

BETÆNKNING

AFGIVET AF

DEN AF MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER
UNDER 30. DECEMBER 1936 NEDSATTE

TRAFIKKOMMISSION

KØBENHAVN

A/S J. H. SCHULTZ BOGTRYKKERI

1939

BETÆNKNING

AFGIVET AF

DEN AF MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER
UNDER 30. DECEMBER 1936 NEDSATTE

TRAFIKKOMMISSION

HELSINGØR JERNBANEKLUB
BIBLIOTEKET

KØBENHAVN
A/S J. H. SCHULTZ BOGTRYKKERI
1939

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
1. Indledning. Kommissionens Nedsættelse og Opgaver m. v.....	5
2. Om de paa Amtsmøderne fremsatte Udtalelser og Oplysninger.....	18
3. Nogle Hovedtal vedrørende Trafikforholdene.....	27
4. Revision af Loven om Omnibus- og Fragtmandskørsel m. v.....	39
5. Privatbanerne.....	69
6. Statsbanerne.....	154
7. Indenlandske Flyveruter.....	194
8. Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler.....	198
9. Omkostningeberegninger vedrørende Transporter med Baner og Automobiler.....	206
Afsluttende Bemærkninger.....	217
 Bilag.	
I. Antal Motorkøretøjer 1909—1938.....	3
II. Omnibusruterne i Danmark.....	4
II. A. Fortegnelse over de af de enkelte Amtsraad koncessionerede Omnibusruter.....	21
III. Fragtmandsruterne i Danmark.....	43
III. A. Fortegnelse over de af de enkelte Amtsraad koncessionerede Fragtmandsruter.....	47
IV. Værdien af de danske Motorkøretøjer pr. 30. September 1938.....	63
V. Motorkøretøjernes Valutaforbrug.....	67
VI. Skrivelse af 10. Juni 1939 fra Motorbranchens Fællesraad til Medlem af Kommissionen, Direktør E. J. Ipsen.....	72
VII. Skrivelse af 22. Juli 1938 fra den svenske Kungl. Järnvägsstyrelsen.....	76
VIII. Beskrivelserne af Privatbanerne.....	89
IX. Opgørelse over det økonomiske Resultat paa Nord- og Kystbanen i Driftsaaret 1937—1938.....	451
X. Om Det Danske Luftfartsselskabs (D.D.L.'s) Virksomhed.....	453
XI. Om Provinsluftfartsselskabets Virksomhed.....	463
XII. Samlet Oversigt over D. D. L.'s Virksomhed.....	466
XIII. Fortegnelse over D. D. L.'s Materiel.....	468
XIV. D. D. L.'s Aarsregnskaber 1931—1938.....	469
XV. Sammenligning vedrørende D. D. L.'s Ydelser, Indtægter, Udgifter og Subvention ved- rørende Ruteflyvning.....	470
XVI. Rute-Passagertrafik (Ind- og Udgaende) paa Københavns Lufthavn Kastrup.....	473
XVII. Det Danske Luftfartsselskabs Valutatilførsel og Valutaforbrug.....	474
XVIII. Omkostningsberegninger for 4 Privatbaner.....	475
XIX. Transportudgifter ved Befordring af Personer og Gods med Motorkøretøj.....	483

Endvidere er bilagt i alt 6 Kort over Omnibus- og Fragtmandsruter i Danmark.

1. Indledning. Kommissionens Nedsættelse og Opgaver m. v.

Kommissionen er nedsat af Ministeren for offentlige Arbejder ved Skrivelse til dens Medlemmer af 30. December 1936. Skrivelsen til Kommissionens Formand, Folketingsmand *N. P. Nielsen*, er saalydende:

„Som det vil være Hr. Folketingsmanden bekendt, har det voksende Antal Automobileer her i Landet medført en skadelig Konkurrence for Statsbanerne og Privatbanerne. Ogsaa mellem Automobileerne indbyrdes gør den stadig skærpede Konkurrence sin uheldige Indflydelse gældende, og man maa være forberedt paa, at denne Udvikling — der i øvrigt ikke er noget særligt for Danmarks Vedkommende, men i endnu højere Grad finder Sted i andre Lande — vil fortsættes og Konkurrencen blive endnu skadeligere for alle Parter. Allerede nu kan det siges, at de forhaandenværende Transportmidler ikke alene dækker Landets Transportbehov, men tillige er i Stand til derud over at udføre Transporter i meget betydeligt Omfang, saaledes at det eksisterende Materiel ikke bliver udnyttet efter sin Kapacitet. Fortsættes denne Udvikling, uden at der træffes regulerende Foranstaltninger, vil den have en for Samfundet uheldig Virkning, idet de i de forskellige Transportvirksomheder anbragte Kapitaler ikke vil kunne amortiseres, endsige forrentes.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under disse Forhold anset det for nødvendigt at nedsætte en Kommission med den Opgave at søge udarbejdet en samlet Trafikplan for hele Landet, saaledes at de enkelte Egenes Trafikbehov fuldt ud kan dækkes. Der bør søges tilrettelagt en Fordeling af Transportmulighederne mellem de forskellige Transportmidler, saaledes at der under Hensyntagen til Befolkningens Interesse i, at der aabnes Adgang til at faa det til enhver Tid værende Trafikbehov tilfredsstillet paa den bedste og billigste Maade, dog samtidig tages Sigte paa at opnaa den for Samfundet i sin Helhed mest økonomiske Udnyttelse af Transportmidlerne. Kommissionen vil endvidere have at undersøge de enkelte Trafikarters Forhold saavel i økonomisk som i trafikmæssig Henseende, derunder hvilke Transportmidler der bør nedlægges, i hvilken Henseende bemærkes, at det bør tilstræbes, at der sikres den Del af de bestaaende Transportvirksomheder, der maa nedlægges, en passende Afvikling, hvorom nærmere Forslag forventes udarbejdet af Kommissionen.

Ved Loven om Omnibus- og Fragtmandskørsel af 4. Juli 1927 tilsigtede man administrativt at faa tilvejebragt et Samarbejde mellem Baner og Biler, uden at der dog i Loven blev givet nærmere Regler herom. Da dette Samarbejde imidlertid langt fra er blevet gennemført i det Omfang, det maatte være ønskeligt, vil Kommissionen derhos have at udarbejde en Plan til et Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler, saaledes at Publikum bliver betjent bedst muligt.

Ved at meddele foranstaaende skal man, da Ministeriet vilde sætte Pris paa, om Hr. Folketingsmanden maatte være villig til at yde Deres gode Bistand i denne Sag, herved anmode Dem om at ville indtræde og som Formand lede Forhandlingerne i den nævnte Kommission, der vil have at foretage en Undersøgelse af de omhandlede Spørgsmaal med det Formaal til Ministeriet snarest muligt og senest inden den 1. Juli 1938 at fremsætte

et Forslag til en samlet Trafikplan for Landet og til de Foranstaltninger af regulerende Art, der i denne Forbindelse eventuelt vil være nødvendige for at opnaa en i økonomisk og samfundsmæssig Henseende rationel Ordning af den erhvervsmæssige Person- og Godstransport, idet man dog i denne Henseende bortser fra Søtransporterne.

Man har endvidere anmodet nedennævnte om at indtræde i Kommissionen, nemlig:

Kontorchef i Ministeriet for offentlige Arbejder *Ch. Buchwald*, der tillige vil fungere som Næstformand i Kommissionen og Leder af dennes Sekretariatsforretninger,

Folketingsmand *Fr. Andersen*, valgt af Rigsdagen,

Folketingsmand *J. Kyed*, valgt af Rigsdagen,

Folketingsmand *H. F. Ulrichsen*, valgt af Rigsdagen,

Folketingsmand *M. P. Rasmussen (Gylling)* valgt af Rigsdagen,

Amtsraadsmedlem, Gaardejer *J. Dalsgaard*, Roslev, udpeget af Amtsraadsforeningen i Danmark,

Borgmester *M. Mortensen*, Esbjerg, udpeget af den danske Købstadforening,

Amtsraadsmedlem *A. J. Andersen*, Tommerup pr. Knarreborg, udpeget af de samvirkende Sogneraadsforeninger,

Landstingsmand, Amtsraadsmedlem, Sogneraadsformand *O. J. Offersen*, Aaby pr. Aabyhøj, udpeget af Fællesorganisationen af Landkommuner med bymæssig Bebyggelse,

Direktør for Københavns Sporveje *E. A. G. V. Juel-Hansen*, udpeget af Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommunalbestyrelse,

Generaldirektør for Statsbanerne *P. Knutzen*,

Afdelingschef i Generaldirektoratet for Statsbanerne *E. D. F. Terkelsen*,

Amtmand *C. Saxild*, Holbæk, og Proprietær *Gudik Gudiksen*, Skive, (begge udpeget af Danske Privatbaners Fællesrepræsentation),

Direktør *S. Kyhl*, udpeget af Forenede danske Motorejere og Kgl. Dansk Automobilklub,

Kaptajn, Direktør *E. J. Ipsen*, udpeget af Motororganisationernes Fællesrepræsentation,

Formanden for det danske Luftfartsselskabs Bestyrelse, Kommandør *Godfred Hansen*,

Ekspeditionssekretær i Finansministeriet *E. Dige*,

Sekretær i dansk Jernbaneforbund *Chr. Vejre*, og Togfører *J. M. Herlak*, (begge udpeget af Organisationerne af de ved Statsbanerne og Privatbanerne ansatte Tjenestemænd),

Foreningsformand *Jul. Nielsen*, udpeget af Dansk Arbejdsmandsforbund,

Det bemærkes, at Fuldmægtig i Statistisk Departement, *H. Stjernqvist*, tillige med Sekretær i Ministeriet for offentlige Arbejder *J. Bang Christensen* vil fungere som Udvalgets Sekretærer, samt at Kommissionen vil være bemyndiget til at træde i Forhandling med Organisationer og Kommuner ude i Landet og til at tilkalde fornøden teknisk Assistance.

Sluttelig tilføjes, at man har meddelt Kommissionens Medlemmer, at de fra Dem vil modtage Underretning om Tid og Sted for Mødernes Afholdelse, og at de vil erholde sædvanlige Diæter og Godtgørelse for Befordringsudgifter i Anledning af Kommissionens Møder“.

Under Kommissionens Arbejde er Ekspeditionssekretær *E. Dige* og Fuldmægtig *H. Stjernqvist* begge udnævnt til Kontorchefer.

I Foraaret 1937 afgik Direktør *S. Kyhl* og Kontreadmiral *Godfred Hansen* ved Døden, hvorefter Generalsekretær, Orlogskaptajn *A. V. Jørgensen* efter Indstilling fra Kgl. Dansk Automobilklub og Forenede Danske Motorejere og Direktør *Knud Lybye*, Det danske Luftfartsselskab, er beskikket til Medlemmer af Kommissionen.

I December 1938 anmodede Borgmester *M. Mortensen* Ministeriet om af Helbredshensyn at maatte nedlægge sit Hverv som Medlem af Kommissionen, og i hans Sted er Borgmester *P. Christensen*, Helsingør, efter Indstilling fra den danske Købstadforening beskikket som Medlem af Kommissionen.

Den 15. Januar 1937 afholdt Kommissionen sit første Møde, i hvilket de i Kommissoriet stillede Opgaver drøftedes tillige med Planerne for Kommissionens Arbejde. Der var Enighed om, at det, for at Kommissionens Medlemmer i videst muligt Omfang kunde danne sig personlige Indtryk af de foreliggende Problemer, var nødvendigt at give de lokale Myndigheder og interesserede Institutioner Lejlighed til over for Kommissionen at fremsætte Redegørelser for de stedlige Forhold, og det besluttedes derfor at afholde en Række hertil sigtende Møder i Landets Amter. Saavel til Brug for Medlemmerne under disse Møder, der fandt Sted i Sommeren og Efteraaret 1937, og hvorfor der gøres nærmere Rede nedenfor, som til Brug ved Kommissionens Overvejelser i det hele var det nødvendigt at indhente forskelligt oplysende Materiale, og til Indsamling og Bearbejdelse af dette Materiale nedsattes et Underudvalg bestaaende af:

Formanden,

Næstformanden,

Trafikchef *E. Terkelsen*,

Amtmand *Saxild* og

Direktør *Ipsen*.

Dette Underudvalg, i hvis Arbejde Driftsbestyrer *C. Kuhlman* og Ingeniør *C. Thomsen* deltog som særlig tilkaldte Sagkyndige i Henhold til den Kommissionen givne Bemyndigelse, havde som sin første Opgave at tilvejebringe tilstrækkelig udtømmende Beskrivelser af de her i Landet eksisterende offentlige Transportmidler, der efter Kommissoriets Indhold falder inden for Kommissionens Arbejdsomraade. Der udsendtes Spørgeskemaer til samtlige Landets Privatbaner og gennem Amterne til alle Indehaverne af Tilladelser til Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer. Paa Grundlag af de indkomne Besvarelser udarbejdedes Beskrivelser af Privatbanerne, ved hvilket Arbejde Udvalget tillige var assisteret af Ingeniør ved Tilsynet med Privatbaner *H. Bentsen*, samt Oversigter vedrørende Omnibus- og Fragtmandsruterne i de forskellige Amter.

I de nævnte Beskrivelser indgaar endvidere en skønsmæssig Opgørelse over, hvor stor en Del af Transporterne i de enkelte Privatbaners Opland der afvikles af de forskellige Transportmidler. Materialet hertil er fremskaffet ved Udsendelse af Spørgeskemaer til Banernes Driftsbestyrere, der ved Henvendelser til de større Transportforbrugere i Oplandet har tilvejebragt de ønskede Oplysninger, der i det store og hele har været af en saadan Karakter, at Kommissionen har kunnet tage dem med i sine Overvejelser.

Ved Bedømmelsen af Trafikforholdene har Kommissionen fundet det hensigtsmæssigt at lade fremstille Kort over de eksisterende Baner og Automobilruter for derved at søge fremkaldt et Billede af, i hvor høj Grad de enkelte Egne kan anses for dækket

af Transportmidler. I dette Øjemed har man anmodet Amterne om at indsende Kort, hvorpaa er indtegnet de Omnibus- og Fragtmandsruter, hvortil der af vedkommende Amsraad pr. 1. Februar 1937 var meddelt Tilladelse. De indsendte Kort er derefter ved Underudvalgets Foranstaltning og med Assistance af Tegner i Ingeniørkorpset *I. A. Lander* indtegnet paa større Oversigtskort.

For saa vidt angaar de Statsbanestrækninger, jfr. nedenfor, som Kommissionen har ment at burde optage til Behandling, har man fra Generaldirektoratet for Statsbanerne modtaget Beskrivelser, der danner Grundlag for Kommissionens Overvejelser paa dette Punkt. I disse Beskrivelser er ogsaa optaget Resultaterne af iværksatte Undersøgelser af Trafikbehovet i disse Baners Opland.

Endelig har Udvalget fra Det Danske Luftfartsselskab indhentet et fyldigt Materiale vedrørende den indenlandske Luftfart, jfr. nedenfor under Afsnit 7.

Efter Indsamlingen og Bearbejdelsen af det nævnte Materiale afholdt Kommissionen i Sommeren og Efteraaret 1937 Møde i samtlige Landets Amter for, som nævnt, at supplere sine Erfaringer med Hensyn til de foreliggende faktiske Forhold. Til disse Møder, der afholdtes under Ledelse af de stedlige Amtmænd, var foranlediget indbudt Repræsentanter for de kommunale Myndigheder (Amts-, By- og Sogneraad), for Privatbanerne, for Motororganisationerne og for ledende Erhvervsorganisationer, ligesom der var Adgang for andre særlig interesserede til at deltage i Møderne. Der fandt ikke paa Møderne nogen egentlig Forhandling Sted, men der fremsattes over for Kommissionen forskellige Redegørelser og Udtalelser. Der var paa Forhaand stillet Privatbanebestyrelserne, Kommunerne og Repræsentanterne for Omnibus- og Fragtmandsruterne forskellige Spørgsmaal som Grundlag for de ønskede Redegørelser, der gav Kommissionen et godt Indblik saavel i de særlige lokale Forhold som i de Synspunkter, som paa Møderne blev fremført med Hensyn til mere almindelige Spørgsmaal.

Ifølge Kommissoriet er det overdraget Kommissionen at undersøge de enkelte Trafikmidlers Forhold og fremsætte saadanne Forslag, som maatte anses hensigtsmæssige til Gennemførelse af ordnede Tilstande paa Trafikomraadet (Trafikplan). Det paahvilede derfor ogsaa Kommissionen at foretage en Undersøgelse af Automobiltransporterne i Landet, men da Spørgsmaalet om Udarbejdelse af en ny Omnibus- og Fragtmandslov paa Tidspunktet for Kommissionens Nedsættelse var Genstand for Drøftelse i det i 1933 nedsatte Automobil- og Vejudvalg, maatte Kommissionen til en vis Grad lade sine Overvejelser bero paa Automobil- og Vejudvalgets Indstilling med Hensyn til en eventuel ny Lovgivning paa dette Omraade.

I Erkendelse af, at Udarbejdelse af Forslag til en ny Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel m. v. er nøje forbundet med de Problemer, som i øvrigt var til Behandling i Trafikkommissionen, besluttede Ministeren for offentlige Arbejder imidlertid efter Indstilling fra Automobil- og Vejudvalget at inddrage Spørgsmaalet om Revision af den gældende Omnibus- og Fragtmandslovgivning under Kommissionens Arbejde.

Ministeriets Skrivelse af 13. December 1937 til Kommissionen herom er saalydende:

„Efter at man fra Automobil- og Vejudvalget har modtaget Henstilling om, at Behandlingen af Spørgsmaalet om Revision af Lov Nr. 166 af 4. Juli 1927 om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer overgaar fra Udvalget til Trafikkommissionen, skal man anmode Kommissionen om i Forbindelse med Udarbejdelsen af Forslag til de Foranstaltninger, der vil være nødvendige for at opnaa en i økonomisk og samfundsmæssig

Henseende rationel Ordning af den erhvervsmæssige Person- og Godstransport, at ville fremkomme med fornødent Forslag til Revision af fornævnte Lov“.

Kommissionen har herefter ogsaa optaget dette Spørgsmaal til Overvejelse, jfr. nedenfor under Afsnit 4, idet det forberedende Arbejde har været overdraget et Underudvalg bestaaende af

Formanden,
Næstformanden,
Folketingsmand Fr. Andersen,
Folketingsmand J. Kyed,
Folketingsmand H. F. Ulrichsen,
Folketingsmand Rasmussen (Gylling),
Trafikchef Terkelsen,
Amtmand Saxild,
Direktør Ipsen,
Orlogskaptajn A. V. Jørgensen,
Sekretær Vejre og
Togfører Herlak.

Udvalget, der tillige fik til Opgave at fremkomme med Forslag til Retningslinier for en Sanering af Privatbanerne, jfr. nedenfor under Afsnit 5, supplerede sig under Forhandlingen med:

Generaldirektør Knutzen,
Foreningsformand Jul. Nielsen,
Sporvejsdirektør Juel-Hansen,
Kontorchef Dige og
Proprietær Gudiksen,

ved de Forhandlinger, der drejede sig om de af de paagældende Medlemmer repræsenterede Interesser.

