte til Danmarks privatbaner og en mere betryggende sikring af tjenestemændenes arbejdsvilkår herunder pensionsforhold i tiden fremover.

I. Organisationernes tidligere henvendelse til regering og rigsdag.

Efter højesteretsdommen i Kolding-Egtved sagen af 25/1 1934 omhandlende tjenestemændenes pensionskrav, hvor tjenestemændene blev henvist til på lige fod med øvrige kreditorer at gøre sine krav gældende i en likviderende banes bo, er utrygheden ved de indtil nu skete likvidationer stærkt vokset hos banernes tjenestemænd, hvilket har foranlediget organisationerne til adskillige henvendelser til de skiftende regeringer og rigsdagen i årene derefter ledsaget af fuldstændige redegørelser for tjenestemændenes pensionsforhold.

Selv om en af disse henvendelser gav til resultat, at der blev givet nogen forbedring til de før 1. april 1946 pensionerede tjenestemænd ved privatbanerne, idet en beslutning af folketetinget lagde lov nr. 606 af 21. oktober 1946 til grundlag herfor, hvil-

ket i høj grad påskønnes af organisationerne, er opfattelsen hos os stadig denne, at reguleringstillægsberegningen bør ændres således, at $\frac{2}{3}$ -dels bestemmelsen bortfalder.

II. Statens overtagelse af reguleringstillægget til privatbanepensionisterne.

I de redegørelser som organisationerne tidligere har fremsendt til regering og rigsdag, er man gået stærkt ind for, at staten bør overtage nævnte tillæg.

Man tillader sig her fra ovennævnte redegørelse at vedlægge et af Danske Privatbaners Kontorforening hos højesteretssagfører Gert Jessen, København, indhentet responsum af 15. september 1952 vedrørende privatbanernes pensionsforpligtelser herunder banernes tilsagn ved lønningsreglementerne om reguleringstillæg til pensionisterne, (bilag 3 b). Heraf fremgår bl. a., at det ved undervisningsministeriet, socialministeriet og kirkeministeriet har været muligt administrativt for staten at overtage reguleringstillægget til pensionister fra de private skoler, børneforsorgens tjenestemænd samt for visse under kirkeministeriet hørende institutioners tjenstgørende personale, ialt et langt større antal en det her vil komme til at dreje sig om.

Det er iøvrigt bekendt, at der i rigsdagen i sin tid er stillet forslag herom, og at dette forslag blev velvilligt modtaget fra alle sider, men nu henvises til denne kommission at fremkomme med indstilling til afgørelse.

Endelig støttes forslaget stærkt af banernes repræsentanter i kommissionen og har

efter henvendelse fra Hillerød byråd fået enstemmig tilslutning fra den danske købstadforenings bestyrelse, ligesom tilslutning ventes fra øvrige kommunale sammenslutninger, nemlig amtsråds- og sognerådsforeningerne.

Man så iøvrigt gerne dette spørgsmål løst straks, idet man i lighed med banernes repræsentanter finder, at banernes evne til også økonomisk forsvarligt at være et betydeligt led i landets transportvæsen bedst kan bedømmes, når disse ikke er pålagt sådanne sociale udgifter, der virker aldeles misvisende ved den sammenligning, der vil finde sted med andre transportmidler, der ikke har tilsvarende forpligtelser, der så hviler andet steds, nemlig på socialvæsenets områder.

Hverken byernes gader eller landets vejnet er for tiden i stand til at tage den yderligere biltrafik, der bliver en følge af eventuelle banenedlæggelser i større omfang, og en omfattende gadeudvidelse i byerne med nyanlæg af parkeringspladser m. v. kan kun ske gradvis og over et længere åremål og vil også koste store summer. Der er allerede nu store vanskeligheder på disse områder under de forhåndenværende forhold.

Ved lovforslaget vedrørende det nye selskab, der skal videreføre de lollandske jernbaner, har trafikministeren klart udtalt, at det for ham var en naturlig ting, at når mennesker igennem et langt liv har stillet deres arbejdskraft til rådighed for en virksomhed af en vis offentlig karakter, skal disse have sikkerhed for de pensioner, der tilkommer dem. Dette må selvfølgelig gælde alle privatbaner og også reguleringstillæggene.

Man ser ikke, at dette kan ske på anden måde, end ved statens overtagelse af reguleringstillæggene og garantien for pensionskasserne på samme måde som sket er på de før nævnte områder under andre ministerier. De samme retningslinier er forøvrigt fulgt ved statens overtagelse af sydfynske jernbaner og Slangørupbanen på pensionsområdet.

Såfremt der i tiden fremover yderligere nedlægges privatbaner, bør der skabes en

absolut sikkerhed for tjenestemændenes vedtægtsmæssige pension, pristalsreguleret og ikke som nu afhængig af likvidationsboets dividende og pristallet på likvidationstidspunktet, da dette er i strid med hele tanken, der ligger bag en lovgivning om pensionsordninger.

III. *Tjenestemandsbegrebet.*

I 1942 indgik organisationerne ved forhandling med Danske Privatbaners Fællesrepræsentation på ændrede pensionsregler for de efter 1943 ansatte, der, når de afskediges af »anden dem utilregnelig årsag«, i stedet for pension kun får en udtrædelsesgodtgørelse begrundet i lov nr. 183 af 11/5 1935 om tilsyn med pensionskasser, og samtidig indgik man på en forhøjelse af pensionsbidraget for personalets vedkommende fra 5 til 7 % indtil pensionskassen af 1898 er solvent mod at få ansat det i tjenestemandstillinger løst antaget personale – i virkeligheden en konsolidering af pensionskasserne, – der desværre ikke er fortsat fra banernes side, idet disse i dag beskæftiger langt flere løsarbejdere end tjenestemænd (ca. 350 flere), hvoraf ikke så få i tjenestemandstillinger, men uden pensionsret.

Dette har blandt personalet forårsaget et begreb om to slags tjenestemænd (før og efter 1943).

En enkelt banes forsøg på at frigøre sig for tjenestemænd, alle ansatte efter 1943 – for derved helt at frigøre sig for pensionsbyrden – til fordel for løsarbejdere, og en anden banes vægring ved i det hele taget at ansætte tjenestemænd med pensionsret, samt de bekendte 108 opsigelser af tjenestemænd ansatte efter 1943 før løsarbejdere ved lollandske jernbaner, er en medvirkende årsag til fortsat at skabe stor utryghed om selve begrebet tjenestemand. Det må være klart for alle, at de nugældende bestemmelser om en udtrædelsesgodtgørelse ved afskedigelse af en tjenestemand ansat efter 1943, der efter disse bestemmelser aldrig kan opnå almindelig pensionsret, hvis vedkommende ikke afskediges på grund af sygdom eller alder – 70 år – er ganske uholdbar og uret-

færdig alene under hensyn til, at tilsagnet om reguleringstillæg i tilfælde af sådan anden afskedigelse eller likvidation er illusorisk.

Såfremt der ikke kan finde ansættelse sted ved privatbanerne efter de før disse bestemmelsers indførelse gældende almindelige regler, må der absolut skabes noget nyt på den ene eller den anden måde med klare og retfærdige regler.

Det er derfor organisationerne magtpåliggende ved kommissionens medvirkende at få gennemført, at alle privatbanetjenestemænd opnår virkelig tjenestemandsansættelse således, at der ikke forefindes en del, der af banernes ledelse kan opsiges i tide og utide, ligesom det er ønskeligt, at en mere konstant personalepolitik med hen-

syn til ansættelse i tjenestemandstillinger bør finde sted for udligning af misforholdet mellem antallet af tjenestemænd og løsarbejdere.

IV. Beskæftigelse af de ved likviderende privatbaner ledigblevne tjenestemænd.

For de tjenestemænd, der bliver ledige ved eventuelt likviderende baner og som ønsker det, bør der søges udveje for beskæftigelse i tilsvarende stillinger ved andre baner (eventuelt ved D. S. B.), og det vil være af betydning, at aldersgrænsen for ret til pension sættes til 65 år som for stats-tjenestemændene.

P. O. V.
H. Hørsholm.

BILAG 3b.

Bilag til bilag 3a.

GERT JESSEN
Højesteretssagfører.

St. Kongensgade 49, København K, den 15. september 1952.

Til
HOVEDBESTYRELSEN FOR DANSKE
PRIVATBANERS KONTORFORENING,
Aalborg.

Gennem landsretssagfører Sigurd Bering er jeg anmodet om at give Dem en udtalelse om, hvorvidt det er i overensstemmelse med gældende lovgivning, at danske privatbaner ikke i deres regnskaber tager hensyn til de pensionsforpligtelser, der påhviler banerne over for tjenestemænd, der pensioneres, henholdsvis disses efterladte, og at banernes tilsagn om reguleringstillæg til pensionerne ikke er inddraget under loven om tilsyn med pensionskasser.

I denne anledning skal jeg udtale følgende:

I de for privatbanerne gældende lønningsreglementer, der er approberet af ministeriet for offentlige arbejder (reglement for danske privatbaners tjenestemænd), der trådte i kraft 1. april 1946, findes reglerne om pension i kapitel 3. Reglerne er udformet efter statstjenestemandslovens tilsvarende regler. I § 31 bestemmes, at pensionerne udredes af vedkommende bane eller af den pensionskasse eller lignende, hvori banen har forsikret sin pensionsforpligtelse. I § 34 bestemmes, at tjenestemændene har ret til egenpension, når de afskediges på grund af alder eller svagelighed, men ifølge en

overgangsbestemmelse i § 78 har dog de forinden 1. januar 1943 ansatte tjenestemænd også pensionsret i tilfælde, hvor de afskediges på grund af »anden dem utilregnelig årsag«.

Ifølge § 51 ydes der enhver, der pensioneres i henhold til reglementet, regulerings-tillæg i henhold til de i lov om statens tjenestemænd fastsatte regler.