Til Brug ved dette Underudvalgs Arbejde er der fra Udlandet indhentet forskellige Oplysninger.

Efter Udarbejdelsen af de nævnte Retningslinier for Saneringen af Privatbanerne nedsattes et nyt Underudvalg til at foretage en Gennemgang af Privatbanerne paa Grundlag af de i Retningslinierne angivne Synspunkter.

Dette Underudvalg bestod af:

Formanden,
Næstformanden,
Trafikchef E. Terkelsen,
Amtmand C. Saxild,
Direktør E. Ipsen,
Kontorchef Dige og
Togfører Herlak.

I Udvalgets Arbejde deltog endvidere som særlig tilkaldte sagkyndige Driftsbestyrer *C. Kuhlman* og Ingeniør *C. Thomsen*.

Udvalget fik tillige den Opgave at gennemgaa og fremkomme med Indstilling til Kommissionens Plenum angaaende de fornævnte Spørgsmaal med Hensyn til Statsbanernes Sidelinier samt for saa vidt angaar den indenlandske Luftfart.

Efter Afslutningen af Kommissionens Arbejde er Udkast til Betænkning udarbejdet af et Redaktionsudvalg bestaaende af:

Formanden,
Næstformanden,
Trafikchef *E. Terkelsen,*
Direktør *E. Ipsen* og
Sekretær *Vejre.*

Ogsaa i Redaktionsudvalgets Arbejde har Driftsbestyrer *Kuhlman* og Ingeniør *Thomsen* medvirket.

Ved Kommissionens Drøftelser vedrørende de ved Privatbanerne ansatte Tjenestemænds pensionsmæssige Forhold samt ved Udarbejdelsen af det disse Spørgsmaal vedrørende Afsnit af Betænkningen har Kommissionen haft Assistance af Raadsformand *O. B. Kofoed* som tilkaldt sagkyndig.

Begge Kommissionens Sekretærer har deltaget i Arbejdet i alle de nedsatte Underudvalg.

Fristen for Afgivelsen af Kommissionens Betænkning var ved Kommissoriet ansat til den 1. Juli 1938. Under Hensyn til Kommissionens meget betydelige Forretningsomraade, der yderligere blev udvidet i ikke uvæsentlig Grad ved Overdragelsen til Kommissionen af Arbejdet med Forslag til en ny Lovgivning om Omnibus- og Fragtmandskørsel m. v., anmodede Kommissionen ved Skrivelse af 9. Juni 1938 Ministeriet om Forlængelse af Fristen til 1. Januar 1939, og senere har Ministeriet ved Skrivelse af 15. December 1938 yderligere forlænget Fristen til 1. Juni 1939.

Kommissionens Opgave er ifølge Kommissoriet *at fremsætte Forslag til en samlet Trafikplan for Landet og til de regulerende Foranstaltninger, der i denne Forbindelse eventuelt vil være nødvendige for at opnaa en i økonomisk og samfundsmæssig Henseende rationel Ordning af den erhvervsmæssige Person- og Godstransport.* Det maatte herefter skønnes nødvendigt først at søge defineret, paa hvilken Maade Begrebet Trafikplan rettelig burde opfattes, navnlig ogsaa fordi det saavel under Kommissionens Møder med de lokale Myndigheder som i Presseomtale og andre Udtryk for den offentlige Mening viste sig, at der herskede ret forskellige Opfattelser af, hvad man tænkte sig som Kommissionens Arbejdsomraade.

En Trafikplan i videre Betydning maa omfatte en fuldstændig Tilrettelægning af Trafikken i det af Trafikplanen omfattede Omraade. En Gennemførelse af en Trafikplan i denne Betydning vilde kræve en Undersøgelse af, hvorledes det eksisterende (og kommende) Trafikbehov tilfredsstilles paa den samfundsøkonomisk hensigtsmæssigste Maade, og maatte som sin Forudsætning have en Anlægs- og Anskaffelsesplan for Tilvejebringelse af de Anlæg og Transportmidler, som efter Undersøgelsen maa anses for at være de mest egnede til Trafikkens Afvikling. Anlæggene maatte omfatte saavel Baner og Veje som Broer, Havne, Lufthavne, Bygninger (f. Eks. Garageanlæg), elektriske Anlæg o. m. a., og Anskaffelserne maatte omfatte det samlede Behov af rullende, sejlende og flyvende Materiel med Tilbehør. Hertil maatte vel nødvendigvis slutte sig en Forbrugsplan, navnlig med Hensyn til Brændselsbehov (Kul, Olie m. v.). Men Arbejdet med Gennemførelse af en Trafikplan i denne omfattende Betydning vilde ikke kunne indskrænke sig hertil.

Der maatte foretages en detaljeret Fordeling af Transportobjekterne paa de enkelte Transportmidler og en minutøs Opbygning af hele Transportorganisationen. Der maatte fastlægges efter indgaaende Undersøgelser den for hele Samfundet bedste Takstpolitik med Afvejelse af, efter hvilke Hensyn Transportomkostningerne skal fordeles (eventuelt Fordeling af en større eller mindre Del af Omkostningerne paa hele Befolkningen ved Tilskud fra det offentlige (Skatter)), subsidiært Principper for Fordeling af Omkostningerne mellem Trafikanterne (Vægt- eller Værditarif). Der maatte udarbejdes Køreplaner, der sikrede saavel den bedst mulige Udnyttelse af de enkelte Trafikmidlers Muligheder som det bedst mulige Samarbejde imellem Transportmidlerne o. s. v. Endelig maatte Gennemførelsen af en saadan Trafikplan for et Omraade, hvor der tidligere har udviklet sig en omfattende Transportorganisation, medføre Foranstaltninger til Afvikling af eksisterende Trafikmidler, for hvilke der ikke vilde blive Anvendelse under en Nyordning.

I denne omfattende Betydning har Kommissionen ikke opfattet den i Kommissoriet omhandlede Trafikplan. Kommissionen maa anse det for udelukket, at en Trafikplan af det angivne Omfang vil kunne gennemføres her i Landet. Rent bortset fra at det maaske i det hele vil være tvivlsomt, om en Trafikplan i den anførte Betydning overhovedet kan udarbejdes, naar henses til den Tid, der vil medgaa hertil, sammenholdt med den Omstændighed, at de faktiske Forhold, hvorpaa Planen skulde bygges, skifter fra Aar til Aar, saaledes at Grundlaget for Planen vilde være forældet, før Arbejdet med den var afsluttet, bemærkes, at der for Øjeblikket ikke foreligger og kun meget vanskeligt kan fremskaffes tilstrækkelig fyldestgørende Oplysninger om forskellige Forhold, som nødvendigvis maa kendes ved Udarbejdelsen af en saadan Plan. Eksempelvis skal nævnes, at der ikke haves Oplysninger, ej heller skønsmæssige, om de Transporter af saavel Personer som Gods, der finder Sted med private Automobiler. Endvidere vil Hensynet til de ved de nuværende Trafikmidler beskæftigede, de foreliggende økonomiske og valutariske Forhold, de politiske Synspunkter, som ogsaa spiller ind ved Bedømmelsen af Trafikforholdene, være nogle af de Faktorer, som gør Gennemførelsen af en saadan Plan overordentlig vanskelig.

Dertil kommer, at man af selve Kommissoriet kan udlede en Forudsætning om, at det ikke er Tanken at søge en Trafikplan i den oftnævnte vide Betydning gennemført, idet Søtransporterne udtrykkeligt er undtaget fra de Forhold, som skal være Genstand for Drøftelse i Kommissionen. Uden at have disse Transporter med vil det være udelukket at udarbejde en fuldstændig Trafikplan for Danmark, hvor netop Befordringerne med Skib spiller en saa betydelig Rolle paa Grund af Landets Karakter.

Den i Kommissoriet omhandlede Trafikplan maa derfor være af en mindre indgribende Karakter, og navnlig maa det forudsættes, at Udgangspunktet for Planens Udarbejdelse maa være de bestaaende Trafikforhold i Landet og de eksisterende Trafikmidler. Opgaven maa være at tilrettelægge en Trafikordning, hvorefter det tilstedeværende Transportbehov tilfredsstilles paa den samfundsøkonomisk fordelagtigste Maade ved Hjælp af de Transportorganer, som findes, saaledes at en Del af de nuværende Trafikmidler, som efter den stedfundne Udvikling maa anses for mindre egnede til fremdeles at deltage i Samfundets Transportorganisation, udskydes, at samfundsmæssig skadelig Konkurrence undgaas mellem de Trafikmidler, hvis Betydning ogsaa i Fremtiden maa erkendes, og at der søges gennemført Foranstaltninger til Støtte af disse Transportmidlers Økonomi.

Under Møderne i Amterne er der Gang paa Gang over for Kommissionen fremsat Ønsker om, at Kommissionen vilde anbefale forskellige Vejanlæg i Amterne, idet man forudsatte, at Kommissionen skulde udarbejde en „Vejplan“. Kommissionens Flertal er imidlertid af den Formening, at ikke alene Udarbejdelsen af en samlet Vejplan for hele

Landet, men ogsaa Vejanlæg i de enkelte Amter maa ligge uden for de Opgaver, det er overdraget Kommissionen at afgive Indstilling om. En samlet Vejplan for hele Landet bør efter Flertallets Opfattelse udarbejdes af Vejautoriteterne, og nye Vejanlæg bør i Overensstemmelse med de nu gældende Vejlove foreslaas bragt til Udførelse af de paagældende kommunale Raad ogsaa i Tilfælde, hvor man beslutter sig til at nedlægge en Privatbane.

Kommissionens Opgave maa herefter være at søge gennemført en Sanering baade i Henseende til de enkelte Trafikmidlers økonomiske Grundlag og til de Forhold, hvorunder Trafikken fremtidig bør foregaa her i Landet. Det er i saa Henseende af afgørende Betydning for Opgavens Løsning, at Spørgsmaalet om Revision af Lovgivningen om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer er overdraget til Kommissionen, idet denne Lovgivning, ved hvis Forberedelse det ogsaa er nødvendigt at optage til Undersøgelse Spørgsmaalet om det saakaldte „frie“ Vognmandserhverv, ikke blot vil være afgørende for den Trafik, som direkte falder ind under den, men ogsaa vil have den allerstørste Indflydelse paa de Vilkaar, hvorunder andre Trafikmidler, navnlig Jernbaner, vil komme til at udøve deres Virksomhed, saaledes at en Bedømmelse af for Eksempel en Privatbanes fortsatte Eksistensmulighed i meget høj Grad vil bero paa Indholdet af en ny Omnibus- og Fragtmandslovgivning.

Ud fra dette Synspunkt har da Kommissionen gennem en Undersøgelse dels af de eksisterende Trafikmidlers Forhold, dels af de almindelige Principper, som under de givne Forudsætninger bør lægges til Grund ved Trafikkens Fordeling her i Landet, søgt at danne sig en Opfattelse af de Retningslinier, hvorefter en fremtidig Trafikordning bør gennemføres. Disse Retningslinier finder først og fremmest Udtryk i Kommissionens Forslag til en ny Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel m. v. med Motorkøretøjer, i hvilket Forslag ogsaa findes Bestemmelse om de nye Organer, Trafiknævnene, som skulde have som Opgave at tilrettelægge denne Trafik i de enkelte lokale Omraader efter de angivne Retningslinier. Dernæst har Kommissionen paa Grundlag af disse Retningslinier undersøgt Spørgsmaalet om en Sanering af visse Trafikmidler, som vil indgaa under den Ordning, der eventuelt vil blive etableret paa Grundlag af Kommissionens Indstillinger.

Som foran nærmere udviklet maa Trafikkommissionens Arbejde med Hensyn til Opstillingen af en Trafikplan for *Jernbanernes* Vedkommende i alt væsentligt begrænses til en Behandling af Spørgsmaalet om en *Sanering af visse Banelinier*.

Det følger allerede heraf, at der ikke for *Statsbanernes* Vedkommende kan blive Tale om nogen almindelig Undersøgelse af Statsbanernes Forhold, og endvidere, at samtlige Hovedlinier maa forudsættes at ligge uden for Kommissionens Arbejdsomraade. Dette maa være begrænset til de sekundære Linier, navnlig Sidebaner, hvor det økonomiske Resultat maa forudsættes — og ved nærmere Undersøgelse vise sig — at være særlig ugunstigt, og hvor derhos Udviklingen i Egnen har formet sig saaledes, at Banens Betydning nu er saa forholdsvis ringe, at Spørgsmaalet om dens fortsatte Drift naturligt maa melde sig ved en landsomfattende Undersøgelse som den Kommissionen paahvilende. Konstateringen af et endog meget betydeligt Driftunderskud er efter Kommissionens Opfattelse ikke i sig selv tilstrækkeligt til at motivere Forslag om en Banelinies Nedlæggelse. Dertil kræves yderligere, at man skal have en underbygget Opfattelse af, at Befolkningen i Egnen har svigtet Banen, saaledes at Egnens Trafikbehov overvejende afvikles uden om denne.

Foruden Spørgsmaalet om Nedlæggelse af visse Sidebaner har Kommissionen behandlet Spørgsmaalet om Opretholdelse af *Trinbrætter*, d. v. s. enkelt indrettede Standsningssteder paa fri Bane, beregnet til Afsætning og Optagelse af rejsende, men ikke

anden Ekspedition. Kommissionens Redegørelse vedrørende dette Spørgsmaal findes nedenfor under Afsnit 6.

For *Privatbanernes* Vedkommende vil en Nyordning af Retningslinierne for Trafikkens Afvikling her i Landet faa Betydning for den langt overvejende Del af disse Baner. Kommissionen har derfor undersøgt samtlige Privatbaners Forhold paa Grundlag af de forannævnte Retningslinier, dels for at søge klarlagt, hvilke af disse Baner der fremdeles, i hvert Fald for en Aarrække, bør indgaa i Transportorganisationen, og hvilke der maa anses for mindre vel egnede til at fortsætte som Transportfaktorer, dels for at danne sig en Opfattelse saavel af de specielle Foranstaltninger, som bør bringes til Anvendelse til Sanering af den førstnævnte Art af Baner, som af de særlige Foranstaltninger, der maa skønnes hensigtsmæssige i Tilfælde af Nedlæggelse af Baner af den anden Art. Kommissionen har foretaget en Inddeling af Privatbanerne i 4 Grupper, *en Gruppe* omfattende de Baner, som kan antages fremdeles at kunne fortsætte deres Virksomhed, uden at særlige Foranstaltninger for deres Vedkommende skønnes nødvendige, *en Gruppe*, der omfatter saadanne Baner (betydningsfulde for Afviklingen ogsaa af mere end den rent lokale Egnstrafik), der har varig almen trafikale Betydning, men som har nogen Støtte behov til Gennemførelse af fornøden Modernisering, *en Gruppe* omfattende de Baner, der har egnstrafikal Betydning i hvert Fald antagelig for en Aarrække, og som har Støtte behov, og endelig *en Gruppe* omfattende de Baner, hvis Forhold er saadanne, at Kommissionen maa fraraade, at der ydes dem Statsstøtte, dog med Undtagelse paa enkelte Punkter, jfr. nærmere i Afsnit 5.

De Støtteforanstaltninger, som foreslaas gennemført, er dels saadanne, som uden videre faar Betydning for alle Baner i Gruppe 2 og 3, i enkelte Undtagelsestilfælde ogsaa for de i Grupperne 1 og 4 placerede Baner, dels saadanne, som tænkes bragt til Anvendelse for de enkelte Baner efter disses individuelle Forhold. De sidste Foranstaltninger, der navnlig vil bestaa i Støtte til Gennemførelsen af Modernisering, bør være betinget af, at der ogsaa i Relation til konkurrerende Trafikmidler sikres de paagældende Baner rimelige Arbejdsvilkaar.

Medens Kommissionen ikke stiller Forslag om Nedlæggelse af Baner, har man ikke kunnet se bort fra den Mulighed, at Kommissionens Bedømmelse af Banernes Forhold vil kunne foranledige de interesserede Kommuner til at overveje Spørgsmaalet om Likvidation af Baner. Med denne Mulighed for Øje og under Hensyn til det i Kommissoriet givne Paalæg om, at det bør tilstræbes, at der sikres den Del af de bestaaende Transportvirksomheder, der maa nedlægges, en passende Afvikling, har Kommissionen overvejet, hvilke Foranstaltninger der vil kunne lette Likvidationen af de Baner, hvis Drift besluttet standset. Hovedproblemet i saa Henseende har været det at søge sikret de likviderende Baners fast ansatte Personale, der, for saa vidt angaar den Del af Pensionen, der ikke dækkes gennem de paagældende Pensionsfond, vil være henvist til som simple Kreditorer at gøre deres Pensionskrav gældende i vedkommende Banes Bo. Det maa befrygtes, at ikke alle likviderende Privatbaners Boer vil være tilstrækkelige til at dække disse Krav. Kommissionen har overvejet og foreslaar en Ordning, hvorefter der skulde være Mulighed for at sikre i hvert Fald en Del af Personalet fra likviderende Baner den væsentligste Del af deres Pensionsrettigheder i Forbindelse med ny Beskæftigelse. Ogsaa Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af det størst mulige Likvidationsudbytte til Gavn for Banens Kreditorer, og blandt disse navnlig for den Del af Personalet, som ikke kan sikres ved fornævnte Ordning, har Kommissionen drøftet. Kommissionen har dog ikke ment at kunne fremkomme med Forslag til særlige Forholdsregler i saa Henseende, idet man blot skal henvise til den særlige Mulighed for Afhændelse af egnet Materiel, som ligger i den Modernisering af andre Baner, der indgaa som Led i Kommissionens Saneringsforslag.

Konsekvensen af en Banes Likvidation i Henseende til Nyordningen af den paagældende Egns Trafikforhold gennem Etablering af nye Omnibus- og Fragtmandsruter har Kommissionen ment at burde overlade til de i Kommissionens Forslag til en ny Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer m. v. omhandlede Organer (Trafiknævne) at drage efter de i Lovforslaget angivne Retningslinier.

For Omnibus- og Fragtmandsruterens Vedkommende har Kommissionen ifølge Sagens Natur ikke kunnet komme ind paa de enkelte Ruters Forhold med en individuel Sanering for Øje. De Foranstaltninger, som for disse Trafikmidler bør bringes til Anvendelse, maa være af kollektiv Art og vil først og fremmest finde Udtryk i de almindelige Retningslinier for offentlig Automobiltrafik, som maatte blive lovfæstet. Kommissionen har dog fundet det naturligt, at der ogsaa søges gennemført enkelte andre Foranstaltninger til Sikring af et tryggere økonomisk Grundlag for de enkelte Virksomheder.

Saaframt det maatte vise sig nødvendigt at likvidere nogle af de eksisterende Ruter — og Skønnet herover bør som foran anført udøves af de lokale Organer, Trafiknævne — gaar man ud fra, at disse Organer i Forbindelse hermed ogsaa optager til Behandling de Foranstaltninger, som i saa Henseende findes paakrævede.

Derimod har Kommissionen for saa vidt angaar den øvrige offentlige Automobiltrafik, Hyrekørsel og Selskabskørsel samt Vognmandskørslen kun beskæftiget sig med Foranstaltninger af almindelig regulerende Art.

Den indenlandske Luftfart har Kommissionen drøftet paa Grundlag af det indhentede Materiale, hvorom nærmere gøres Rede nedenfor i Afsnit 7.

Det danske Luftfartsselskabs Deltagelse i Driften af udenlandske Luftfartsruter har Kommissionen betragtet som liggende uden for Kommissariatet.

Endelig har Kommissionen overvejet Mulighederne for Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler, hvorhos Spørgsmaalet om Omkostningsberegning vedrørende Jernbanedrift og Automobilkørsel er behandlet. Herom er der nærmere gjort Rede nedenfor i Afsnit 8 og 9.

Medlem af Kommissionen, *P. Christensen* tiltræder Kommissionsflertallets Betænkning med Forbehold af følgende Bemærkninger:

Da jeg som Stedfortræder for Købstadforeningens Repræsentant i Kommissionen først er tiltraadt denne ved de afsluttende Plenarmøder, har jeg ikke haft Lejlighed til at deltage i Kommissionens forberedende og undersøgende Arbejde. Paa dette sene Tidspunkt har det ikke været muligt at opnaa saadanne principielle Ændringer i Kommissionsflertallets Betænkning, som jeg kunde have ønsket.

Under Plenarmødernes Forhandlinger er der foretaget enkelte Realitetsændringer i Flertalsbetænkningen, og navnlig da denne indeholder tilfredsstillende Forslag med Hensyn til Varetage af Personalets Interesser under en Privatbanes Likvidation, finder jeg ikke Anledning til at gaa imod Betænkningen, som desuden indeholder et særdeles værdifuldt oplysende Materiale.

Jeg maa imidlertid beklage, at Kommissionen ikke har kunnet løse den Opgave, som af Ministeriet for offentlige Arbejder blev givet ved Kommissionens Nedsættelse med Hensyn til Hovedretningslinjer for en landsomfattende Trafikplan. De Vanskeligheder, som Kommissionsflertallet paapeger, skal erkendes, men det maa dog formenes, at der kunde have været trukket visse Hovedlinjer op for Trafikproblemernes Udvikling her i Landet.

Der sigtes hermed bl. a. til *Konkurrencen, Personalets Arbejdsvilkaar* og *Gruppering af Privatbaner og Statsbanernes Sidelinjer*.

Der synes at være almindelig Enighed om, at til offentlig Trafik skal udkræves Koncession. Naar dette er Tilfældet, synes det ogsaa rimeligt, at de koncessionsgivende Organer skal søge at regulere Konkurrencen mellem de koncessionerede Virksomheder og hindre Misbrug af Kapitalinvestering, sideordnet med, at Koncessionsvirksomhederne kontrolleres og reguleres i Forholdet overfor Forbrugerne med Hensyn til Rutelægning, Køreplan og Takster.

Ud fra dette Synspunkt burde der i Lov om Rutebil- og Fragtmandskørsel være indeholdt følgende Bestemmelse:

„Bevillinger til Rutebilkørsel og Fragtmandskørsel indenfor en Banes naturlige Egnsomraade skal fortrinsvis gives til den paagældende Bane, saafremt Banens Drift og Opretholdelse er sikret for Bevillingsperioden.

Uoverensstemmelser herom mellem Bevillingsmyndigheden og Banen forelægges Ministeriet for offentlige Arbejder til endelig Afgørelse“.

Personalets Arbejdsvilkaar er baade et Konkurrencespørgsmaal og et alment socialt Spørgsmaal, ligesom det naturligvis ogsaa er et vitalt Problem for Lønarbejderne.

Inden for Privatdriftens fri Konkurrenceforhold maa Arbejdsgivere og Arbejdere klare dette Spørgsmaal gennem de frie faglige Organisationer ved Forhandling eller Kamp, eventuelt Statsindgreb. Noget anderledes stiller Forholdet sig for *koncessionerede Virksomheder*. Der er ogsaa her Brug for faglige Organisationer til at varetage Personalets Interesser, men for Statens Vedkommende fastsættes Løn, Arbejdstid og Pension af Rigsdagen efter forudgaaende Forhandlinger med vedkommende Personaleorganisationer.

Naar det er offentlige Organer, som giver Trafikkoncessionerne til *Statsbaner, Privatbaner, Bilruter* og *Færgesfart*, bør ensartede Arbejdsvilkaar for Personalet med Hensyn til Løn og Arbejdstid være sikret ved Lov for disse Trafikvirksomheder — eller i hvert Fald ved en Lovbestemmelse om, at Arbejdsvilkaarene skal fastsættes ved Overenskomst med de respektive *Hovedorganisationer* for Personalet. Den for Chaufførerne fastsatte Køretid bør ogsaa være gældende for selvkørende Vognmænd.

Grupperingen af Privatbanerne og Statsbanernes Sidelinjer er livsvigtige Spørgsmaal for Kommunerne og for de paagældende Egne. Jeg har derfor ønsket et helt andet principielt Grundlag for Gruppering og fremtidige Retningslinjer end foreslaaet i Flertallets Betænkning. Mit Forslag herom under Plenarmødernes Forhandlinger gik ud paa følgende:

Gruppe 1.

Baner, der drives og opretholdes uden Tilskud fra Staten.

Gruppe 2.

Baner, der har Betydning som Led i eller som Føderuter til Danmarks Hovedtrafiknet, og som derfor enten overtages af Staten eller fortsætter som Privatbane med *Staten som Garant* for Driftens Opretholdelse og for *Dækning af eventuelt Underskud*.

Gruppe 3.

Baner, der har Betydning for den paagældende Egn, og som derfor opretholdes paa Betingelse af, at Amt og Kommuner indenfor Banens Omraade garanterer Opretholdelse af Banens Drift og deltager i Dækning af eventuelt *Driftsunderskud med Halvdelen*, medens *Staten udreder den anden Halvdel*. Denne Deling af Driftsunderskuddet gælder ogsaa alle Moderniserings- og Anlægsudgifter.

Gruppe 4.

Baner, der ikke opfylder Betingelserne under Gruppe 1, 2 og 3.

Statsbanernes Sidelinjer

tages op til Undersøgelse og Behandling efter samme Retningslinjer som angivet for Privatbanernes Gruppering, med Adgang til Støtte fra de paagældende Kommuner (Amt) som anført under Gruppe 3.

Svaret paa, hvilken Gruppe den enkelte Bane kommer ind under, maa afgives af Banerne selv paa Grundlag af egen Driftsbalance eller Kommunegaranti, med Undtagelse af Gruppe 2, der helt maa betragtes som et Statsanliggende.

Finder Lovgivningen, at en Bane har Betydning som Led i Danmarks Hovedtrafiknet, er der ingen Rimelighed i, at de paagældende Kommuner i Banens Opland skal betale til Banens Opretholdelse paa anden Maade end Landets øvrige Skatteydere.

Omvendt er det heller ikke rimeligt, at en Banelinje, der ikke har Betydning som Led i Danmarks Hovedtrafiknet, skal opretholdes af Landets Skatteydere uden lokalt Bidrag fra den Egn, for hvis Skyld Banen opretholdes. En lokal Bane vil dog altid have nogen Betydning for det samlede Trafiknet, selv om den ikke direkte kan siges at være et Led deri, hvorfor det ikke er ubilligt, at Staten skal garantere med Halvdelen. Derved sker kun dette, at den paagældende Egn stilles lige med de Egne, hvor Statsbaner og Gruppe 2 Baner dækker Trafikbehovet, og det er Hjælp til Selvhjælp. Kan en saadan Kommunegaranti ikke opnaas, maa Banen likvidere og give Plads for Biludviklingen.

Medlem af Kommissionen, *K. Lybye*, har ønsket at afgive følgende Udtalelse:

Da jeg først ved Ministeriet for offentlige Arbejders Skrivelse af 13. Februar 1939 er udpeget som Medlem af den under 30. December 1936 nedsatte Trafikkommission, har jeg ikke haft Lejlighed til i fuld Udstrækning at følge Kommissionens Arbejde — omend jeg ogsaa forud for det Tidspunkt, da jeg blev Medlem af Kommissionen, ved enkelte Lejligheder har været tilkaldt, naar Luftfartsforhold har været til Behandling. Ved de forholdsvis faa Møder, jeg har deltaget i, har jeg ikke kunnet erhverve mig tilstrækkelig Indsigt i det meget omfattende Emne til at kunne tage Stilling til de af Kommissionens Flertal og diverse Mindretal tagne Standpunkter i Spørgsmaal vedrørende Statsbaner og Privatbaner indbyrdes eller mellem Banerne og Automobiltrafikken. Som Følge heraf har jeg betragtet min Deltagelse i Kommissionen som kun omfattende den Del af Opgaven, der omhandler Lufttrafikken og dennes Forhold til Jernbanerne og Automobiltrafikken.

Et Mindretal (*A. J. Andersen, Dalsgaard, Jørgensen, Kyed og H. F. Ulrichsen*) kan ikke tiltræde Flertallets Bemærkninger til Indledningen, men ønsker at udtale:

Ifølge Kommissoriet skal Kommissionen fremsætte et Forslag til en samlet Trafikplan for hele Landet, og til de Foranstaltninger af regulerende Art, der i denne Forbindelse eventuelt vil være nødvendige for at opnaa en i økonomisk og samfundsmæssig Henseende rationel Ordning af den erhvervsmæssige Person- og Gods-transport, idet man dog i denne Henseende bortser fra Søtransporterne.

Efter Mindretallets Opfattelse har Kommissionen ikke i sin Betænkning fremsat et Forslag til en samlet Trafikplan for Landet, idet man i et saadant Forslag ikke kunne undlade at beskæftige sig med saavel Vejnet som Jernbanenet. Mindretallet er nemlig af den Opfattelse, at Vejplanerne for en Egn i adskillige Tilfælde vil være afgørende for, om en Jernbanelinie skal opretholdes eller nedlægges, ligesom Realisationen af større Vej- og Broplaner vil være af en ganske anderledes gennemgribende Betydning for Afviklingen af Landets Trafik end enkelte mindre Jernbaners Nedlæggelse, og derfor burde Vejplaner have været inddraget under Kommissionens Arbejde. Ved paa Møderne rundt i Landet at lade forespørge, om Befolkningen havde særlige Ønsker om nye Vejanlæg, er der endvidere vakt berettigede Forventninger om, at Kommissionen vilde beskæftige sig med disse saa betydningsfulde Spørgsmaal.

2. Om de paa Amtsmøderne fremsatte Udtalelser og Oplysninger.

Trafikkommissionen afholdt i 1937 Møder i Landets Amter, hvor Repræsentanter for de forskellige kommunale Myndigheder, for Privatbanerne, Motororganisationerne og Erhvervsorganisationerne, Turistforeninger m. fl. fik Lejlighed til over for Kommissionens Medlemmer at udtale sig om Trafikforholdene i de paagældende Amter, og for at der kunde blive et ensartet Udgangspunkt for Forhandlingerne i de forskellige Amter, anmodede man paa Forhaand Amtmændene om at foranledige, at følgende Punkter blev besvaret paa Møderne:

1. Privatbanens Betydning som Trafikfaktor i Egnen, derunder hvilke særlige Transportopgaver der foreligger i denne Banes Opland.
2. Hvilken Konkurrence Banen er udsat for.
3. Mulighederne for Samarbejde med koncessionerede Bilruter.
4. Hvad en eventuel Nedlæggelse af Banen maa ventes at ville komme til at betyde for Egnen saavel i trafikal som i økonomisk Henseende og eventuelt i Henseende til Krav om nye Vejanlæg eller lignende samt Nedlæggelsens Betydning for Personalet.
5. Muligheden for Merindtægt eller Mindreudgift under de nuværende Driftsforhold.
6. Om Banerne driver Vognmandskørsel, bortset fra Udkørsel af Gods til og fra Stationer.
7. Muligheden for Centralisation af Baners Ledelse — Samdrift med andre Baner.

Disse Oplysninger forudsattes givet af Banens Bestyrelse, eventuelt Driftsbestyreren.

Fra Kommunernes Repræsentanter ønskede man Oplysning om:

1. Kommunernes Stilling til Dækning af Privatbanens Driftsunderskud.
2. Hvorledes er Befolkningen tilfreds med Transportforholdene i Oplandet?

For Automobilruterens Vedkommende vilde man gerne vide:

1. Hvorledes Egnens Trafikbehov er dækket gennem Omnibusruterne og Fragtmandsruterne, og om der er for mange Koncessionshavere paa enkelte Strækninger.
2. Om Befolkningen har Ønsker om andre Forbindelser.
3. Om der findes Normaltariffer for Godsbefordring, og om Amtet har krævet disse anvendt ved Koncessionsudstedelser.
4. Tariffer, Lønnings- og Arbejdstidsforhold, Kørselsforhold saavel for koncessionerede som for ikke-koncessionerede Fragt- og Vognmænd.
5. Om der er særlige Ønsker om nye Vejanlæg eller lignende.

Som Regel blev der ved Møderne overladt Kommissionen et Manuskript til de mere betydningsfulde Indlæg, og det saaledes foreliggende Materiale i Forbindelse med det almindelige Referat af Møderne giver et fyldigt Indblik i de Trafikproblemer, som i særlig Grad trænger sig paa i Landets forskellige Dele, og hvoraf Kommissionen i det følgende skal omtale det væsentligste.

Ved Amtsmøderne er Konkurrenceforholdet mellem Banedrift og Biltrafik overalt blevet fremhævet som det vigtigste Trafikproblem, men det maa dog fremhæves, at de lokale Forhold saavel i geografisk som erhvervmæssig Henseende kan arte sig meget forskelligt fra Amt til Amt, hvorved dette Konkurrenceforhold kan antage en forskellig Karakter og Styrke, og hertil kan føjes, at Befolkningens Syn paa Trafikforholdene, bl. a. udtrykt ved de kommunale Myndigheders Vedtagelser, ingenlunde er det samme overalt, ligesom Privatbanernes Foranstaltninger mod Bilkonkurrencen er afhængig af lokale Forhold.

Af de kommunale Myndigheder skal først omtales Amtsraadene, som dels efter Omnibus- og Fragtmandsloven af 1927 har Bemyndigelse til at tildele Koncessioner paa Omnibus- og Fragtmandsruter, dels ved Amtets Deltagelse som Aktionær i Privatbaner kan være interesseret i Banernes økonomiske Resultater, og endelig som bevilgende Myndighed er interesseret i Amtets Vejvæsen. Hertil maa føjes, at Amtsraadet, ikke mindst af skattemæssige Grunde, er interesseret i en gunstig Udvikling inden for de paagældende Amters Erhvervsliv.

For en Række Amters Vedkommende er det oplyst, at Amtsraadenes Stilling over for Ansøgninger om Tildeling af Koncession paa Omnibus- eller Fragtmandsruter har været paavirket af, om de paagældende Ruter kan tænkes i væsentlig Grad at genere bestaaende Privatbaner, medens man i andre Amter har tillagt dette Hensyn en underordnet Betydning og derfor i vidt Omfang har imødekommet Ansøgninger om Ruter bl. a. for derigennem at skabe en prisregulerende Faktor. I det specielle statistiske Afsnit om Omnibus- og Fragtmandsruterne er der foretaget en amtsvis Opgørelse af visse Hovedtal for Ruterne, som i nogen Grad illustrerer Amtsraadenes forskellige Indstilling i denne Henseende. Af de paa Møderne fremkomne Oplysninger skal derfor blot anføres enkelte Udtalelser. Nogle Amtsraad har begunstiget den frie Konkurrence, idet det dog samtidig er udtalt, at der nu synes at være kommet for mange Biler. Andre Amtsraad hævder at have været tilbageholdende med Tildeling af Koncessioner. Atter andre Amtsraad har støttet Stats- og Privatbaner, nogle dog alene Privatbanerne bl. a. ved Forhandling om disses Overtagelse af Ruter og har derigennem søgt at bevare Banernes naturlige Opland for disse.

Som Aktionær i Privatbaner har de forskellige Amtsraad været stillet over for Spørgsmaalet om at deltage i Betaling af Banernes Underskud, og de paa Møderne fremkomne Oplysninger viser, at der ogsaa i denne Henseende raader en forskellig Indstilling fra Amt til Amt.

Hyppigst har Amtsraadene udtrykt den Opfattelse, at de vilde indtage samme Stilling med Hensyn til Deltagelse i Dækning af Underskud som Sognekommunerne, men andre Steder har man indtaget en mere selvstændig Stilling.

Vedrørende Trafikmidlernes Indflydelse paa Amternes Vejvæsensudgifter har Amtsraadene kun i mindre Omfang fremsat konkrete Udtalelser. Fra nogle Amter er det hævdet, at det ved Nedlæggelse af Banestrækninger vil blive nødvendigt til Gengæld at foretage omfattende Udvidelser og Udbedringer af Vejnettet, medens det fra andre Amter udtales, at den forøgede Landevejstrafik, som vil blive Følgen af Banenedlæggelser, ikke i væsentlig Grad vil influere paa Vejudgifterne, og at der i saadanne Tilfælde ikke vil blive Tale om Nyanlæg af Veje.

For Sognekommunernes Vedkommende knytter en væsentlig Interesse i Trafikproblemerne sig til Spørgsmaalet om Dækning af Privatbanernes Driftsunderskud for saa vidt angaar de Kommuner, som er Aktionærer i Privatbaner. For samtlige Sognekommuner gælder, at Vejvæsenet i stedse stigende Grad paa Grund af den almindelige Trafikforøgelse kræver Sogneraadens Opmærksomhed, og endelig kan det fremhæves, at Sogneraadene

i højere Grad end Amsraadene repræsenterer de snævrere lokale Interesser, saaledes som disse bl. a. giver sig Udslag i Indstillingen over for Ansøgninger til Amsraad om Koncession paa Omnibus- eller Fragtmandsruter.

De paa Møderne fremkomne Udtalelser fra Sogneraadene var i høj Grad præget af de lokale Forhold. I de fleste Tilfælde syntes Opfattelsen dog at være den, at man nødvendig saa vedkommende Bane nedlagt, adskillige Steder udtrykte man sig endog saaledes, at Banen var en Livsbetingelse for Egnen. Typisk var Udtalelser om, at man gerne vilde deltage i et overkommeligt eller rimeligt Underskud, uden at man dog paa Mødet vilde binde sig til konkrete Beløb eller for en længere Aarrække. Nogle Kommuner erklærede derimod, at de ikke agtede at deltage i fremtidige Underskud, oftest ud fra den Betragtning, at Banen kun havde ringe Betydning for den paagældende Kommunes Beboere, hvilket saaledes gjaldt visse Sognekommuner, der ligger i umiddelbar Nærhed af en By eller som kun har periferisk Tilknytning til Banen. Paa Møderne fremkom hyppigt Udtalelser om, at Staten, der som Aktionær i gode Aar havde deltaget i Banernes Udbytte, nu til Gengæld i et vist Omfang burde deltage i Underskuddene, og i en Del Tilfælde gik Ønskerne ud paa, at Underskuddene burde dækkes paa en bredere Basis, eventuelt ved at Amterne overtog en større Andel af disse. Endelig kan det nævnes, at adskillige Kommuner paaberaabte sig Egnens ringe økonomiske Bæreevne, ofte i Forbindelse med en Henviisning til deres i Forvejen haardt tyngende Byrder til Forrentning og Afdrag paa Jernbanelaan, hvilket særlig gælder de senest anlagte Jernbaner.