Pensionsforpligtelserne er i et vist omfang dækket i selvstændige pensionskasser, af hvilke den landsomfattende Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898 omfatter ca. 40 baner.

De nævnte pensionskasser er ikke solvente, og for de tjenestemænd, der afskediges med pension af andre grunde end alder eller svagelighed, er kun en mindre del af pensionen sikret gennem pensionskassen, medens den overvejende del udredes af banerne. Endvidere udreder banerne hele reguleringstillægget. I vedtægterne for enkelte pensionskasser findes dog en bestemmelse om, at reguleringstillæggene udredes af kassen, men refunderes denne af banen, og at kassen ikke er ansvarlig for tillæggenes betaling. Der påhviler således i stort omfang privatbanerne forpligtelser, der ikke er dækket gennem pensionskasser.

I det følgende haves alene for øje banernes forpligtelser til at udrede reguleringstillæg til pensionerede tjenestemænd og disses efterladte, altså banernes *aktuelle* forpligtelser til at udrede disse tillæg. Som nævnt er disse forpligtelser ikke dækket gennem pensionskasserne eller på anden måde sikret, og de fremgår ikke af banernes regnskaber. Sålænge banerne drives, udredes de over de årlige driftsregnskaber på samme måde som tjenestemændenes lønninger, til hvilke der også i henhold til lønningsreglementets § 71 ydes reguleringstillæg efter statstjenestemandslovens regler.

I. Med hensyn til spørgsmålet om berettigelsen af at undlade at *optage disse forpligtelser i banernes regnskaber* bemærkes:

Da de danske privatbaner er organiserede som private aktieselskaber, omfattes de

af aktieselskabsloven nr. 123 af 15. april 1930. Denne indeholder i § 42, 1. stk. bl. a. den bestemmelse, at årsregnskabet skal opgøres, »således som ordentlig og forsigtig forretningsbrug tilsiger«, og »under omhyggelig hensyntagen til tilstedeværende værdier og forpligtelser«. I § 42, 3. stk., siges det, at »omfanget af foretagne pantsætninger samt af påtagne ikke særligt dækkede kautions- og andre garantiforpligtelser skal fremgå af regnskabet«.

I lov om bogføring m. v. nr. 98 af 10. maj 1912, der ifølge § 1 bl. a. gælder for ethvert selskab, der driver virksomhed med befordring af personer eller gods, siges det i § 2 på lignende måde, at forrettningens status (med angivelse af aktiver og passiver) skal udfærdiges »efter omhyggelig hensyntagen til de tilstedeværende værdier og forpligtelser«, og at bogholderiet skal udvise kreditorer og debitorer, samt at det af bogføringen skal fremgå, »hvilke kautions- og dermed beslægtede forpligtelser der er påtaget, som kunne have indflydelse på status. Det samme gælder foretagne pantsætninger.«

Af disse bestemmelser kan man efter min opfattelse med sikkerhed udlede, at *aktuelle* pensionsforpligtelser – i det mindste når de ikke er særligt sikret – skal fremgå af den årlige status. Når *eventuelle* forpligtelser som kautions- og garantiforpligtelser, om hvilke man ikke med sikkerhed ved, om de bliver aktuelle, skal fremgå af regnskabet, må dette så meget mere glæde de aktuelle forpligtelser.

Jeg mener endvidere, at det ikke er tilstrækkeligt, at disse aktuelle forpligtelser fremgår af regnskabet, f. eks. på den måde, at det i en note til regnskabet anføres, at selskabet har sådanne forpligtelser, men for at være i overensstemmelse med lovens påbud må disse aktuelle forpligtelser, der er uafhængige af de fremtidige driftsresultater, og som i likvidationstilfælde kan anmeldes i banernes bo som enhver anden gæld, optages i status som en særlig passivpost til den ved regnskabsafslutningen kapitaliserede værdi. At der navnlig også for

reguleringstillæggene til pensionisterne er tale om en almindelig gældsforpligtelse, som i likvidationstilfælde kan kræves dækket af banernes bo, er fastslået ved højesterets domme af 25. januar 1934 (Ugeskrift for retsvæsen 1934 side 275, 282 og 288) i sagerne mellem forhenværende funktionærer ved Kolding-Egtved Jernbaneselskab, selskabets likvidationsbo og Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898.

Den omstændighed, at reguleringstillægget ikke er en uforanderlig ydelse, men følger pristallet, kan ikke gøre nogen forandring heri, men kan alene medføre, at forpligtelsen til enhver tid må kapitaliseres efter et skøn over den sandsynlige værdi. Navnlig når henses til tillæggets meget betydelige størrelse, og til at der ikke er nogen praktisk sandsynlighed for væsentlig nedgang i en overskuelig tid, ville en modsat antagelse føre til ganske urimelige konsekvenser.