Vedrørende Sognekommunernes Deltagelse som Aktionærer i Privatbanerne kan det i denne Forbindelse oplyses, at af Landets 1 300 Sognekommuner har ca. 380 tegnet Aktier i Privatbaner, og Restgælden paa de Laan, som i den Anledning er blevet optaget, udgjorde den 31. Marts 1938 ca. 14½ Mill. Kr. Den aarlige Afdragsydelse er omtrent 1 Mill. Kr. og Forrentningen ca. ¾ Mill. Kr. Det skal bemærkes, at der er meget stor Forskel mellem de Beløb, som de enkelte Kommuner er engageret med, saaledes har en halv Snes Kommuner en Restgæld paa over 200 000 Kr., medens paa den anden Side Beløbene for et stort Antal Kommuner er ganske minimale.

Samtidig med, at de sognekommunale Repræsentanter saaledes i de fleste Tilfælde udtalte sig for at bevare de bestaaende Baner, helst endog med Forbedringer af Toggang m. v., ønskede man som Hovedregel Bibeholdelse af de for Tiden værende Omnibus- og Fragtmandsruter med Oprettelse af flere Ruter eller Forlængelse af de allerede bestaaende, ligesom der fremkom adskillige Udtalelser, gaaende ud paa, at man advarede mod Indskrænkninger i den frie Konkurrence mellem Baner og Biler. Den modsatte Opfattelse kom dog ogsaa til Udtryk, idet man fremhævede den nuværende Overtrafikering, og at et Samarbejde mellem Bane og Bil var ønskelig.

For Byernes Vedkommende er Spørgsmaalet om Deltagelse i Privatbaners Underskud — for saa vidt de overhovedet er Aktionærer i en Privatbane — vel af nogen Betydning, men de Beløb, der har været Tale om, udgør dog hyppigt kun en forholdsvis lille Andel af Byernes samlede Udgifter, og i de fleste Tilfælde har man derfor om dette Spørgsmaal blot udtalt sin Villighed til at deltage i Dækningen af Underskud, saa længe de øvrige Kommuner gjorde det. Der findes dog Tilfælde, hvor en By har engageret sig meget stærkt med en Privatbane, og hvor de paagældende Myndigheder derfor indtrængende har ytret Ønske om at bevare Banen. Man har — foruden at henvise til Banens almindelige erhvervsmæssige Betydning for Byen — i saadanne Tilfælde ogsaa kunnet fremhæve den skattemæssige Interesse, der ligger i, at en Del af Banens Tjenestemænd boer i Byen.

Medens de af Byrepræsentanterne fremsatte Udtalelser om Deltagelse i Driftsunderskud saaledes i de fleste Tilfælde har været af temmelig kortfattet Karakter, har man derimod i højere Grad beskæftiget sig med Banernes Betydning for Byernes Erhvervsliv.

Synspunktet har som Regel været det, at det under alle Omstændigheder er en Fordel for Byens Erhvervsliv at have bedst mulige Baneforbindelser, og dette Synspunkt er især fremhævet af Repræsentanter for en Række mindre Byer, men ogsaa fra de større Byer, f. Eks. fra Aalborg, er fremsat lignende Udtalelser.

Den erhvervsmæssige Interesse gaar naturligt ud paa at knytte et Oplands Befolkning nærmere til Byen, men i denne Stræben vil der ofte opstaa et Modsætningsforhold mellem to eller flere Byer.

For Byerne gælder det imidlertid i Almindelighed, at de med Hensyn til Forbindelsen ud til Oplandet nu ikke alene er afhængige af Baneforbindelser, men at Biltrafikken i denne Henseende er kommet til at spille en meget betydende Rolle, og Byerne har derfor faaet en øget Interesse i de bedst mulige Vejanlæg, og endvidere har adskillige Byer søgt at faa flest mulige Omnibus- og Fragtmandsruter ført ind til Byen. Dette Synspunkt blev saaledes særlig stærkt fremhævet af Aalborg og Holbæk, hvis Repræsentanter udtalte, at det afgørende er, at der kommer Folk til Byen, uanset om det er med Bane eller Bil, og sine Steder har man yderligere understreget denne Interesse ved Deltagelse i Oprettelsen af Rutebilstationer.

Endnu skal man nævne den særlige trafikale Interesse, som de fleste Byer har i deres Havnevæsen. Visse Steder er det fremhævet, at den søværts kommende eller afgaaende Trafik har stor positiv Betydning ogsaa for Banerne, medens enkelte Byer saasom Thisted og Struer har beklaget sig over Biltrafikkenes Konkurrence mod Søtransporten og dermed Havnene.

Paa Møderne blev der af Banebestyrelserne forelagt Redegørelser for de enkelte Privatbaners Forhold til Supplering af de mere skematiske Oplysninger, som tidligere var tilstillet Kommissionen (jfr. de som Bilag til Betænkningen trykte Banebeskrivelser).

Fra Privatbanerne blev det i Almindelighed fremhævet, at den efter Krigen stigende Anvendelse af Automobiler havde virket som en stærk Konkurrence over for Banetrafikken og medført en Nedgang i Banernes Transportmængder.

For Godstrafikkens Vedkommende hæftede man sig i første Række ved Konkurrencen fra de almindelige Vognmænd og fra Industri- og Handelsvirksomhedernes egne Biler (de saakaldte »Firmabiler«), men fra de enkelte Baner fremkom dog ogsaa Udtalelser om, at nærmere angivne Fragtmandsruter virkede som Konkurrence til Banen. Desuden hævdedes det hyppigt, at der i vidt Omfang blev drevet ulovlig Fragtmandskørsel, hvilket i særlig Grad følte generende for Banerne.

For Persontrafikken Vedkommende fremhævedes Konkurrencen fra den private Bilkørsel, herunder Lillebilerne, men man fik dog det Indtryk, at det er fra de koncessionerede Omnibusruter, at Banerne møder den stærkeste Konkurrence.

I Overensstemmelse hermed fremkom der paa Møderne en Række Udtalelser om, at nærmere angivne Omnibusruter virkede stærkt konkurrerende over for de paagældende Baner.

Fra Banerne blev det ikke bestridt, at Biltrafikken i visse Henseender frembyder væsentlige Fordele for Publikum, men der blev fremført en Række Betragtninger, gaaende ud paa, at Banedrift har adskillige samfundsmæssige Fordele, der under de nuværende Konkurrenceforhold bliver tilsløret.

I Almindelighed fremhævede man saaledes, at Banerne har Befordringspligt og maa paatage sig ogsaa tabgivende Transporter, medens Biltrafikken kan nøjes med de overskudgivende Transporter, og hvis al Trafik skulde afvikles af Bilerne, vilde deres Takster blive væsentlig højere end nu. I Forbindelse hermed henviste man til, at Banerne raader over et stort Materiel, som er beregnet paa ogsaa at tage Spidsbelastninger, og man henviste i denne Henseende navnlig til Personbefordringen, hvor Banerne paa Som-

mersøndage eller lignende afviklede en Trafik, som Omnibusdrift bortset fra specielle Tilfælde vilde have vanskeligt ved at tage. Men ogsaa med Hensyn til Godsbefordring gælder, at Banerne er indrettet med Spidsbelastning for Øje, f. Eks. sæsonmæssige Sukkerroetransporter eller hurtig Transport af store Skibsladninger af Kul, Foderstoffer, Gødning og lignende Transporter, som Bilerne kun med store Omkostninger vilde kunne overtage.

I Forbindelse hermed gjorde Banerne opmærksom paa, at Bilerne i takstmæssig Henseende stod mere frit end Banerne. Ganske vist har Privatbanerne i de senere Aar — ligesom i øvrigt Statsbanerne — sluttet en Række særlige Fragtaftaler med større Forbrugere, og der fremførtes paa Møderne adskillige Udtalelser fra Banerne om, at visse Forbrugere søger hos Banerne at faa Tilsagn om særlig lave Takster for derefter hos Vognmænd at opnaa endnu lavere Takster. Det er uden for al Tvivl, at der mellem Baner og Biler foregaar en stærk Priskonkurrence — hvilket i øvrigt bekræftedes ved Udtalelser fra Repræsentanter for Fragt- og Vognmænd —, og det blev da ogsaa fra adskillige kommunale Repræsentanter anført som et stærkt Argument for at bevare Banerne, at disse i væsentlig Grad var takstregulerende.

Fra Banerne anførte man endvidere, at de bød deres fast ansatte Personale væsentlig bedre Vilkaar, end Tilfældet er navnlig for Vognmændenes Vedkommende, idet man bl. a. henviste til Banepersonalets mere betryggende Stilling med stadigt Arbejde, Pensionsret, Løn under Sygdom m. v., medens Chauffører kun har Adgang til Arbejdsløshedsforsikring og almindelig social Forsorg.

I Forbindelse hermed hævdede man fra Banerne, at deres Personale gennemgaaende er bedre lønnet end Chaufførerne, ligesom Arbejdstiden er kortere, og denne Forskel var navnlig af Betydning med Hensyn til Vognmandsforretningerne, herunder ogsaa i mange Tilfælde Vederlaget og Arbejdstiden for disses Indehavere, idet der efterhaanden er kommet mere Orden i Forholdene for Omnibus- og Fragtmandsruterens Personale.

Endelig anførte Banernes Repræsentanter ved en Del af Møderne forskellige mere almindelige Betragtninger, saaledes Bilernes Valutaforbrug i Modsætning til Banernes, hvorom der i øvrigt skal henvises til den i Bilag V foretagne Opgørelse, og man fremførte overalt de uheldige Virkninger, som vilde blive Resultatet af en Banes eventuelle Nedlæggelse, navnlig af mere almindelig erhvervsmæssig Karakter, hvor Virksomheder er anlagt under Forudsætning af tilstrækkelige Baneforbindelser, og hvor Banens Nedlæggelse i hvert Fald kan bevirke forøgede Transportudgifter, eventuelt endog Flytning af Virksomheder, hvilket navnlig vil kunne indtræffe for de talrige Stationsbyer, der netop er vokset op med Banen som Forudsætning, og i Forbindelse hermed har man peget paa, at en Banes Nedlæggelse vil medføre væsentlige Forskydninger i Ejendomsværdierne.

Som et Forhold, der i særlig Grad virker generende paa Banernes Dispositioner, henviste man til deres usikre Fremtid, idet Spørgsmaalet om Dækning af eventuelle Underskud ved næsten alle Banerne skulde til Diskussion i Kommunalbestyrelserne hvert Aar, da der kun ved faa Baner forelaa fleraarige Garantier fra de deltagende Kommuner.

Paa Møderne har Privatbanerne udførligt gjort Rede for de Foranstaltninger, som man i de senere Aar har truffet for at imødegaa Konkurrencen fra Bilerne. Hovedvægten har herved været lagt paa, at Banerne selv i et vist Omfang har ladet en Del af deres Transporter udføre med egne Biler, og endvidere har man søgt Samarbejde med private Vognmandsvirksomheder og Omnibus- og Fragtmandsruter.

Ved næsten alle Banerne er man efterhaanden kommet ind paa at udbringe Gods fra Stationerne med Lastbiler enten ved Kontrakt med private Vognmænd eller ved Udkørsel af Gods med egne Vogne.

For saa vidt Udkørslen foregaar med Banens egne Vogne, har enkelte Baner

benyttet dem ogsaa til almindelig Vognmandskørsel, og fra de private Vognmænd er der ved Møderne rejst Klager over saadan Konkurrence.

Om Taksterne for Udkørsel er der som Regel intet oplyst ud over, at enkelte Baner meddeler, at der er gratis Udkørsel.

Omvendt er mange af de Vognmænd, som har Kontrakt med Banen om Udkørsel, kun delvis beskæftiget ved denne Udkørselsvirksomhed.

Banernes Anvendelse af Biler indskrænker sig dog ikke til Godsudkørsel, idet der af en Række Baner er udfoldet Bestræbelser for at overtage konkurrerende Omnibus- eller Fragtmandsruter. De forskellige Baner har dog ikke vist lige stor Iver i denne Henseende, og blandt de koncessionsgivende Amtsraad har der ogsaa hersket delte Meninger om det betimelige i saadanne Foranstaltninger, hvilket har givet sig Udslag i, at der i nogle Tilfælde er givet Afslag paa Privatbaners Ansøgning om Koncession. I Bilag II er givet en samlet Oversigt over de af Privatbaner drevne koncessionerede Ruter.

Det hævdes fra de enkelte Baner, der i særlig Grad har søgt at knytte et egentligt Rutenet til Banen, at Publikum herved opnaar en forbedret Trafikplan; endvidere opnaas en bedre Udnyttelse af det forhaandenværende Materiel og et for de paagældende Privatbaner bedre økonomisk Resultat.

Paa Møderne er det yderligere oplyst, at der i nogle Tilfælde foregaar et vist Samarbejde mellem Baner og Rutebiler, der dog kun undtagelsesvis antager en saa intim Karakter, at der gælder fælles Billetter, eller at man lader Banestationen ogsaa fungere som egentlig Rutebilstation.

Over for Omnibus- og Fragtmandsruterne i Almindelighed har Banernes Indstilling som Regel paa Forhaand været den, at der ikke bør gives private Koncessioner til de med Banen konkurrerende Ruter, og da en Del Amtsraad ganske forstaaeligt lægger Vægt paa, at der tages Hensyn til Banernes Interesser, har disse Amtsraad afslaaet Tildelingen af saadanne Koncessioner. Omvendt havde Banerne positiv Interesse i, at der bliver tildelt Koncessioner paa saadanne Ruter, som antages at virke som Føderuter for vedkommende Bane.

Af mere almindelige Foranstaltninger, som efter Banernes Opfattelse kunde bidrage til en Forbedring af deres Økonomi, henvist man til det ønskelige i, at der blev stillet Midler til Raadighed til forskellige Moderniseringsforanstaltninger, herunder i første Række til Anskaffelse af Motorvogne til Erstatning af Damplokomotiver. Af de i øvrigt foreliggende Oplysninger fremgaar det, at der ogsaa i denne Henseende er væsentlige Forskelligheder mellem Banerne, idet nogle Baner — og heraf ogsaa en Del af de vanskeligst stillede — ikke kan opnaa større økonomisk Fordel ved Anskaffelse af nyt Materiel, hvorimod en Fornyelse af Materiel for andre Baner vil medføre en væsentlig Lettelse i deres Økonomi.

Forholdet til Statsbanerne blev berørt ved de fleste Møder. Man fremhævede saaledes Statsbanernes betydelige Indtægter i Samtrafikken.

Sine Steder er der i Forholdet til Statsbanerne mere lokalt prægede Problemer, saaledes vedrørende det ønskelige i en Fællesbanegaard (f. Eks. Aalborg, Odense og Hjørring), og herunder kan ogsaa nævnes Ønsker om i visse Tilfælde at opnaa Kørsel over Statsbanestrækninger, hvilke Ønsker Statsbanerne i øvrigt saa vidt muligt imødekommer. I denne Forbindelse er det oplyst, at nogle Privatbaner har Fællesskab med Statsbanerne om Driften af visse Omnibusruter.

Spørgsmaalet om Statens Overtagelse af Privatbaner blev i Almindelighed ikke behandlet paa Møderne. Kun med Hensyn til enkelte Privatbaner rejstes Spørgsmaalet om Statsbaneovertagelse, mest direkte saaledes af Svendborg Amt vedrørende Odense—

Svendborgbanen, men ogsaa vedrørende Strækningen Aalborg—Thisted lød der Røster om Overgang til Statsbanedrift.

Om det Omfang, hvori der allerede bestaar Samarbejde mellem bestaaende Privatbaner, blev der paa Møderne givet fyldige Oplysninger, og de Besparelser, der i disse Tilfælde kunde opnaas ved yderligere Centralisation, hævdedes de fleste Steder at være af forholdsvis liden Betydning, idet det hovedsagelig drejede sig om en Simplifikation af Regnskabsafæggelsen med tilhørende statistisk Arbejde samt noget mindre Udgifter til Bestyrelse og Driftsledelse. I denne Forbindelse bemærkes, at der har været Planer fremme om at lade Holbæk og Viborg Amter overtage samtlige Privatbaner i de paagældende Amter, at der tidligere mellem enkelte andre Baner havde været ført Forhandlinger om eller i hvert Fald overvejet Mulighederne for et vist Samarbejde, saaledes mellem de nordsjællandske Baner, mellem Køge—Ringsted Banen og Østsjællandske Bane, mellem Ebeltoft—Trustrup og Ryomgaard—Grenaa Banerne, mellem Vejle—Vandel—Grindsted og Varde—Grindsted o. fl., at der i 1938 har været ført Forhandlinger mellem Hjørringbanerne, hvilke Forhandlinger er resulteret i en Sammenslutning af disse Baner i eet Selskab, og at de bornholmske Baner allerede den 17. December 1934 er sammen-sluttet i eet Selskab.

Paa Møderne blev der endelig af Privatbanerne fremdraget en Række Forhold af overvejende lokal Karakter, hvoraf man paa dette Sted blot skal henvise til Banernes Udtalelser om, at nærmere angivne Vej- eller Broforslags Gennemførelse (Langelandsbroen, Møensbroen, Terphagebroen over Varde Aa m. fl.) kunde faa Indfyldelse paa Banernes Stilling i økonomisk Henseende.

For saa vidt angaar Statsbanerne, da har Behandlingen af disses Forhold — i Overensstemmelse med Kommissionens principielle Standpunkt hertil — begrænset sig til, at der fra Statsbanernes Side paa Møderne er gjort Rede for de Statsbanestrækningers Forhold, for hvis Vedkommende der — efter det da foreliggende Grundlag (herunder navnlig Strækningernes økonomiske Driftsresultat og Vedligeholdelsestilstand), — kunde tænkes inden for Kommissionen at blive stillet Forslag om Driftens Nedlæggelse (f. Eks. Skælskør-, Videbæk- og Assensbanen samt Himmerlandsbanerne). Redegørelsen gav i nogle Tilfælde Anledning til, at de paagældende Egnes Repræsentanter fremhævede Strækningernes Betydning og udtrykte Ønsker om Driftens Bevarelse, hvorimod der ikke blev givet — og i øvrigt ej heller kunde gives — Tilsagn om større Benyttelse for at søge Strækningernes økonomiske Stilling bedret.

De Oplysninger og Udtalelser, som paa Møderne blev afgivet af de motorkørendes Repræsentanter, maatte, som Forholdene ligger, være af en mere summarisk Karakter.

Fra Organisationerne af Omnibusruter fremsattes der i en Del Amter Ønske om, at der maatte blive givet Tilladelse til flere Ruter svarende til, at de paagældende Amtsraad har været forsigtige med at uddele Koncession, men den hyppigste Udtalelse var dog den, at der egentlig var tilstrækkelig mange Ruter, og at eventuelle nye Tilladelser fortrinsvis maatte have til Formaal at udvide bestaaende Ruter, saavel hvad angaar Turantal som Forgrening af Nettet, og at disse Tilladelser burde tildeles nuværende Indehavere. Med Hensyn til Forholdet til Banerne blev der paa mange af Møderne udtalt Villighed til et vist Samarbejde, idet man dog understregede, at dette maatte foregaa paa lige Fod, og at der ikke burde ske nogen Indskrænkning i Rutebilejernes Selvstændighed. Saafremt det imidlertid undtagelsesvis maatte anses for formaalstjenligt at lade en Bane overtage en Rutebilvirksomhed, burde dette ske mod fuld Erstatning og under Hensyn til det Arbejde, som vedkommende havde udført ved Oparbejdelsen af Ruten. Her overfor

blev det imidlertid fra anden Side gjort gældende, at da det var i Henhold til Koncession, at Ruterne kørte og derved havde haft en Fortrinsstilling, var det i og for sig urimeligt at tildele Erstatning, hvorimod man ansaa det for rimeligt, at vedkommende Rutebilejer fortsatte med at køre for den paagældende Bane, hvilket i øvrigt hævdedes at have været den almindelige Regel ved de hidtil foretagne Overdragelser.

Medens de for Omnibusruterne foreliggende Problemer hovedsagelig drejede sig om Forholdene til Banerne, fremgik det af Udtalelserne vedrørende Fragtmandsruterne, at et vigtigt Problem for disse var Konkurrencen fra de private Vognmænd og fra Erhvervsvirksomhedernes egne Biltransporter. Man fremhævede, at der faktisk foregaa ulovlig Fragtrutekørsel, saaledes at man i og for sig ikke kunde svare paa Spørgsmaalet om, hvorvidt der var tildelt for faa Koncessioner i Forhold til Trafikbehovet, men ogsaa fra Vognmandsvirksomhederne var man udsat for en stærk Konkurrence, ligesom man i saa høj Grad følte sig generet af private Firmaers egne Biler, at man sine Steder udkastede Tanken om, at der skulde kræves særligt Næringsbrev paa saadan Kørsel.

Over for Banerne gjorde man opmærksom paa, at Fragtmændene historisk set var de oprindelige Formidlere af den lokale Godstrafik, og naar Fragtruterne nu efter at være gaaet over fra Hestekøretøjer til Bilkørsel fratog Banerne en Del Transporter, var dette kun at betragte som en delvis Tilbagevenden til de tidligere Tilstande. Man beklagede sig nogle Steder over Konkurrence fra Privatbanernes egne Lastbiler, der hævdedes at køre almindelig Vognmandskørsel, ligesom man klagede over Banernes lave Udkørselstakster, men man fremsatte dog adskillige Steder Tilbud om et vist Samarbejde med Banerne, navnlig gaaende ud paa at tilvejebringe et rimeligt Takstniveau.

Over for de fra Banerne fremførte Paastande om, at det af Bilerne anvendte Personale havde daarligere Arbejdsvilkkaar end Banernes, henviste man til den med Dansk Arbejdsmands Forbund nylig afsluttede Overenskomst, idet man dog erkendte, at der i hvert Fald blandt de uorganiserede Vognmænd kunde paavises Eksempler paa lille Løn og lang Arbejdstid.

Medens der som Regel ikke af Amtsraadene i Koncessionerne er blevet stillet særlige Krav om Arbejdsbetingelser, har man derimod i adskillige Amter fastsat visse Normal- eller Maksimaltakster, navnlig for Person-, men ogsaa for Godsbefordring, og for nogle Amter er der givet udførlige Oplysninger herom. Der føres dog normalt ingen Kontrol med Taksternes Overholdelse, og det hævdes da ogsaa af Repræsentanter for Omnibus- og Fragtmandsruterne, at der ikke kan tillægges disse Tariffer nogen videre effektiv Betydning.

Vedrørende Luftfarten blev der paa Amtsmøderne (i Efteraaret 1937) fremsat Udtalelse fra de Kommuner, som direkte er — eller kunde tænkes at være — interesseret i den indenlandske Luftfart.

Det oplystes saaledes, at Aalborg har vist Spørgsmaalet stor Interesse. Kommunen har erhvervet et Areal for 250 000 Kr., og yderligere var der paa det paagældende Tidspunkt brugt 25 000 Kr. til Planering og Dræning af Arealerne, og et lignende Beløb vilde antagelig medgaa til Opførelse af Bygninger, Belysning og andre Forhold. Lufthavnen er aabnet for Ruteflyvning i Juni 1938. Dens Anlæg har ialt kostet ca. 1,2 Mill. Kr.

I Esbjerg var Lufthavnen færdigbygget. Havnen, hvis Anlæg har kostet ca. 300 000 Kr., er aabnet for Ruteflyvning i Juni 1937.

Paa Bornholm havde man gennem flere Aar arbejdet paa at skaffe Mulighed for Flyvning fra og til Bornholm, og der var dannet et Aktieselskab, bestaaende af Amtet, Rønne Kommune, turistinteresserede Foreninger, Pengeinstitutter og andre, og der

er købt et Areal til Anlæg af Landingsplads. Havnen vil være færdig sidst paa Sommeren 1939, men Trafikken vil næppe komme i Gang før 1940.

I Odense har man gennem flere Aar ydet Tilskud til Private, der har etableret Landingsplads i Nærheden af Odense, men da denne Plads er for lille til Trafikflyvning, har man forsøgt at sikre sig 2 Arealer ca. 7 km fra Byen. Det vil koste ca. 200 000 Kr. at gøre et af disse klar til Flyveplads.

I Aarhus oplystes det, at man ikke for Tiden mente at kunne ofre mange Hundrede Tusinde Kroner paa en Lufthavn, men at man vilde afvente Udviklingen.

Et Mindretal (*A. J. Andersen, Dalsgaard, Jørgensen, Kyed, H. F. Ulrichsen*) ønsker tilføjet følgende Bemærkning:

Paa Amtsmøderne blev der adskillige Steder i Overensstemmelse med det af Kommissionen udsendte Spørgeskema udtalt Ønsker om nye Vejanlæg og Broer.

At disse Ønsker overhovedet ikke er blevet behandlet i Kommissionen og heller ikke omtales i Flertallets Forslag til Betænkningens Afsnit 2, maa Mindretallet beklage.

3. Nogle Hovedtal vedrørende Trafikforholdene.

De statistiske Oplysninger, som foreligger vedrørende de danske Trafikforhold, er af en meget uensartet Karakter, idet der for adskillige Omraader foreligger endog meget detaljerede Oplysninger, medens det foreliggende Materiale for andre Omraader er ufuldstændigt.

Trafikkommissionen har dog ikke anset det som sin Opgave at fremskaffe og publicere en udtømmende Statistik vedrørende samtlige Trafikforhold — hvilket i øvrigt næppe er muligt —, men har indskrænket sig til for visse for Kommissionens Arbejde mere betydningsfulde Omraader at lade indsamle Materiale eller foretage Beregninger til Belysning af hidtil uoplyste Forhold.

Til Indledning skal anføres enkelte af de Hovedtal, som allerede af de paagældende Institutioner foreligger officielt publicerede.

Statsbanernes Banenet pr. 31. Marts 1938 havde en Driftslængde af 2 390 km og Privatbanernes Driftslængde var 2 610 km. Det samlede danske Vejnet er ca. 52 000 km, hvoraf Amtsvejene (Landevejene) har en samlet Længde paa 7 800 km og Sognevejene (Bivejene) en Længde paa ca. 44 000 km. Paa Grundlag af de af Kommissionen indsamlede Oplysninger har man beregnet, at der kører Omnibusruter paa ialt 13 700 km Vejstrækning, medens Ruterne samlede Længde er opgjort til 20 600 km, idet adskillige Vejstrækninger befares af flere Ruter. For Fragtmandsruterne er det oplyst, at deres samlede Længde er 15 900 km, hvorimod man ikke har ment med tilstrækkelig Sikkerhed at kunne beregne Tal for den af disse Ruter befarede Vejstrækning. Om det indenlandske Luftrutenet er det oplyst, at dets Længde i 1938 var 830 km, og den daglige Beflyvning i Sæsonen paa indenlandske Ruter androg 2 160 km.

Om Transportmateriellet kan oplyses følgende:

Statsbanerne havde pr. 31. Marts 1938 597 Damplokomotiver, 8 Lyntog, 157 Motorvogne og 1 717 Personvogne. Privatbanerne havde ialt 230 Damplokomotiver, 192 Motorvogne og ca. 600 Personvogne. Statsbanernes samlede Pladsantal for rejsende var 106 228 og Privatbanerens 35 237. Jernbanemateriellet indeholdt altsaa ialt ca. 142 000 Pladser.

Af Godsvogne havde Statsbanerne 11 462 og Privatbanerne 4 468, og deres Bæreevne var henholdsvis 175 700 Tons og 51 441 Tons eller ialt 227 000 Tons. Desuden udnyttedes udenlandske Vogne i stort Antal ogsaa til indenrigske Transporter.

Efter Trafikkommissionens Oplysninger var der — bortset fra Byruterne — i 1937 ialt 1 142 Omnibusser med 21 600 Pladser. Af andre Personautomobiler optaltes ved Automobiltællingen i 1938 ialt 108 000 Vogne, der kan antages at indeholde omkring 400 000 Pladser, men ved Sammenligning med Banernes Pladsantal maa det erindres, at det kun er en mindre Del af Automobilerne, som har Karakteren af offentlige Befordringsmidler.

Ved Automobiltællingen optaltes endvidere ca. 40 000 Vare- og Lastvogne samt 2 285 Paahængsvogne, og den samlede Lasteevne kan anslaaes til rundt regnet 70 000 Tons. Det skal tilføjes, at der af Fragtmandsruter anvendes henved 600 Vogne med en Bæreevne paa ca. 1 400 Tons.

Tallene for de to Transportarters Materiel kan dog ikke direkte sammenholdes. Jernbanernes Materiel omfatter ogsaa den Reserve, der normalt kun finder fuld Anvendelse under Højtrafik (for henholdsvis Person- og Godsbefordringen). Af Automobilmateriellet er en meget væsentlig Del ikke til Raadighed for den almindelige Trafik, men forbeholdt Privatbefordring af Personer eller Varer. En Del af de Automobiler, der er tilgængelige for offentlig Befordring, kan som Følge af Koncessionssystemet kun benyttes inden for begrænsede Omraader.

I øvrigt er f. Eks. Antallet af Pladser ikke afgørende for Udnyttelsesmulighederne. For Jernbanebefordringen spiller Køreplanen en meget betydelig Rolle. Medens Antallet af Pladser i Statsbanernes Materiel fra 1933—34 til 1937—38 gik ned fra ca. 107 400 til ca. 106 200, steg Antallet af Pladskilometer fra ca. 4 100 Mill. til ca. 4 800 Mill.

Oplysninger om Værdien af de i Transportmidlerne investerede Kapitaler, herunder saavel de faste Anlæg som Materiellet m. v., foreligger ikke samlet og ensartet opgjort.

For Statsbanernes Vedkommende er Udgangspunktet for Ansættelsen af den Anlægsværdi, af hvilken Afskrivning beregnes, en omkring 1900 foretagen Vurdering af Anlæggene (til 180 Mill. Kr.) og ikke den da faktisk investerede Kapital, og der er for Anlægsudgifterne i visse senere, særlig dyre Perioder foretaget ekstraordinære Nedskrivninger. Derhos er Grænsen mellem Udgifters Placering paa Drifts- eller Anlægsregnskaber ikke skarpt afgrænset, idet der f. Eks. af Driftsbudgettet afholdes Udgifter ogsaa til Ombygning og Modernisering af Driftsmateriel, ligesom Udgifter til Stenballastering og til Bygning af Vejskæringer uden for Niveau deles mellem Drifts- og Anlægsbudgettet. Anlægsværdien er pr. 31. Marts 1938 ansat til ca. 537 Mill. Kr.

For Privatbanernes Vedkommende er den samlede Anlægsværdi opgjort til 175 Mill. Kr., men ogsaa om dette Beløb gælder det, at det er behæftet med ikke ringe Usikkerhed, idet der i Beløbet bl. a. ikke indgaar de af Driften eller af de tidligere Aars Overskud afholdte Udgifter til Nyanlæg, hvilke Beløb for visse Baner udgør mere end den oprindelige Anlægs kapital. I Almindelighed er der ikke paa Privatbanernes Anlægsværdi foretaget aarlige Afskrivninger, hvorved Opgørelsen adskiller sig fra Statsbanernes.

Hvad angaar den Kapital, der er investeret i andre Trafikken vedrørende Anlæg, foreligger der kun sparsomme Oplysninger. Saaledes kan man vedrørende Nyanlæg og Forbedringer af Veje kun henvise til, at de aarlige Udgifter til Gade- og Vejvæsen i Aarene før Krigen udgjorde ca. 10 Mill. Kr., og under Hensyn til Pris- og Lønstigning vilde dette vel svare til 20—30 Mill. Kr. efter Krigen. Faktisk har Udgifterne til Gade- og Vejvæsen imidlertid i Aarene siden Krigen været stigende fra ca. 40 Mill. Kr. aarligt til i de seneste Aar at udgøre 80—90 Mill. Kr. aarligt, men i disse Udgifter indgaar som nævnt saavel almindelig Vedligeholdelse som Anlægsudgifter.

Det vil heraf fremgaa, at nogen direkte Sammenligning mellem Jernbanernes Anlægs kapital og Vejenes Anlægs kapital ikke lader sig anstille.

For Havnenes Vedkommende er Værdien af Anlæg m. v. opgjort til 270 Mill. Kr., hvorved maa bemærkes, at der kun undtagelsesvis foretages Afskrivninger.

Motorkøretøjernes Værdi er ikke officielt opgjort, men Trafikkommissionen har ladet foretage en skønsmæssig Beregning, *Bilag IV*, hvorefter Anskaffelsesværdien for de pr. 30. September 1938 optalte Køretøjer kan anslaaes til 866 Mill. Kr., hvori er medregnet 94 Mill. Kr. i Omsætningsafgift. Anskaffelsesværdien fordeler sig med 578 Mill. Kr. paa Personvogne, 23 Mill. Kr. paa Ruteautomobiler, 214 Mill. Kr. paa Vare- og Lastvogne samt 51 Mill. Kr. paa Motorcykler. Hvis man vilde foretage en Opgørelse af Vognenes nuværende Værdi, efter at der var foretaget Afskrivninger svarende til den pr. 1938 konstaterede gennemsnitlige Levetid, vilde Værdien blive ialt 440 Mill. Kr.

I denne Forbindelse kan det yderligere fremhæves, at de i de senere Aar foregaaede og eventuelt i Fremtiden indtrædende Prissvingninger medfører, at man ikke med Sikkerhed kan beregne, hvilke Beløb der i de kommende Aar skal anvendes til Erstatning af den nuværende Vognpark. Det kan dog anføres, at der under Forudsætning af samme Levetid som den pr. 1938 konstaterede og med det i dette Aar værende Prisniveau maa regnes med en aarlig Udgift paa 84 Mill. Kr. (heri ikke medregnet Omsætningsafgiften) alene til Erstatning af udgaaede Vogne, medens den faktiske Værdi af de i dette Aar nyttilkomne Vogne var ca. 97 Mill. Kr. Tilsvarende Beregninger for de nærmest foregaaende Aar gav derimod det Resultat, at der hvert Aar tilkom færre Biler end det, der svarede til normal Afgang, og naar der alligevel ved hver af de aarlige Automobil-tællinger konstateredes en Stigning i Antallet af Køretøjer, forklares dette ved, at der samtidig skete en Forlængelse af Vognenes gennemsnitlige Levetid. Det kan saaledes anføres, at en Opgørelse pr. 1932 viste, at et Personautomobils Gennemsnitslevetid da var godt 8 Aar og et Lastautomobils godt 7 Aar. I 1936 blev Levetiden opgjort til henholdsvis henved 11 Aar og godt 10 Aar, og pr. 1938 er et Personautomobils Levetid opgjort til 12 $\frac{1}{4}$ Aar og et Lastautomobils til 11 $\frac{1}{4}$ Aar. Det kan formentlig hævdes, at de som Følge af Valutasituationen truffne importbegrænsende Foranstaltninger har haft til Følge, at man i vidt Omfang har undladt saadanne Nyanskaffelser, som man under frie Importforhold vilde have foretaget, men det maa dog ogsaa tages i Betragtning, at de siden Midten af 1920erne producerede Køretøjer utvivlsomt har haft større Holdbarhed end de ældre Modeller, ligesom de talrige Vejforbedringsarbejder virker i samme Retning, saaledes at man ogsaa i Fremtiden kan regne med større Levetider end de pr. 1932 konstaterede. Dersom det maatte vise sig, at de pr. 1938 konstaterede høje Levetider i det lange Løb ikke vil kunne holde Stik, maa man i tilsvarende Grad regne med en Forøgelse af de ovenfor beregnede Tal for de aarlige Udgifter (84 Mill. Kr.) alene til Opretholdelse af Bestanden, hvortil maa lægges Udgifterne ved eventuel Forøgelse af Antallet af Køretøjer. Hvorvidt man ogsaa i Fremtiden kan forvente en saadan fortsat Stigning i Antallet af Automobiler her i Danmark, vil imidlertid bero paa mange Forhold. Der skal derfor her blot anføres følgende Tal, der for en Række Lande viser Antal Indbyggere pr. Motorkøretøj i 1938:

U. S. A.	4
Frankrig	19
Storbritannien	20
Danmark	26
Sverige	33
Norge	37
Belgien	37
Tyskland	44
Svejts	45
Nederlandene	58
Finland	90
Italien	100
Polen	1 043

Danmark har saaledes mange Automobiler i Forhold til Indbyggertallet, men i Lande som Frankrig og Storbritannien er Antallet dog forholdsvis endnu højere for ikke at tale om U. S. A. Man maa alt taget i Betragtning formentlig regne med, at der i endnu en Aarrække vil foregaa en jævn Stigning i Danmarks Automobilbestand, saafremt uforudsete Begivenheder da ikke indtræffer.

I Forbindelse hermed skal henvises til de i *Bilag V* foretagne Beregninger over Valutaforbruget for Biler. Det fremgaar heraf, at der i Aaret 1929 blev anvendt ialt 84½ Mill. Kr. fremmed Valuta til Fornyelse og Forøgelse af Vognparken samt til løbende Driftsudgifter, men dette Beløb formindskedes i de følgende Aar og udgjorde saaledes i 1935 kun ialt 52½ Mill. Kr. Siden har der imidlertid paany været stigende Udgifter, indtil man i 1938 har naaet en samlet Udgift paa 95 Mill. Kr. Det er navnlig Udgifterne til Fornyelse og Forøgelse af Vognparken, som har været stærkt svingende, idet der i 1929 anvendtes 40½ Mill. Kr. mod kun 12 Mill. Kr. i 1935, men i 1938 atter henved 40 Mill. Kr. Derimod har de løbende Driftsudgifter gennem alle Aarene fra 1927 til 1935 været omtrent uforandret ca. 40 Mill. Kr., og først i de senere Aar er der foregaaet en Stigning til 56 Mill. Kr. i 1938.