Man kunne rejse det spørgsmål, om privatbanerne var undtaget fra aktieselskabslovens og bogføringslovens her nævnte regler under hensyn til, at der her er tale om koncessionerede selskaber, der er undergivet særlig lovgivning. Dette måtte da støttes på aktieselskabslovens § 1, der i 3. stk. bestemmer, at loven ikke medfører nogen forandring i de for enkelte aktieselskaber ved eller i henhold til lov givne særlige bestemmelser. Herved sigtes utvivlsomt blandt andet til privatbanerne, jfr. professor Sindballe: Dansk Selskabsret III (1932) side 16 note 15, og spørgsmålet er da, om sådanne særlige bestemmelser er givet.

De for banerne gældende særlige bestemmelser, der her kunne komme i betragtning, er de love, i henhold til hvilke de er anlagt, de i henhold hertil af ministeriet udfærdigede eneretsbevillinger (koncessioner) og de af ministeriet stadfæstede vedtægter for selskaberne. Endvidere kunne regler være givet i senere love om statsstøtte og modernisering eller i de af ministeriet stadfæstede driftsreglementer m. v. En gennemgang af disse vil imidlertid vise, at der vel findes særlige regler, der ikke er i overensstem-

melse med aktieselskabslovens almindelige regler, således om henlæggelser til reserve- og fornyelsesfond eller afskrivningsfond i stedet for aktieselskabslovens regler om lov-mæssige reservefond, men derimod ikke regler, der hjemler afvigelser fra de almindelige regler om statusopgørelse.

I anlægslovene, af hvilke kan henvises til de mere almindelige love nr. 88 af 8. maj 1894 og nr. 156 af 27. maj 1908 med tillægslov nr. 185 af 20. marts 1918, findes af herhenhørende regler bestemmelser om, at der i eneretsbevillingerne skal optages bestemmelse om driftsplan, om at der af det årlige driftsoverskud skal opspares til reserve- og fornyelsesfond, om hvorledes der skal sikres regeringen adgang til at skaffe sig oplysning om driftsudbytte, og om hvorledes spørgsmålet om nettoudbyttets beregning skal finde afgørelse (lov 1898 § 5 og lov 1808 § 11).

I eneretsbevillingerne, se f. eks. bekendtgørelse nr. 69 af 24. marts 1904 angående jernbanen fra Helsingør til Hornbæk findes bestemmelser om tilsyn med banen og dens drift såvel i økonomisk som i teknisk henseende (§ 17), om indsendelse til ministeriet til approbation af budget og regnskab (§§ 28 og 29), og om ministeriets godkendelse af selskabets vedtægter (§ 35). I henhold hertil giver selskabernes vedtægter bestemmelser om regnskaberne indsendelse til ministeriets godkendelse, men der ses intetsteds foreskrevet, at regnskaberne på det heromhandlede punkt kan opgøres på andre måder end hjemlet i aktieselskabsloven. Selve den omstændighed, at ministeriet har forbeholdt sig indseende med og godkendelse af regnskaberne, kan ikke indebære nogen adgang til at godkende regnskaber, der ikke er affattet i overensstemmelse med lovgivningen. Tværtimod må det være berettiget at regne med, at denne godkendelse netop yderligere skal sikre regnskaberne rigtighed og overensstemmelse med lovgivningen.

Det bemærkes, at ministeriet for handel og søfart i en skrivelse af 11. september 1912 til ministeriet for offentlige arbejder

også har udtalt, at bogføringsloven er anvendelig på jernbanedrift, jfr. daværende kontorchef i ministeriet for offentlige arbejder Fr. V. Petersens bog »Om Jernbane- og Sporvejskoncessioner efter dansk Ret« (1915) side 72, der slutter sig til denne opfattelse. Bogføringsloven gør heller ikke nogen undtagelse fra koncessionerede selskaber.

I den af docent ved Handelshøjskolen Palle Hansen i 1952 udgivne »Håndbog i Regnskabsvæsen« gives der også (side 385) udtryk for, at kapitalværdien af pensionsforpligtelser skal opføres i eller fremgå af årsregnskabet.

Når det tages i betragtning, at banernes ikke sikrede pensionsforpligtelser særlig som følge af de stadig stigende regulerings-tillæg er ganske overordentlig byrdefulde, og at risikoen for likvidation inden for en kortere tid for mange baners vedkommende er nærliggende, er det indlysende, at der også for pensionisterne som kreditorer i selskaberne er en aktuel interesse i en rigtig regnskabsaffattelse, hvor behørigt hensyn tages til disse forpligtelser. Også i andre henseender, således med henblik på spørgsmålet om forsvarligheden af den førte takstpolitik og af investeringer i nyanlæg og modernisering, spørgsmålet om berettigelsen af udbytteudbetalinger og rigtigheden af opgørelser over for skattevæsenet, har det praktisk betydning, at den virkelige stilling klarlægges gennem regnskabsudfærdigelsen.