Vedrørende Anvendelsen af fremmed Valuta til Gade- og Vejevæsenet foreligger ingen egentlige Opgørelser. Efter alt foreliggende drejer det sig imidlertid kun om forholdsvist smaa Beløb, og bl. a. som Følge af Valutarestriktionerne anvender man siden 1932 i videst muligt Omfang danske Materialer, jfr. følgende Tal for Indførselsværdierne:

	1928	1932	1937	1938.
	1000 Kr.	1000 Kr.	1000 Kr.	1000 Kr.
Brosten, almindelige.....	1 190	194	27	31
— , til Landevejsbelægning.....	1 892	253	6	2
Kantsten o. l.	502	465	128	108
Granitskærver.....	605	181	1	”
Andre Skærver.....	72	110	212	178
Naturlig Asfalt.....	640	276	158	147
Kunstig —	2 089	1 928	3 588	3 214

Statsbanernes Valutaforbrug er for 1937—38 opgjort til ca. 14 Mill. Kr. Privatbanernes Valutaforbrug i samme Aar kan anslaaes til ca. 2½ Mill. Kr. Begge Beløb er noget højere end de nærmest foregaaende Aar væsentlig paa Grund af højere Brændselspriser. I Tallene for henholdsvis Landevejstrafik og Jernbanetrafik er ikke medregnet Valutaforbrug til de særlig store Broer.

Angaaende Valutaforbruget ved Luftfarten henvises til Bilag XVII.

Et Medlem af Kommissionen (*Ipsen*) ønsker at fremsætte følgende Bemærkninger:

En direkte Sammenligning mellem Jernbanernes og samtlige Motorkøretøjers Valutaforbrug, kan formentlig ikke anstilles allerede af den Grund, at kun en begrænset Del af Motorkøretøjernes Befordringskapacitet staar til Offentlighedens Raadighed, selv om store Dele af det samlede Antal Motorkøretøjer udfører Transporter, som, hvis disse Motorkøretøjer ikke fandtes, vilde blive befordret med Skibe, Paketter, Jernbaner eller Hestekøretøjer.

For at danne sig et Begreb om, hvilket Valutaforbrug der er forbundet med Vedligeholdelse og Fornyelse af den Del af Motorkøretøjerne, som i Konkurrence med eller supplerende Jernbanerne udfører offentlig Person- og Godsbefordring, har Medlemmet anmodet Motorbranchens Fællesraad om en Udtalelse, der er optrykt som Bilag VI. I denne opgøres Valutaforbruget for et Antal Rutebiler og Omnibusser, Vare- og Lastvogne i alt 15 000 Køretøjer til 20,6 Mill. Kr. aarlig, og hertil maa saa lægges det Valutaforbrug, som Driften medfører (Indkøb af Benzin, Olie og Gummi m. v.) og som Medlemmet anslaaer til ca. 5 Mill. Kr. aarlig.

Man vil heraf kunne danne sig en Forestilling om, hvad den Del af Motorkøretøjerne, som i offentlig Person- eller Godsbefordring konkurrerer med Jernbanerne, kræver af frem-

med Valuta; Antallet af disse Motorkøretøjer kan ikke nøjagtig opgøres og Valutaforbrugets Størrelse bliver derfor afhængigt af det Skøn, der i saa Henseende anlægges.

Det maa dog fremhæves, at en ikke uvæsentlig Del af disse Motorkøretøjer leveres af danske Samlefabrikker, saaledes at kun en Del af Anskaffelsessummerne, hvormed her er regnet, er valutakrævende.

Endelig bør erindres, at der ved Eksport af her i Landet fremstillede eller samlede Motorkøretøjer fremkommer en Valuta-Erhvervelse, som i de senere Aar har udgjort mere end 10 Mill. Kr. aarlig.

Om Størrelsen af det ved henholdsvis Baner og Biler beskæftigede Personel foreligger der Oplysninger dels i Banernes Aarsberetninger, dels i Statistisk Departements Tabelværk om Erhvervstællingen i 1935.

Statsbanernes Personale ved Driften, Vedligeholdelsen og Udvidelsen af Anlæg samt til Nyanlæg og Fremmedarbejder var i 1937—38 gennemsnitligt 20 784 Personer. Heri er kun opført det fast ansatte Personale og det direkte af Statsbanerne som Arbejdsgiver antagne Ekstrapersonale, derimod ikke Personer, der — med Entreprenører som Arbejdsgivere — er beskæftiget ved Nyanlæg til Statsbanerne eller ved Arbejder i Tilknnytning til disses Drift (f. Eks. Vognmandskørsel), ligesom Personalet ved Omnibusdriften — 350 — ikke er medregnet.

I de nævnte Tal er ejheller medregnet det store Personel, der er beskæftiget i saadanne industrielle eller andre Virksomheder, som leverer Materiel, Forbrugsartikler m. v. til Banerne.

For Privatbanernes Vedkommende er det oplyst, at disses fast ansatte Personale ved Udgangen af 1937—38 var ca. 3 000, og føjer man hertil de løst ansatte, bliver deres samlede Personel ca. 4 000.

Om den Beskæftigelse, der staar i Forbindelse med Automobilkørslen, indeholder Det statistiske Departements Tabelværk vedrørende Erhvervstællingen i 1935 visse Oplysninger.

Vognmandsforretninger og Rutebilvirksomheder beskæftigede ialt 18 279 Personer, heri medregnet Indehaverne, og af dette Antal var de 7 031 lønnede Chauffører. Indenfor Haandværk og Industri samt Handelsvirksomhederne m. v. beskæftigedes yderligere 10 587 Chauffører.

Af Erhverv, der indirekte beskæftiges — helt eller delvis — ved Automobiltrafikken, kan nævnes Automobilfabrikker, herunder Samlefabrikker, med 1 597 beskæftigede Personer, Karosserifabrikker med 434 beskæftigede og Automobilreparationsværksteder med 5 419 beskæftigede. Endvidere er der ved Engroshandel med Automobile og Dele dertil beskæftiget 666 og ved Engroshandel med Olie, Benzin og Smøreolier 2 560 Personer. Ved Detailhandel med Automobile og Dele dertil er beskæftiget 1 414 Personer og ved Detailhandel med Olie, Benzin og Smøreolier er beskæftiget 974 Personer.

Til disse Tal skal i øvrigt bemærkes, at Erhvervstællingen ikke omfatter et saa betydningsfuldt Erhverv som Landbruget, og i ovenstaaende Tal er ejheller medregnet saadanne Erhverv, der kun delvis er beskæftiget med Forsyninger til Automobiltrafikken, saaledes Købmænd, der bestyrer Benzintanke, ligesom der foruden de ovennævnte Industrivirksomheder er adskillige, der i et vist Omfang er Hjelpeindustrier for den egentlige Produktion af Motorkøretøjer. Paa den anden Side kan det fremhæves, at en Del af det nævnte Personale ved Engros- og Detailsalg med Olier og Benzin m. v. er beskæftiget med Levering til andre Forbrugere end Automobilister, bl. a. ogsaa Baner.

I Tallene er ikke medregnet de Arbejdere, som er beskæftiget ved Gade- og Vejarbejder. Den samlede aarlige Udgift hertil udgør ca. 90 Mill. Kr., hvoraf Hoved-

parten direkte eller indirekte tilfalder egentlige Arbejdere her i Landet, og saafremt man regner med en Aarsfortjeneste paa 3 000 Kr., skulde der saaledes ved Gade- og Vej-arbejder direkte eller indirekte være beskæftiget omkring 25 000 Arbejdere aarligt.

Med Hensyn til de af de forskellige Trafikmidler afviklede Transportmængder foreligger der kun for Banernes Vedkommende aarlige Opgørelser af mere specificeret Karakter. For Bilernes Vedkommende indskrænker Materialet sig til nogle ganske summariske Beregninger paa Grundlag af Færdselstællingen i 1934 og til Erhvervstællingens Oplysninger om den samlede Omsætning i Vognmandsvirksomhederne. Allerede under Hensyn til Forskelligheden i Tilvejebringelsen af det talmæssige Materiale bør Sammenligninger foretages med Varsomhed.

Paa Statsbanerne præsteredes i 1934—35 ialt 1 310 Mill. Personkm og paa Privatbanerne 181 Mill., ialt 1 491 Mill. Personkm. I 1937—38 var de tilsvarende Tal 1 462 Mill. og 188 Mill., ialt 1 650 Mill. Tallene omfatter dog ikke al Personbefordring, idet bl. a. Fribefordring og Tilbagerejserne paa de »billige Søndagsbilletter« ikke er medregnet. Efter Færdselstællingen skulde der paa de danske Landeveje og Biveje i 1934 være kørt 2 813 Mill. Personkm med Motorkøretøjer. Der foreligger ikke senere Opgørelser, men det maa antages, at der i Aarene 1934—38 er sket nogen Stigning, mulig nogenlunde i Forhold til Stigningen i Køretøjernes Antal.

Der blev endvidere paa Statsbanerne i 1934—35 præsteret 541 Mill. Tonkm og paa Privatbanerne 55 Mill., ialt 596 Mill. Tonkm. I 1937—38 var de tilsvarende Tal 596 Mill. og 55 Mill., ialt 651 Mill. I Tallene er dog ikke medregnet fragtfri Forsendelser, der for Statsbanerne alene androg ca. 51 Mill. Tonkm. Efter Færdselstællingen i 1934 skulde der paa de danske Veje være transporteret 773 Mill. Tonkm. Ogsaa for Godstransportens Vedkommende maa der regnes at være sket nogen Stigning i Tiden fra 1934 til 1938.

Indtægterne paa Banerne stiller sig saaledes i Mill. Kr. i:

	1934—35			1937—38		
	Statsb.	Privatb.	Ialt	Statsb.	Privatb.	Ialt
Personbefordring.....	51,6	7,6	59,2	62,1	8,5	70,6
Rejsegods-, Gods- og Kreatur- befordring.....	43,0	7,9	50,9	46,3	8,6	54,9
Postbefordring og andre Ind- tægter.....	11,7	3,5	15,2	15,5	3,8	19,3
Ialt...	106,3	19,0	125,3	125,9	20,9	144,8

De samlede Driftsindtægter var paa Banerne saaledes i 1934—35 ialt ca. 125 Mill. Kr. og i 1937—38 ca. 145 Mill. Kr.

Efter Erhvervstællingens Beregninger var i 1934 Rutebilernes samlede Indtægter 13,8 Mill. Kr. og Vognmandsforretningernes Indtægt ved Personbefordring var 33 Mill. Kr. og ved Godsbefordring 56 Mill. Kr. (heri medregnet Fragtmandsruterne). Yderligere er det oplyst, at der for de Vognmænd, som kun anvendte Hestekøretøjer, var en samlet Indtægt paa 6 Mill. Kr. Det skal tilføjes, at der i disse Beløb ikke er medregnet Værdien af de Transporter, som foretages af Privatpersoners eller Erhvervsvirksomheders egne Biler.

Det skal udtrykkelig bemærkes, at Indtægtsbeløbene for Vognmandsforretningerne ikke omfatter den Kørsel, som foretages af de Vogne, der direkte anvendes indenfor Haandværks-, Industri- og Handelsvirksomheder m. v. (de saakaldte Firmabiler), og af Erhvervstællingens Oplysninger fremgaar det, at det kun er en mindre Del af det samlede Antal Vare- og Lastbiler, som anvendes af egentlige Vognmandsforretninger. Af

det samlede Antal Vare- og Lastbiler, som fandtes i 1935, ialt ca. 36 600, er der ved Erhvervstællingen kun givet Oplysning om de 26 600. (Forskellen skyldes hovedsagelig, at bl. a. Landbrug ikke omfattes af Tællingen, men man kan dog ikke bortse fra Muligheden af, at en Del Virksomheder ikke har givet Oplysninger om deres Lastbiler). Af de nævnte 26 600 Vogne ejedes de 8 400 af Vognmandsvirksomheder, medens Haandværks- og Industrivirksomheder havde 7 000 Vare- og Lastbiler og Handelsvirksomheder 9 300 Vogne.

Til yderligere Belysning af, hvilke Godsmængder der ialt befordres i Danmark, skal det endelig anføres, at der mellem danske Havne pr. Skib transporteres 2,7 Mill. Tons, heraf 0,5 Mill. Tons fra København til Provins, 0,8 Mill. Tons fra Provins til København og 1,4 Mill. Tons mellem Provinshavnene. I disse Tal er ikke medregnet Færgefarternes 1,5 Mill. Tons Gods.

Efter denne almindelige Redegørelse for de vigtigste statistiske Data vedrørende de nævnte Trafikmidler skal meddeles visse Hovedtal til Belysning af Udviklingen i Tiden, der er gaaet siden Motorkøretøjernes Fremkomst.

I *Bilag I* er meddelt det samlede Antal Motorkøretøjer ved hver Tælling siden 1909 og med Fordeling efter Køretøjernes Art (Personbiler, Vare- og Lastbiler, Motorcykler m. v.). Allerede ved den første Tælling i 1909 optaltes 3 500 Motorcykler, medens Antallet af Automobile kun var 700, og heraf var aabenbart Halvdelen Drosker. I Aarene indtil Krigens Udbrud femdobledes Automobilantallet til ialt 3 500 Køretøjer, hovedsagelig Personbiler, men samtidig forøgedes Antallet af Motorcykler til godt 5 000. I de følgende Krigsaar hæmmedes Udviklingen af de vanskelige Indførselsforhold, men man var dog i 1917 kommet op paa over 7 000 Automobile, stadig hovedsagelig Personbiler, og henvend 9 000 Motorcykler. I de første Par Aar efter Krigen fordobledes Automobilantallet, og nu var det navnlig Antallet af Vare- og Lastbiler, som forøgedes, saaledes at der i 1921 optaltes henvend 5 000 af disse, og henvend 18 000 Personbiler, medens Motorcyklernes Antal kun var forøget til 14 000. I Aarene indtil 1927 foregik yderligere en meget kraftig Forøgelse i Automobilantallet, hvorved man kom op paa et samlet Antal af 75 000, medens Motorcyklernes Antal kun forøgedes til 21 000. I de følgende 4 Aar indtil Kriseaaret 1931 fortsattes Stigningen, men dog ikke i saa overvældende Grad som i de nærmest foregaaende Aar, og man var i 1931 naaet op paa 120 000 Automobile, hvoraf de 76 000 var almindelige Personautomobile, 9 000 Drosker og 1 200 Rutebiler, hvoraf de 76 000 var almindelige Personautomobile, 9 000 Drosker og 1 200 Rutebiler, og Omnibusser samt 34 000 Vare- og Lastbiler. Samtidig var Antallet af Motorcykler steget i jævnt Tempo til 25 000. Som Følge af Krisen i Forbindelse med Valutarestriktionerne indtraadte der i de to følgende Aar en lille Nedgang i Antallet, men siden 1933 har der atter været Stigning for alle Kategorier af Køretøjer, men Forøgelsen har saavel absolut som — og navnlig — relativt været væsentlig mindre end i de foregaaende Aar. Ved Tællingen i 1938 optaltes ialt 150 000 Automobile, heraf 100 000 almindelige Personbiler, 8 000 Drosker og 40 000 Vare- og Lastbiler, og endvidere optaltes 30 000 Motorcykler.

For Statsbanernes Vedkommende er der i Aarsberetningerne meddelt visse Hovedtal for en lang Aarrække. Driftslængden af Banerne er — efter en midlertidig Forøgelse — nu omtrent som i de nærmeste Aar efter Krigen. Personvognenes Pladsantal er forøget noget, medens Godsvognenes samlede Bæreevne kun er steget uvæsentligt. Derimod er Toggangen steget meget stærkt (næsten 100 pCt.), og dette muliggør naturligvis en stærkere Udnyttelse af Materiellet. Antallet af kørte Personkm har for Statsbanerne gennem alle Aarene indtil 1933—34 været nogenlunde konstant ca. 1 100 Mill., for i de følgende Aar at stige til henvend 1 500 Mill. (Københavns Nærtrafik, Lyntogene m. v.).

For Privatbanerne har Udviklingen været mere ujævn, idet man i Aarene omkring 1925 kørte 225 Mill. Personkm, men i de nærmest følgende Aar noget mindre

og i Kriseaaret 1932—33 endog kun 165 Mill. Derefter indtraadte paany en Stigning til omkring 190 Mill. i de to sidste Regnskabsaar, men selv dette er dog en Del mindre end i Aarene omkring 1925.

For Godsbefordringens Vedkommende er Tallene aabenbart i højere Grad konjunkturbestemte, men man faar dog det Indtryk, at Befordringsmængderne i den første halve Snes Aar efter Krigen havde en nedadgaende Tendens, og dette gælder navnlig med Hensyn til den samlede Godsmængde, men dog ogsaa Antal Tonkm. Fra 1929—30 til 1932—33 indtræder imidlertid en overordentlig stærk Nedgang i Transportmængderne. Saaledes formindskedes Statsbanernes Godsmængde fra 6,8 Mill. Tons til 4,5 Mill., og Privatbanernes fra 3,5 Mill. til 2,4 Mill. I Antal Tonkm var der en tilsvarende Nedgang fra 647 Mill. til 487 Mill. for Statsbanernes Vedkommende og fra 76 Mill. til 53 Mill. for Privatbanerne. I de følgende Aar har Statsbanernes Godsmængde paany været jævnt, men dog kun svagt stigende til 5,0 Mill. Tons i 1937—38, altsaa væsentlig mindre end i Aarene før Krisen satte ind i 1931—32. Privatbanernes Godsmængde har i de sidste Aar været omtrent uændret 2,5 Mill. Tons, altsaa noget mere end i Kriseaaret 1932—33, men væsentlig mindre end i Førkrisetiden. I Antal Tonkm er der i de sidste Aar foregaaet en noget lignende Udvikling som for Godsmængdens Vedkommende, men det maa dog fremhæves, at der for Statsbanerne har været en forholdsvis stærkere Stigning i Antal Tonkm end i den befordrede Godsmængde, nemlig til 596 Mill. Tonkm i 1937—38, eller meget nær Tallet for 1929—30, hvilket viser, at den gennemsnitlige Befordringslængde pr. Ton Gods er blevet forøget.

De her fremhævede Tal for saavel Person- som Godstrafikken leder ind paa den Betragtning, at der ganske vist med det stigende Antal Motorkøretøjer er paaført Bandedriften en følelig Konkurrence, men man kan dog ikke se bort fra, at Motortrafikken i ikke ringe Omfang har skabt et nyt Trafikbehov, saaledes at man ikke kan anse al Trafik med Motorkøretøjer som medførende lige saa store Tab i Banernes Transporter. Paa Forhaand kunde man være fristet til at antage, at Konkurrenceforholdet havde virket stærkest for Banerne i den halve Snes Aar indtil 1927, da Antallet af Automobileer steg fra næsten ingen til 75 000, men som det fremgaar af det foregaaende, er Banernes Trafiktal i denne Periode ikke kendetegnet ved nogen stærk Formindskelse. I den følgende 10-Aars Periode er der yderligere tilkommet 75 000 Automobileer, og naar det navnlig er i denne Periode, at man har fremhævet Bilernes Konkurrence over for Banerne, saa kunde dette forklares ved, at de først anskaffede Automobileer i vidt Omfang er anvendt til Transporter, som Banerne for en stor Del ikke har kunnet udføre, f. Eks. al Bytrafik og anden lokal Kørsel, især Afløsningen af Hestekøretøjer, medens den siden 1927 foregaaede Tilvækst i Automobilbestanden i højere Grad er blevet anvendt ogsaa til saadanne Transporter, som Banerne tidligere har udført.