II. Med hensyn til spørgsmålet om berettigelsen af at undlade at *sikre forpligtelsen til at udrede reguleringsstillæg efter lov om tilsyn med pensionskasser* bemærkes:

Lov nr. 183 af 11. maj 1935 om tilsyn med pensionskasser (lovbekendtgørelse af 19. juli 1950) omfatter også koncessionerede selskaber, jfr. § 1. Den omfatter alle tilsagn om ydelse af pension ved alder, invaliditet og død til personer ansat i de af loven omfattede virksomheder eller deres enker eller børn, når der foreligger en juridisk bindende forpligtelse. Den omfatter

endelig også tilsagn om pension til personer, der ved lovens ikrafttræden er fratrådt, eller disses efterladte. Også sådanne tilsagn omfattes af ordet »pensionskasse«, jfr. § 2. Heri ligger, at der, når sådanne tilsagn foreligger, skal dannes en pensionskasse i overensstemmelse med lovens regler.

Forsåvidt angår de aktuelle pensionsforpligtelser over for pensionerede tjenestemænd og deres efterladte, kan der som ovenfor anført ikke være tvivl om, at forpligtelsen er juridisk bindende. Dette er som nævnt fastslået ved højesterets domme af 1934, som særlig også har fastslået, at en efter pensioneringen gennemført ændring af pensionskassens vedtægter ikke kan finde anvendelse på allerede erhvervet pension (U. f. R. 1934 side 284–85). For statstjenestemænd antages det også, at der ikke ved ny lovgivning kan træffes bestemmelse om nedsættelse eller bortfald af erhvervet pension, se Sindballe: Dansk Forsikringsret II, side 120, og professor Poul Andersen: Dansk Forvaltningsret 1946, side 164. Samme regel må også – og så meget mere – gælde for tjenestemænd i koncessionerede selskaber.

At reguleringsstillægget er en bestanddel af pensionen – uanset at den ikke er en fast ydelse – kan efter min mening ikke bestrides, og er også fastslået ved ovennævnte domme, jfr. landsretsdommen: »Tillægget må anses ... tilsagt tjenestemændene som en *egentlig pensionsandel*«, og højesteretsdom: »Idet det endvidere i henhold til de i dommen anførte grunde tiltrædes, at Nielsen kan gøre *pensionskrav* gældende mod banen i det i dommen nævnte omfang« (U. f. R. 1934 side 280–81).

Når det således er givet, at der her er tale om et egentligt pensionskrav, ses der ikke i tilsynsloven at være hjemmel til at unddrage det fra loven. Den omstændighed, at ydelsen er varierende, således at kapitalværdien ikke kan beregnes med samme sikkerhed som for faste ydelser, kan navnlig ikke begrunde en undtagelse. Også iøvrigt er der mange usikkerhedsmomenter ved beregningen af pensionsydelsers kapitalværdi,

og det her nævnte moment kan kun medføre, at der ved beregningerne må tages tilbørligt hensyn også til dette usikkerhedsmoment, og at beregningerne med mellemrum må revideres også under hensyn til prisudviklingen.

Det fremgår bl. a. af en afhandling af rådsformand Sigurd Kristensen (Forsikringsrådet) i Nordisk Forsikringstidsskrift 1944, side 227, at forsikringsrådet i almindelighed har tilladt, at virksomheder, der har givet deres funktionærer tilsagn om reguleringstillæg til pensionerne efter samme regler, som gælder for statens tjenestemænd, kan holde disse tilsagn uden for tilsynet. Dette gælder også virksomheder, der ikke omfattes af tilsynslovens § 31 (koncessionerede virksomheder m. v.). Det siges ikke, med hvilken hjemmel dette er sket. Efter min mening findes ingen hjemmel. Navnlig kan hjemmelen ikke søges i lovens § 2, hvorefter handelsministeren i *tvivlstilfælde* afgør om et pensionstilsagn omfattes af lovens bestemmelser, thi nogen reel tvivl foreligger ikke her. Heller ikke kan hjemmelen efter min mening søges i § 31, der for bestående pensionskasser, knyttet til koncessionerede virksomheder m. v., giver ministeren adgang til efter forhandling med vedkommende fagministerium at meddele sådanne *undtagelser* fra lovens forskrifter, som måtte findes påkrævet af hensyn til de pågældende pensionskassers særlige forhold, thi denne bestemmelse kan ikke give adgang til at holde pensionstilsagn helt uden for loven.

Så længe reguleringstillæggene var en relativ underordnet del af den samlede pen-

sion, kunne det måske som en overgangsordning forsvares at holde tilsagn herom uden for tilsyn med deraf flydende krav om sikring af ydelserne, men efter at de nu har nået en sådan størrelse, at de andrager en meget væsentlig del af den samlede pensionsydelse, synes det ikke forsvarligt og helt i strid med lovens ord og forudsætninger fortsat at opretholde en ordning, hvorved der ikke bydes nogen retlig sikkerhed for disse ydelser.