Af de foran nævnte Trafiktal fremgaar det, at Perioden siden 1927 især er kendetegnet ved den pludselige og voldsomme Nedgang især for Godstransporterne i de to Aar 1931—32 og 1932—33, en Nedgang, som man ikke paa Grundlag af de foreliggende statistiske eller andre Oplysninger kan tilskrive et særligt og pludseligt Konkurrenceforhold fra Bilerne, hvorimod man i Landbrugskrisen — og i det hele taget i den almindelige Erhvervskrise — har en naturlig Forklaring paa disse Aars særlige Udvikling. Men naar Banerne i de følgende Aar, hvor Erhvervslevet atter er kommet i Gang, kun har formaaet at indvinde en lille Del af Faldet i Godstransporterne, maa dette i overvejende Grad forklares ved, at Automobileerne i Aarene efter den egentlige Krise har overtaget en væsentlig større Andel af Godstrafikken end tidligere, hvilket maa ses i Forbindelse med, at en Del af den ved Landbrugskrisen overflødiggjorte Landboudom — og i øvrigt ogsaa Byernes arbejdsløse — har ment at kunne finde lønnende Beskæf-

tigelse som Chauffører eller Vognmænd. I øvrigt kan man gøre opmærksom paa, at der ogsaa paa anden Maade i de senere Aar er paaført Banerne en forøget Konkurrence, nemlig fra Skibsfarten, jfr. følgende Tal:

Godsomsætningen mellem danske Havne.

	1929 Tons	1932 Tons	1938 Tons
Foderstoffer.....	146 285	128 454	250 882
Gødningsstoffer.....	120 660	107 955	124 373
Uformalet Korn.....	110 612	138 410	157 160
Kul, Koks m. m.....	40 548	40 848	41 383
Sten, Kalk, Cement o. l.....	650 952	552 172	700 092
Teglværksprodukter.....	87 187	38 193	73 974
Trælast og Brænde.....	19 334	14 236	18 898
Forskellige Varer i hele Ladninger.....	431 632	470 998	624 842
Stykgods.....	625 331	543 024	637 780
Levende Dyr.....	16 034	14 725	6 970
Ialt...	2 248 575	2 049 015	2 636 354

Det fremgaar heraf, at der i Kriseaaret 1932 kun var en halv Snes Procent mindre Transportmængde end i Aaret 1929, men i de følgende Aar steg Transporterne paany, saaledes at der i Aaret 1936 transporteredes 24 pCt. mere Gods end i 1929. I de to følgende Aar har der været nogen Nedgang, men der transporteredes dog i 1938 ca. 17 pCt. mere Gods end i 1929. Denne Udvikling maa i øvrigt ses i Forbindelse med, at der netop i disse Aar er foregaaet en omfattende Udvidelse af adskillige Provinshavne, saaledes er Anlægsværdien for de jyske opgjort til 64 Mill. Kr. i 1929 mod 77 Mill. Kr. i 1937. Yderligere maa det antages, at Udlosning af Gods nu i højere Grad foregaar direkte fra Udlandet, medens der tidligere i vidt Omfang foregik Omladning i de større Havne.

Til nærmere Belysning af, hvilke af Banernes Transporter der i særlig Grad er formindsket, er i nedenstaaende Oversigt meddelt visse Tal fra Statsbanernes Beretninger:

	1929—30 1000 Tons	1932—33 1000 Tons	1937—38 1000 Tons
Jord- og Stenarter.....	840	320	428
Stenkul o. l.....	751	424	552
Foderstoffer.....	549	327	320
Gødningsstoffer, Affald o. l.....	529	220	279
Kornvarer, Rodfrugter o. l.....	346	264	273
Træ og Trævarer.....	464	155	176
Tegl- og Kalkværksprodukter.....	414	123	140
Kød, Flæsk o. l.....	238	341	174
Olie, Petroleum, Benzin.....	202	243	238
Smør.....	94	80	84
Metaller og Metalvarer.....	215	89	147
Andet Vognladningsgods.....	721	658	740
Ialt Vognladningsgods...	5 363	3 245	3 551
Levende Dyr.....	159	74	92
Stykgods.....	793	602	725
Anlægstransporter.....	393	390	349
Rejsegods (herunder Motorkøretøjer paa Overfart etc.) .	113	175	328
Ialt...	6 821	4 486	5 045

Det fremgaar heraf, at Nedgangen i Kriseaaret 1932—33 i særlig Grad ramte Vognladningsgodset, og i de følgende Aar har der for disse Forsendelser under eet kun været en minimal Stigning. Denne Udvikling har været fælles for de fleste af de anførte Varegrupper, dog bortset fra Gruppen »Andet Vognladningsgodt«, som kun viste en lille Tilbagegang i 1932—33, der helt er indhentet i de følgende Aar.

I denne Forbindelse skal Opmærksomheden henledes paa de Undersøgelser over Privatbanernes Andel i de paagældende Egners Trafikbehov, hvoraf et statistisk Sammen- drag er meddelt i »Banebeskrivelsernes« Afsnit XII. (Bilag VIII.) Materialet er indsamlet af de paagældende Driftsbestyrere, medens den statistiske Bearbejdelse er foretaget af Trafik- kommissionens Sekretariat. Ved denne Bearbejdelse har det vist sig — hvad man i øvrigt ogsaa paa Forhaand maatte forvente — at slige Undersøgelser er overordentlig vanskelige at foretage, men for de fleste Baner er det dog lykkedes ved Henvendelse til den paagæl- dende Egners Erhvervsdrivende m. v. at faa et brugbart Materiale til Bedømmelse af Banens Andel i den samlede Godstrafik. For de Baner, fra hvilke der foreligger saadanne Oplys- ninger, er Trafikbehovet i de paagældende Omraader opgjort til ialt $3\frac{1}{2}$ Mill. Tons, hvoraf Privatbanerne afvikler de 1,4 Mill. Tons eller 40 pCt., medens Vogn- og Fragtmænd trans- porterer ligeledes 40 pCt., og endelig transporteres de 20 pCt. med Erhvervsvirksomheder- nes egne Biler, de saakaldte »Firmabiler«.

En Opgørelse for de enkelte Varearter viser, at Banerne har en forholdsvis lille Andel bl. a. af Træ og Trævarer, Mursten, Kalk og Cement, Vejmaterialer og Roer, medens Banernes Andel er forholdsvis stor af Mergeltransporter, Olie og Benzin, Kul og Koks, Tørv og Briketter samt af Kød, Flæsk og Fisk.

En samlet Opgørelse af Danmarks Personautomobilruter blev første Gang fore- taget af det Udvalg, der var nedsat under 17. Marts 1925 af Ministeriet for offentlige Arbejder til Behandling bl. a. af Spørgsmaalet om Samarbejde mellem Jernbaner og Rutebiler, og Hovedresultaterne af denne Undersøgelse, der offentliggjordes i den i Januar 1927 afgivne Betænkning, er meddelt i nedenstaaende Oversigt.

Personautomobilruter 1. Januar 1926.

Antal Ruter.....	715
Antal Vogne.....	795
Ruternes samlede Længde.....	19 420 km
— gennemsnitlige Længde.....	27,2 —
Pladsantal, ialt.....	10 267
— , gennemsnitlig pr. Vogn.....	13
Ugentlig Turantal i hver Retning.....	13 033
— — gennemsnitlig pr. Rute.....	18

Opgørelsen var Resultatet af en Gennemgang af et til Udvalget særligt indsamlet Materiale og maa efter alt foreliggende betragtes som udtømmende.

For de senere Aar har Det statistiske Departement foretaget aarlige summariske Opgørelser paa Grundlag af Amternes Indberetninger, og Resultaterne offentliggøres i Statistisk Aarbog. I omstaaende Oversigt er for en Aarrække meddelt Hovedresulta- terne af disse Opgørelser:

Personautomobilruter i Danmark 1931—38.

	Antal Ruter	Antal Vogne	Vogne- nes Nytte- last	Ruternes Længde		Pladsantal		Ugentl. Turantal i hver Retning	
				Ialt	Gnsntl. pr. Rute	Ialt	Gnsntl. pr. Vogn	Ialt	Gnsntl. pr. Rute
				km	km				
$15/5$ 1938....	841	1 237	2 397	21 444	25,5	24 581	20	27 492	33
$15/5$ 1937....	829	1 192	2 213	21 047	25,4	22 565	19	26 424	32
$15/5$ 1936....	823	1 148	1 976	20 801	25,3	20 718	18	25 482	31
$15/5$ 1935....	797	1 124	1 837	20 004	25,1	19 570	17	23 440	29
$15/4$ 1934....	775	1 101	1 741	19 291	24,9	18 660	17	21 995	28
$15/4$ 1933....	779	1 099	1 696	19 181	24,6	17 919	16	22 180	28
$15/4$ 1932....	741	1 088	1 566	18 882	25,5	17 362	16	20 735	28
$15/4$ 1931....	714	984	1 385	16 428	22,9	14 491	15	19 079	27

Da disse Opgørelser efter Sagens Natur ikke kan have været Genstand for samme grundige Revision, som Tilfældet var med Udvalgets Opgørelse, maa Sammenligninger med denne foretages med et vist Forbehold, men visse Slutninger kan dog uddrages af Tallene. Det er saaledes øjensynligt, at der ikke i den sidste halve Snes Aar er foregaaet nogen væsentlig Stigning i selve Antallet af Ruter, hvorimod Ruternes Kapacitet er blevet større, og dette gælder baade med Hensyn til Antallet af Vogne pr. Rute og Vognenes gennemsnitlige Størrelse, hvad enten man maaler efter Antal Siddepladser eller Vognenes Nyttelast, ligesom Vognenes Kørselshyppighed er blevet forøget. Derimod er den gennemsnitlige Længde stadig den samme, nemlig godt 25 km pr. Rute, og til nær- mere Belysning heraf skal meddeles nedenstaaende Fordeling af Ruterne efter deres Længde:

Antal Ruter med en Længde af	1938	1926
under 10 km.....	123	106
10—20 -	200	223
20—30 -	253	215
30—40 -	132	86
40—50 -	65	38
50 - og derover.....	68	47
Ialt...	841	715

Gennemsnitlig Længde..... 25,5 km 27,2 km.

Til yderligere Belysning af de danske Omnibusruters Forhold har Trafikkom- missionen i Maj 1937 udsendt Spørgeskemaer til de enkelte Indhavere og derved frem- skaffet et fyldigt Materiale, paa Grundlag af hvilket der i *Bilag II* er givet en almindelig statistisk Redegørelse.

Af Opgørelsen fremgaar det, at der — bortset fra de egentlige Byruter — ialt fandtes 791 Omnibusruter med en samlet Længde af 20 600 km, men da der paa adskil- lige Vejstrækninger kører flere Ruter, er den samlede af Omnibusruter befarede Vejstræk- ning kun 13 700 km, og til Sammenligning kan det anføres, at Danmarks samlede Vejnet er 51 700 km, heraf 7 800 km Amtsveje (Landeveje). Ruterne gennemkører normalt daglig 120 000 km eller gennemsnitlig 6 Ture daglig (3 Tur-Retur), og for hele Aaret er det samlede Antal Vognkilometer opgjort til 42 Mill. Ruternes gennemsnitlige Længde

er 26 km, og der anvendes 1 142 Vogne med ialt 21 600 Siddepladser, eller gennemsnitlig 19 Pladser pr. Vogn. Den gennemsnitlige Alder er henved 5 Aar pr. Vogn, og den samlede Anskaffelsesværdi er opgjort til 16,6 Mill. Kr.

Ruterne har i det behandlede Aar indkørt 14,9 Mill. Kr., deraf 12,5 Mill. Kr. ved Personbefordring, medens Resten er Indtægter ved Pakkebefordring, Postbesørgelse m. v. Den samlede Indtægt svarer til 35,3 Øre pr. Vognkm, heraf de 29,6 Øre ved almindelig Personbefordring. Udgifterne andrager 30,2 Øre pr. Vognkm, heraf 7,0 Øre til lønnet Medhjælp, saaledes at der som Vederlag til Indehaveren bliver 5,1 Øre pr. Vognkm, men dette Beløb, der er et Gennemsnitstal, er væsentlig større for de Ruter, hvor Indehaveren selv foretager hele Kørslen og derfor ikke har nogen Lønningsudgift.

I Bilaget er der foretaget en Fordeling af Ruterne, eftersom de ejes af Statsbanerne, Privatbaner eller Private, og det fremgaar heraf, at de private Ruter ialt indkører 9,1 Mill. Kr. og Banernes Ruter 5,8 Mill. Kr., fordelt med $\frac{2}{3}$ paa Statsbanernes og $\frac{1}{3}$ paa Privatbanernes Ruter.

Bilaget indeholder endvidere udførlige Oplysninger om Ruterne i de enkelte Amter og hele Undersøgelsen giver det Hovedindtryk, at de danske Omnibusruter arbejder under meget forskellige Vilkaar. For at afgøre, hvilken Indflydelse Ruterne Længde har paa deres Økonomi, er der foretaget et Udvalg af Ruter af bestemte Længder, nemlig ca. 15 km, 25 km, 35 km og 50 km, og det fremgaar heraf, at der inden for hver af disse Grupper er store Forskelligheder.

Vedrørende Fragtmandsruter har der ikke tidligere været indsamlet Oplysninger, og Trafikkommissionen besluttede derfor at udsende Spørgeskemaer ogsaa til Indehavere af saadanne Ruter. Medens det for Omnibusruterne indsamlede Materiale, trods visse Mangler, var tilstrækkelig fuldstændigt til at tillade en dyberegaaende Bearbejdelse, var det for Fragtmandsruterne indsamlede Materiale langt spinklere, og de i *Bilag III* meddelte Oplysninger er derfor af en mere summarisk Karakter. Det skal her nævnes, at der ialt findes ca. 500 Fragtmandsruter med en samlet Længde paa 16 000 km. Der anvendes 500—600 Vogne med en Bæreevne paa 1 400 Tons, og Ruterne samlede Indtægt er beregnet til 4,3 Mill. Kr., hvori dog kan indgaa et — dog formentlig ikke betydeligt — Beløb for almindelig Vognmandskørsel. Af Bilagets Oplysninger skal endelig fremhæves, at Hovedparten af Fragtmandsruterne har Endestation i en stor By, saaledes kører 140 Ruter til København, 41 til Odense, 88 til Aalborg, 46 til Aarhus, 36 til Horsens, o. s. fr.

Angaaende Luftfarten kan oplyses:

Det danske Luftfartsselskab disponerede i 1938 over 9 Luftfartøjer med en samlet Trækraft paa 9 360 HK. — Der var 130 Passagerpladser til Raadighed, og den samlede Lastekapacitet var 20 625 kg.

Anskaffelsessummen for de Luftfartøjer, som D. D. L. disponerer over pr. 31. December 1938, andrager ca. 3 000 000 Kr., ekskl. Beholdning af Reservemotorer. Af Selskabets Luftfartøjer er to store 3 mot. Luftfartøjer (samlet Anskaffelsessum ca. 800 000 Kr.) bygget paa Orlogsværftet i København. Angaaende Selskabets Valutaforbrug og Valutatilførsel se *Bilag XVII*.

Den gennemsnitlige Levetid for et Trafikluftfartøj kan sættes til 6—10 Aar.

Paa de indenlandske Luftruter blev der i 1938 befordret 3712 Passagerer svarende til 962 580 Person/km. Indtægterne for Passagerbefordring paa indenlandske Ruter udgjorde for samme Aar 111 976 Kr.

I Det danske Luftfartsselskab var der i Sæsonen 1938 ansat 172 Personer. — Paa samme Tidspunkt var der i Luftfartsvæsenet beskæftiget ca. 10 og ved Statens Lufthavn i Kastrup ca. 50 Personer — ialt beskæftiget ved den civile Luftfart: ca. 230 Personer.

4. Revision af Loven om Omnibus- og Fragtmandskørsel m. v.

Ved Lov Nr. 166 af 4. Juli 1927 om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motor-køretøjer, der afløste § 19 i Lov om Færdsel af 1. Maj 1923, gennemførtes her i Landet den første almindelige Lovgivning om erhvervsmæssig Befordring af Personer og Gods med Motorkøretøjer, og man tilsigtede derigennem at opnaa en sundere Udvikling af denne Kørsel, end der hidtil havde fundet Sted, under behørig Hensyntagen til de andre bestaaende og for Samfundet nødvendige Transportvirksomheder, i hvilke der allerede var bundet betydelige Kapitaler.

Denne endnu gældende Lov er imidlertid ikke længere tidssvarende, naar henses til den i forrige Afsnit beskrevne, fortsatte stærke Udvikling, der i de senere Aar har fundet Sted med Hensyn til den Person- og Godsbefordring, som sker med Benyttelse af Motorkøretøjer. Denne Udvikling, der er sket hurtigere, end det kunde forudses i 1927, har været betinget baade af de tekniske Fremskridt og af andre Transportforholdene i og for sig uvedkommende Faktorer i Samfundslivet. I førstnævnte Henseende skal henvises ikke blot til selve Automobilindustriens Udvikling med deraf følgende Resultater, Automobilernes stigende Kapacitet, Bekvemmelighed, Forbedring af Driftsøkonomien o. m. a., men ogsaa til den paabegyndte Udbygning af Vejnettet, herunder ogsaa Anlæg af Broer m. v., der har taget Fart i det sidste Tiaar, og som ogsaa er støttet af Teknikkens Fremskridt. Og andre Faktorer i Samfundet har som nævnt begunstiget Udviklingen. Landbrugskrisen, der har udelukket en stor Del af Landbrugsungdommen fra at skaffe sig selvstændige Erhverv ved Landbruget, og den store Arbejdsløshed, som i de senere Aar har været i Landet, har tvunget mange Mennesker til at søge nye Eksistensmuligheder, og Chancen for at oparbejde sig en Levevej ved en Transportvirksomhed har været nærliggende for mange, navnlig fordi den tiltagende Produktion — i hvert Fald indtil der af valutamæssige Grunde skete Indskrænkning heri — muliggjorde Erhvervelsen af et Motorkøretøj med en meget lille Kapitalindsats, ofte vel endogsaa helt uden saadan Indsats. Denne Udvikling medførte imidlertid ogsaa gradvis en ændret Indstilling i Befolkningen med Hensyn til Afviklingen af Transporterne og skabte derved Basis for en yderligere Udvikling af Automobiltrafikken. I tidligere Tid dannede Jernbanerne Grundlaget for Landets Trafik. Jernbanestationerne var Knudepunkterne, og Befolkningen var indstillet paa, at Forbindelsen med Omverdenen skete ad nærmeste Jernbanestation. Herhen måtte man begive sig, hvis man skulde rejse, og dertil maatte man bringe det Gods, som skulde befordres andetsteds hen. Den voksende Automobiltrafik gjorde den enkelte rejsendes eller Afsenders Forbindelse med Transportnettet betydelig lettere. For Personbefordringens Vedkommende har den stedfundne Udbygning af Ruteautomobilnettet medført, at kun faa Bebyggelser af blot nogenlunde Størrelse er uden Forbindelse med en Omnibusrute, og for Godsbefordringen skabtes ved Udviklingen Muligheden for direkte Transport fra Afsender til Modtager uden den hidtil nødvendige Omladning paa Jernbanestationen. De saaledes erhvervede Fordele vakte naturligt i Befolkningen et Behov for disse „Dør til Dør“ Transporter, og dette Behov bevirkede en yderligere

Udbygning af Ruterne, en skarpere Konkurrence mellem Handelsfirmaerne om at tilbyde bedre og bedre Transportvilkaar med Hensyn til Udsendelsen af deres Varer, en tilsvarende skærpet Konkurrence mellem Vognmændene o. s. v. De nye Muligheder skabte nyt Behov, og denne Vekselvirkning førte til de i Øjeblikket herskende Tilstande paa Automobiltrafikkens Omraade, der er til lige stor Skade for denne Trafikart, for de øvrige Transportmidler og for Samfundet i sin Helhed.