I den betænkning, der danner grundlaget for loven om tilsyn med pensionskasser, siges det, at »trangen til lovordnede regler om pensionsforhold særlig gør sig gældende i private virksomheder, herunder også koncessionerede virksomheder, hvorimod spørgsmålet ikke opstår, når talen er om stats-tjenestemænd og kommunale tjenestemænd, hvis pension er ordnet gennem tjenestemandsløven eller kommunale regulativer m. v., og som gennem statens eller kommunens tilsagn nyder tilsvarende sikkerhed som den, lovforslaget vil sikre medlemmerne i private pensionskasser«.

Det følger heraf og af tilsynslovens affattelse, at spørgsmålet om sikring gennem tilsynsloven, ligesom iøvrigt også spørgsmålet om ændret regnskabsopstilling for banerne, vil bortfalde, hvis staten, således som det har været drøftet, og således som det allerede er gennemført for de private skoler og børneforsorgens tjenestemænd, påtog sig at udrede reguleringstillæggene.

Med højagtelse
sign. Gert Jessen.

HILLERØD-FREDERIKSVÆRK-HUNDESTED
JERNBANE
Direktøren.

Hillerød, den 10. juni 1954.

Til
PRIVATBANEKOMMISSIONEN AF 1954.

Desværre har Danmarks Privatbaner i en årrække været udsat for en uberettiget hård kritik og en undervurdering af deres arbejde og betydning for hele landets trafikvæsen, og dette skyldes et ukendskab til, hvad disse baner virkelig præsterer, hvortil kommer det såre uheldige, at banernes generalforsamlinger med offentliggjorte driftsunderskud 40 til 50 gange årligt ofte slås bombastisk op i alle landets aviser, medens

D. S. B.'s betydelige underskud kun omtales årligt en enkelt gang og da i stærkt reduceret omfang, idet reguleringstillægget til pensionister ikke medtages, og ej heller omtales, hvad D. S. B. årlig har fået til modernisering og udvidelser.

Dette er en uretfærdighed mod privatbanerne, og jeg vil gerne her fremdrage en del tal fra driftsåret 1952/53 til belysning af forholdene:

	paa D. S. B.	paa privatbane
Togkm.	c. 36 mill.	c. 12 mill.
heraf med damp ...	49 %	4 %
— — motor .	51 %	96 %

Dampkm på privatbanerne er nu reduceret til 1 %, hvilket viser en meget smuk rationalisering.

D. S. B. kører altså kun 3 gange så mange togkm som privatbanerne. D. S. B.'s antal rejser er – bortset fra de elektriske banestrækninger – c. 54 mill., medens privatbanerne kan opvise c. 13,5 mill. – D. S. B. har altså c. 4,0 gange så mange rejser.

Derimod er D. S. B.'s personkm c. 10,4 gange så store som privatbanernes, hvilket jo også hænger sammen med den længere rejse længde.

D. S. B.'s indtægt pr. personkm er 6,5 øre mod privatbanernes 7,99 øre, således at talen om de dyre privatbanebilletter ikke kan holde stik.

Den transporterede godsvægt er på D.S. B. 7,4 mill. tons og på privatbanerne c. 2 mill. tons, altså kun 3,8 gange så stor.

D. S. B.'s godstonkm er selvfølgelig betydelig større – op til 30 gange – end pri-

vatbanernes, men dette hænger sammen med at D. S. B.'s gennemsnitstransportlængde er 167 km mod privatbanernes 22 km – og her kommer jeg angående godstaksterne til et interessant forhold, hvor privatbanerne er blevet meget uretfærdigt bedømt:

D. S. B.'s indtægt pr. tonkm opgives til 13,1 øre og privatbanernes til 33,65 øre, men disse tal giver en ganske forkert sammenligning.

D. S. B.'s taktsklasse 6 er:

for 167 km = 222 øre = pr. km 1,33 øre
for 22 km = 63 øre = pr. km 2,87 øre
altså 116 % højere.

Ved sammenligningen må derfor D.S.B.'s pris pr. tonkm. 13,1 øre forhøjes med 116 % = til 28 øre, som kan sammenlignes med privatbanernes 33,65, der altså kun er 20 % over D.S.B.'s.

Et andet forhold ønsker jeg også at pege på:

D.S.B. har 7,2 ansatte pr. banekilometer,

medens privatbanerne kun har 0,93 ansatte pr. km, og privatbanerne ville ikke behøve at udvide sit mandskab, selvom privatbanetrafikken steg til det dobbelte, hvilket jeg kan påvise ved at tage tallene fra 1943/44, der viser:

Fastansatte 0,97 pr. km.

Personkm. 50 % større end i 1952/53

Tonkm. 4 gange større end i 1952/53

De sidste tal er for så vidt sørgelige, da de udviser, at privatbanernes kapacitet langt fra udnyttes: Togene kunne have dobbelt så mange rejsende og 3-4 gange så meget gods, og vi kan ikke reducere vort mandskab yderligere.

Jeg skal sluttelig citere nogle tal fra et foredrag, der vil blive holdt i Helsingfors d. 16. ds. af en svensk jernbanemand:

Af Sveriges totale persontransportarbejde i året 1950 faldt på jernbanerne 39 %, men jernbanernes andel af landets

totale persontransportomkostninger udgjorde kun 21 %.

For biltrafikken var transportandelen 48 %, men omkostningsandelen var 67 %.

I godstrafik var jernbanernes transportarbejdsandel 57 % og med alene 28 % af transportomkostningerne, medens bilerne bestred 17 % af det totale godstransportarbejde, men bar 65 % af de totale transportomkostninger.

Dette er meget talende tal, og det var ønskeligt, om tilsvarende kunne fremskaffes her fra landet, – så ville man måske kunne vække de ansvarlige kredse til eftertanke om, hvorvidt vi har råd til at kaste jernbanerne til side og stadig øge bilparken.

Jeg mener, at vi allerede er altfor langt ude med hele biltrafikken og hårdt savner en virkelig trafikordning.

KUHLMAN.

HILLERØD-FREDERIKSVÆRK-HUNDESTED
JERNBANESLSKAB A/S
Direktøren.

Hillerød, den 22. november 1954.

Til

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

I arbejdsudvalget har der fra ministeriel side været udtrykt en vis betænkelighed ved at foretage opstillinger af banernes under-skud — reguleringstillægget for pensionister.

Som repræsentant for privatbanerne må jeg udtale, at jeg mener det fuldt berettiget nu at se på dette spørgsmål og gøre sig klar over betydningen heraf.

I privatbanernes henvendelse af 27. marts 1953 til regering og rigsdag, hvortil der i henhold til kommissoriet skal tages hensyn, og i privatbanernes repræsentanters indlæg i generaldebatten d. 6. maj d. a. er et af kardinalpunkterne ønsket om, at staten på finansloven opfører reguleringstillægget som

dækket af staten i lighed med, hvad der finder sted for D.S.B.

Rimeligheden af dette ønske synes mig ganske klart og ikke diskutabelt, når henses til, at staten gennem sine lønafgørelser og sine påbud om lighed med D.S.B. i ferier og mange andre udgiftsforhold påtvinger privatbanerne større og større udgifter.

Det er sagt, at privatbanerne er stats-kommunale baner og derfor bør følge samme lønpolitik, hvor kommunerne endog flere steder ligger med højere løn end den, staten yder. Jeg vil her gerne pege på følgende forhold:

Ved kommuneskoler betales på følgende måde:

	Kommune	Staten	Skolefond
Lærerens grundløn	4/5	1/5	
— alderstillæg	0	1/1	
— reguleringstillæg	2/15	12/15	1/15
— grundpension	0	1/2	1/2
— reguleringstillæg hertil	0	1/1	

Ved privatskoler:

	Skolen	Staten
Lærerens grundløn	4/5	1/5
— alderstillæg	0	1/1
— reguleringstillæg	0	1/1
— grundpension	0	1/1
— reguleringstillæg hertil	0	1/1

Privatbanerne ville være særdeles tilfredse, om staten stillede banerne på samme måde som kommuneskolerne, idet banerne så be-

talte selv 3/15 af reguleringstillægget til personer i funktion og gennem sin pensionskasse betalte 1/2 grundpension, og ville det

egentlig ikke være en naturlig og retfærdig ordning over for disse stats-kommunale baner.

Endelig kan jeg citere fra tidsskriftet »Dansk Landbrug« nr. 41 14. oktober 1954 et forslag, som landbrugsminister Smørum d. 23. marts d. a. stillede over for formanden for jydsk landboforening.

»Statens tilskud forhøjedes til halvdelen af 18.000 kr. til løn og kørsel, staten påtog sig hele den ekstra byrde ved sikring af ældre konsulents pensionsforhold (gældende for alle konsulenter over 40 år) samt udgifterne ved fordoblingen af pensionsordningen i det hele taget.

På foranledning fra Laurits Nielsen lovede ministeren endvidere at prøve, om statstilskudet af de 18.000 kr. kunne forhøjes fra 50 til 55 %. Tanken var, at forslaget omgående skulle træde i kraft gennem ændring af tekstanmærkning på finansloven, hvorpå den nuværende bevilling hviler.

Dette må formentlig betragtes som et meget smukt tilbud fra den nu fungerende trafikminister og synes at give håb om, at banerne måske kunne af hr. Smørum få hurtigere hjælp, også inden kommissionen her har endt sit arbejde.

KUHLMAN.

P. HARBOE,
civilingeniør,
direktør ved tilsynet med privatbanerne.

1. december 1954.

MODERNISERINGENS INDFLYDELSE PÅ PRIVATBANERNES MASKINAFDELING.

I årene 1947–1953 er der dels ved banernes egne midler, dels ved stats- og kommunal støtte anskaffet 18 diesellokomotiver, ca. 90 skinnebustog, ca. 40 nye dieselmotorer til ældre vogne, 8 bogievogne samt moderniseret ældre vogne i alt for ca. 36 millioner kroner.

Forholdene er direkte undersøgt for 35 baner, for de resterende 9 baner er opgørelsen kun skønsmæssig på grundlag af de kørte togkm i 1953/54, idet forholdene for nogle af disse baners vedkommende – Bornholmske, Hjørringbanerne, Lyngby-Nærum, Høng-Tølløse – har ændret sig i betydelig grad i de 7 år, og for nogles vedkommende har bildriften ikke kunnet udskilles.

Udgiften til rute- og lastbiler er holdt ude fra såvel maskinafdelingen som fra øvrige udgifter.

For de 35 undersøgte baner var
udgiften til maskinafdelingen, konto IV:

i 1947/48	ca. 14.595.000 kr.
i 1953/54	» 12.620.000 »

d.v.s. i 1953/54 en mindre udgift på ca. 1.975.000 kr.
eller 12,5 %.

Alle øvrige driftsudgifter udgjorde:

i 1947/48	ca. 23.627.000 kr.
i 1953/54	» 31.228.000 »
d.v.s. i 1953/54 en merudgift på	ca. <u>7.601.000 kr.</u>
eller	32,2 %.

Samtidig var kul steget 44 % (fra 98 til 141 kr./t)

og dieselolie steget 51 % (fra 195 til 293 kr./t)

og *loggangen* var *uændret* fra
i 1947/48: 8.043.000 togkm
til i 1953/54: 10.086.000 »
eller 25,4 %.

Hvis udgiften til maskinafdelingen ved disse 35 baner var steget i samme forhold som de øvrige udgifter, ville stigningen have udgjort

14.595.000 \times 0,322 = ... 4.700.000 kr.
da der er sparet 1.975.000 »

udgør besparelsen i alt 6.675.000 kr.
eller ca. 6,7 mill. kr. om året.

Medens udgiften til maskinafdelingen, konto IV,

i 1947/48 udgjorde 1,82 kr. pr. togkm.,
udgjorde den i 1953/

54 1,25 » » »

hvis den var steget i samme forhold som de øvrige udgifter, ville den have udgjort 1,82 \times 1,322

= 2,42 » » »

Det må dog herved bemærkes, at fra 1947/48 til 1953/54 er persontrafikken (personkm) aftaget ca. 16 % og godstrafikken (banekm)

(tonkm) ca. 53 %. På den anden side var ca. 25 af skinnebustogene allerede leveret i driftsåret 1947/48, og udgiften til maskinafdelingen i dette år ligger derfor allerede noget lavere end i 1946/47; men driftsåret 1947/48 er benyttet som udgangs-

år, dels fordi efterkrigstidens trafik endnu har en ret betydelig indflydelse på visse baner, dels fordi 1947/48 benyttedes som udgangspunkt ved overvejelserne angående moderniseringsloven af 1948.

Med støtte i henhold til denne lov er den overvejende del af de ovenanførte materielanskaffelser og moderniseringer foretaget, men en del baner har selv bekostet alle anskaffelser, andre ydet et væsentligt tilskud, dels før, dels under moderniseringsloven.

De andele, hvormed stat, kommuner og banerne selv har bidraget til anskaffelserne, kan kun opgøres skønsmæssig, bl. a. fordi der under moderniseringen efter loven for de fleste baners vedkommende også er foretaget sporforstærkninger, bygningsarbejder m. v., men det kan løselig anslås, at

staten har ydet	ca. 19,3 mill. kr.		
kommuner ydet	» 8,3 » »		
banerne selv	» 8,4 » »		

I alt ca. 36,0 mill. kr.

Da besparelsen på maskinafdelingen for de *ikke undersøgte 9 baners* vedkommende, hvoraf de 6 har fået skinnebustog, 2 ny motorer og 1 et diesellokomotiv (hvortil udgifterne er inkluderet i de 36 mill. kr.),

må antages at være af omtrent samme størrelsesorden som for de 35 undersøgte baner, og togkilometrene for disse 9 baner i 1953/54 udgjorde ca. 22 % af togkm. for de 35 baner, må *besparelsen på maskinafdelingen for samtlige 44 baner* kunne anslås til ca. $6,7 \times 1,22 =$ ca. 8,2 mill. kr. årlig.

Selvom dette beløb må reduceres noget under hensyn til trafiknedgangen på ca. 25–30 %, er det dog sandsynligt, at banerne havde fået en betydelig større nedgang i persontrafikken – og derved i indtægten end 16 %, hvis ikke toggangen, som sket, havde kunnet udvides med ca. 25 %, og disse forhold taget i betragtning kan det formentlig påregnes, at der ialt ved fornyelsen af det rullende materiel *årlig spares*

ca. 7. mill. kr.

Der er herved ikke taget hensyn til forrentning og afskrivning af den investerede kapital på ca. 36 mill. kr., men da stat og kommuner dækker privatbanernes underskud – og de 43 af de 44 baner har haft underskud i 1953/54 – *sparer stat og kommuner ved at have investeret ca. 27,6 mill. kr. ca. 7 mill. kr. årlig i underskudsdekning.*

P. HARBOE.