Den gældende Lovs Regler om Meddelelse af Tilladelse til Omnibus- og Fragtmandskørsel har derhos vist sig mindre hensigtsmæssige. Den Omstændighed, at de kommunale Myndigheder — saavel ved den ved Lovens Vedtagelse tilsigtede almindelige Regulering af Konkurrenceforholdet mellem Biler og Baner som senere ved Meddelelsen af nye Tilladelser — har haft den overvejende Indflydelse ogsaa paa Kørsler over længere Afstande, har ikke kunnet undgaa at medføre, at de lokale Hensyn i saa godt som alle Amter ret naturligt har haft en væsentlig Betydning i disse Forhold, medens mere almenøkonomiske Synspunkter ikke har virket med tilstrækkelig Vægt. Erfaringen har vist, at det ikke overalt i Landet har været muligt for Amdsraadene mod Befolkningens Ønske at begrænse Tilgangen til Omnibus- og Fragtmandskørslen ved at nægte de dertil fornødne Tilladelser.

Den beskrevne Udvikling af Transportforholdene er ikke særlig for Danmark, men kendes overalt i Udlandet. I en Række europæiske Lande har man derfor ogsaa indset Nødvendigheden af, at der fra Statsmagtens Side gribes ind for at undgaa det samfundsskadelige Spild af Værdier, som en Overtrafikering altid vil være, og for at tilvejebringe en Ordning, der afpasser Transportmidlerne efter Transportbehovet, hvorfor der i flere Lande i de seneste Aar har været iværksat Undersøgelser, gaaende ud paa at søge gennemført de hertil sigtende Lovbestemmelser.

Kommissionen har fra flere Lande indhentet Oplysninger om de der i saa Henseende stedfundne Undersøgelser. Bortset fra, at der intetsteds endnu ses gennemført Lovbestemmelser paa Grundlag af de seneste Undersøgelser, saaledes at der ingen Holdpunkter haves for, hvorledes saadanne Bestemmelser vil virke i det praktiske Liv, har Kommissionen fundet, at Forholdene i Udlandet er væsensforskellige fra Forholdene paa Trafikomraadet i Danmark, for de større Landes Vedkommende, fordi selve Størrelsesforskellen gør Trafikproblemerne uensartede, og for de Landes Vedkommende, som er paa Danmarks Størrelse, fordi de geografiske og andre Forhold har saa stor Indvirkning paa disse Problemer, at direkte Slutninger ikke er mulige. Kommissionen har derfor ikke ment, at det vilde være af tilstrækkelig Interesse at give en almindelig Redegørelse for Forholdene i Udlandet eller i Almindelighed at gøre Rede for udenlandske Kommissionsbetænkninger. For saa vidt angaar Kommissionens Indstillinger til Foranstaltninger vedrørende Enkeltspørgsmaal, har man derimod i fornødent Omfang taget i Betragtning udenlandske Erfaringer med Hensyn til de paagældende Foranstaltninger.

Ved Kommissionens Overvejelser af, i hvilke Henseender den stedfundne Udvikling nødvendiggør Forandringer i den gældende Lovgivning, har Kommissionen delt sig i et Flertal og nogle Mindretal, af hvilke de fleste har kunnet tiltræde Flertallets Betragtninger med enkelte Ændringer. Et Mindretal har dog maattet erklære sig uenig i Flertallets Grundsynspunkter og har ment at maatte afgive en særskilt Betænkning med tilhørende Lovforslag.

Flertallet (*Fr. Andersen, Buchwald, P. Christensen, Dige, Gudiksen, Herlak, Juul-Hansen, Knutzen, Jul. Nielsen, N. P. Nielsen, Offeren, Savild, Terkelsen og Vejre*) har særlig haft Opmærksomheden henvendt paa to Hovedpunkter, hvor man mener, der bør foretages Ændringer i den nuværende Ordning, nemlig: Til hvilke Kørsler skal der udkræves Tilladelse fra det offentlige? Hvilke Myndigheder skal give de i Loven omhandlede Tilladelser til Omnibuskørsel og Fragtmandskørsel? Disse Hovedspørgsmaal vil nedenfor blive gjort til Genstand for Undersøgelse i særlige Afsnit, og derefter gøres i et tredje Afsnit Rede for andre Spørgsmaal den offentlige Automobiltrafik vedrørende, med Hensyn til hvilke Flertallet finder det paakrævet, at der gennemføres ændrede eller nye Foranstaltninger.

I. Til hvilke Kørsler skal der udkræves Tilladelse fra det offentlige?

Den gældende Lov omhandler kun Kørsel med Motorkøretøjer, saaledes at Transport af Personer eller Gods med andre Befordringsmidler, f. Eks. med Hestekøretøjer, ikke omfattes af Lovens Bestemmelser, ligesom Loven kun angaar den Befordring af Personer og Gods, som har en erhvervmæssig Karakter derved, at den foregaar mod Betaling, og i disse Henseender finder Flertallet det ikke paakrævet, at der foretages nogen Forandring.

Ved Behandlingen af Spørgsmaalet maa man sondre imellem

- A. Befordring af Personer og
- B. Befordring af Gods.

Ad A. *Befordring af Personer.* Da der i almindelig Sprogbrug anvendes forskellige Betegnelser for Personkørsel, der i Virkeligheden i Lovens Forstand er ensartede, og da det i Praksis har været forbundet med nogen Vanskelighed at afgøre, om en Kørsel i givet Fald har været en Kørsel, hvortil der ifølge Loven udkrævedes Tilladelse, eller om dette ikke har været Tilfældet, foreslaas det, at der til Forebyggelse af fremtidige Misforstaaelser med Hensyn til en Kørsels Karakter i Loven optages Definitioner af enhver Form for den Personkørsel, der skal falde ind under Bestemmelserne i Loven, selv om den ikke netop skal omfattes af Reglerne om, at der til dens Udøvelse kræves en Kørseltilladelse.

Den erhvervmæssige Personbefordring foreslaas herefter inddelt i *Omnibuskørsel, Hyrekørsel og Selskabskørsel.*

Efter den gældende Lov forstaaes ved Omnibuskørsel Kørsel med Motorkøretøjer, der er bestemte til mod Vederlag at benyttes eller faktisk benyttes til samtidig Befordring af flere af hinanden uafhængige Personer, hvad enten Køretøjerne benævnes Omnibusser, Kapervogne, Turistvogne eller andet. Efter Lovens Formulering er det Anklagemyndigheden, der har Bevisbyrden for, at en Kørsel er Omnibuskørsel, hvilket har voldt store Vanskeligheder i Praksis.

Flertallet foreslaar, at der til *Omnibuskørsel* henregnes al Personbefordring med Motorkøretøj mod Betaling med Undtagelse af den erhvervmæssige Personbefordring, der henregnes til *Hyrekørsel* og *Selskabskørsel*. Ved en saadan Definition vil man opnaa, at Formodningen er for, at en given Kørsel mod Betaling for flere Personer er Omnibuskørsel, saaledes at det maa blive den for den paagældende Kørsel ansvarlige, der maa bevise, at Kørslen er Hyre- eller Selskabskørsel.

Til *Hyrekørsel*, hvorpaa de typiske Eksempler er Droske- og Lillebilkørsel, foreslaar man at henregne Kørsel med Motorkøretøj, der er indrettet til Befordring af højst

6 Personer foruden Føreren, og ved hvilken der mod Betaling befordres Enkeltperson eller sluttet Selskab, og til *Selskabskørsel* foreslaas henregnet den Kørsel, ved hvilken der med et større Motorkøretøj end det foran nævnte mod Betaling befordres et sluttet Selskab, herunder en Enkeltperson. Flertallet foreslaar disse Definitioner optaget i Loven.

Efter den gældende Lov udkræves som nævnt Tilladelse fra de offentlige Myndigheder til enhver Personbefordring med Motorkøretøj mod Betaling, ved hvilken der transporteres flere af hinanden uafhængige Personer. Da det synes rimeligt at lade den erhvervsmæssige Personbefordring i samme Omfang som hidtil være betinget af en offentlig Tilladelse, stiller man herefter Forslag om, at der til Udførelse af enhver Omnibuskørsel skal udkræves Tilladelse, medens man ikke har ment at burde stille Forslag om at kræve en tilsvarende Tilladelse til Hyrekørsel og Selskabskørsel. Flertallet har dog fundet det rimeligt i sit Lovforslag at optage Definitioner af de sidstnævnte Former for Kørsel for derved at søge bortelimineret fremtidige Tvivlspørgsmaal om, hvorvidt en given Kørsel maa henføres til den ene eller anden Kategori, og dertil kommer, at man, selv om man ikke mener, at der i Loven bør optages nærmere Regler om Hyrekørsel og Selskabskørsel, dog har anset det naturligt i Lovforslaget at nævne, at saadanne nærmere Regler forudsættes tilvejebragt paa anden Maade.

I denne Forbindelse skal nævnes, at man ved Bestemmelse af, hvorvidt en Kørsel skal henføres under Omnibuskørsel eller under Hyrekørsel, respektive Selskabskørsel, maa sondre imellem, om Kørslen foretages paa Grundlag af en Opfordring — enten ved personlig Henvendelse eller ved en almindelig Bekendtgørelse for Offentligheden — til den enkelte Passager om at deltage i Kørslen mod Betaling fastsat pro persona (Kapring af Passagerer), i hvilke Tilfælde Kørslen er Omnibuskørsel, eller om den foretages for en forinden Kørslen og uafhængigt af denne sluttet Kreds, i hvilket Tilfælde den er Selskabskørsel (Hyrekørsel). En Selskabskørsel (Hyrekørsel) mister naturligvis sin Karakter af at være Selskabskørsel (Hyrekørsel), saafremt der inden eller paa noget Tidspunkt under Kørslen mod Betaling optages Passagerer uden for Selskabet.

Som det vil ses af Definitionen af Hyrekørsel, er denne Kørsel afgrænset i to Retninger, saaledes at en Kørsel kun kan henføres hertil, naar den har begge de i Definitionen optagne to Kendemærker, nemlig for det første, at den foregaar med et Motorkøretøj, der højst kan befordre 6 Personer foruden Føreren, og for det andet, at der kun befordres en Enkeltperson eller et sluttet Selskab. Saafremt en Kørsel kun har det ene af disse to Kendemærker, kan den ikke henregnes til Hyrekørsel, men er enten Selskabskørsel eller Omnibuskørsel.

Naar Flertallet som Kriterium for Forskellen mellem Hyrekørsel og Selskabskørsel har ment at burde vælge de anvendte Motorkøretøjers Størrelse, er dette sket, ikke fordi de anvendte Automobilers Størrelse i sig selv har nogen særlig Betydning for de Regler, som bør gennemføres med Hensyn til de nævnte Former for Kørsel, men fordi man har fundet, at den Kørsel, som maa betegnes som Hyrekørsel, sædvanligt finder Sted med Vogne, der er indrettet til Befordring af 6 Personer og derunder foruden Føreren, og Selskabskørsel sædvanligt med større Vogne, saaledes at Vognenes Størrelsesforhold fremtræder som saa karakteristiske Kendetegn for de nævnte Kørselsformer, at man har ment det praktisk at anvende dem ved Afgrænsningen af Begreberne. Flertallet er vel bekendt med, at der f. Eks. findes Personvogne, som er indrettet med Plads til 7 eller 8 Personer foruden Føreren, og som kan tænkes anvendt ved en Kørsel, som efter almindelig Sprogbrug maatte betegnes som Hyrekørsel, men disse Vogne er — i hvert Fald her i Landet — faatallige, saa deres Eksistens ikke synes at kunne danne nogen afgørende Indvending mod det opstillede Kriterium.

Hyrekørsel omfatter ikke saadanne Kørsler, hvor et Motorkøretøj udlejes uden Fører til Kørsel med en Enkeltperson eller et sluttet Selskab. Ved Udlejning af et Motorkøretøj uden Fører overlades Raadigheden over Motorkøretøjet for et kortere eller længere Tidsrum til den eller de Personer, der har lejet Køretøjet imod et Vederlag herfor, hvorfor den i disse Tilfælde stedfindende Benyttelse af et Motorkøretøj i den her omhandlede Henseende ganske svarer til Kørsel med eget eller et paa Afbetaling købt Motorkøretøj. Saafremt Lejetageren benytter Køretøjet til at drive erhvervsmæssig Personbefordring, maa den paagældende Kørsel som enhver anden Kørsel af denne Art falde ind under Forslagets Bestemmelser, hvorved bemærkes, at der ved Udlejning af Motorkøretøjer uden Fører bl. a. af Hensyn til den derfor tegnede særlige Ansvarsforsikring almindeligvis tages det Forbehold, at Køretøjet ikke anvendes til erhvervsmæssig Personbefordring.

Medens der som foran nævnt efter Flertallets Opfattelse ikke skal udkræves Tilladelse til Hyrekørsel og Selskabskørsel, mener man derimod, at der ligesom hidtil maa udkræves Tilladelse til al Omnibuskørsel, uanset om denne foregaar som Kørsel i Rute eller ikke. Kørsel med Turister, som ikke udgør et sluttet Selskab, vil efter Forslaget — ligesom efter den gældende Lov — blive henregnet til Omnibuskørsel, saaledes at der til denne Kørsel udkræves sædvanlig Tilladelse, som dog i Lighed med den tilsvarende Regel efter nugældende Lov bør kunne gives af Formanden for vedkommende Trafiknævn, jfr. nedenfor, naar Kørslen finder Sted lejlighedsvis i enkelte Tilfælde eller paa en enkelt Dag.

ad B. *Befordring af Gods*. Med Hensyn til Kørsel af Gods med Motorkøretøj mod Betaling har man ligeledes ment, at der i Loven maa foretages en udtømmende Angivelse af de forskellige Muligheder for saadan Transport, saaledes at der ogsaa for dennes Vedkommende gives de nødvendige Regler til Afgørelse af, om en given Godstransport med Motorkøretøj mod Betaling skal betinges af Tilladelse eller ej. Efter almindelig Sprogbrug er der ikke nogen bestemt Forskel mellem Vognmandskørsel og Fragtmandskørsel, men da det efter det foran udviklede vil være nødvendigt i Loven at drage Skel mellem de forskellige Arter af Godskørsel, foreslaar Flertallet, at Kørsel, hvortil Tilladelse udkræves, i Loven benævnes *Frugtmandskørsel*, medens Kørsel med Gods, hvortil en egentlig Tilladelse ikke er fornøden, benævnes *Vognmandskørsel*. Paa samme Maade som ved Personkørslen foreslaar man derhos i Loven optaget en skarpere Definition af, hvad der i den skal forstaas ved de nævnte Kørsler.

Forinden man gaar over til at behandle Godskørslen, skal bemærkes, at man i 1927 mente at maatte begrænse de regulerende Bestemmelser Anvendelsesomraade til Rutekørsel eller, som det udtrykkes i Loven, til Kørsel i Rute mellem forud bestemte Endepunkter. Dette Standpunkt skyldtes formentlig for en væsentlig Grad, at Godskørsel med Motorkøretøjer i 1927 ikke havde saa indgribende trafikale Betydning som nu, og endvidere, at man den Gang næppe kunde forudse den meget stærke Udvikling, som er sket med Hensyn til denne Kørsel, ikke alene for Rutekørselns (Frugtmandskørselns) Vedkommende, men navnlig ogsaa for den i Henseende til Strækning og Køretider mere tilfældigt prægede Vognmandskørsel. Eftersom Godskørslen med Motorkøretøjer saaledes er en langt betydeligere Transportfaktor nu end i 1927, vil det næppe være rigtigt at begrænse de regulerende Bestemmelser Gyldighed til at angaa Godskørslen i Rute, men det maa som tidligere bemærket anses for paakrævet, at ogsaa Godskørslen uden for Rute undergives et vist Tilsyn fra det offentlige Side. Hensynet til den bestaaende Frugtmandskørsel taler ogsaa herfor; man har nemlig set talrige Eksempler paa, at der under de nugældende Regler, hvorefter der kan etableres Godskørsel, naar denne blot ikke foregaar i Rute, er opstaaet meget uheldige Forhold, idet der

f. Eks. paa Steder, hvor det i Almindelighed antages, at der er en Fortjeneste at indvinde ved Godstransport, etableres Kørsel af langt flere Vognmænd, end der i Virkeligheden er Trang til, og da Kørslen herefter ikke kan give en rimelig Fortjeneste, saafremt den drives paa en normal og forsvarlig Maade, griber man til ved en Udstrækning af Chaufførernes Arbejdstid, en Overskridelse af de gældende Hastighedsbestemmelser eller en Overlæsning af Lastvogne at sætte Konkurrenceevnen op, hvorhos Vedligeholdelsen af Vognene ofte ikke vil blive foretaget paa tilbørlig Maade. En saadan Udvikling maa ud fra et samfundsmæssigt Synspunkt anses for lidet heldig, ikke mindst fordi saadanne Transporter betyder en stor Fare for Færdselssikkerheden.

Flertallet har drøftet forskellige Muligheder for Regulering af denne Udvikling. Man har saaledes været inde paa Spørgsmaalet om, hvorvidt det vilde være formaals-tjenligt at søge gennemført en Ændring i Lighed med den i engelsk Ret gældende, hvorefter enhver Form for Godsbefordring, selv private Firmaers Transporter af egne Varer, skulde være betinget af en Licens fra det offentlige, en Licens, der vel maatte være forskellig for de forskellige Former for Kørsel — Rutekørsel, egentlig Vognmandskørsel for andre og Befordring af egne Varer — baade i Henseende til Betingelserne for at opnaa Licens, der naturligt maatte være strengest ved Rutekørsel og mildest, hvor det drejer sig om egne Transporter, og i Henseende til Licensens Benyttelse, men som vilde give det offentlige en meget betydelig Indflydelse paa den væsentlige Del af Automobiltrafikken og give Samfundet Midler (Licensfortabelse) til paa virkningsfuld Maade at hindre Misbrug. Ogsaa en Ordning, hvorefter Vognmandskørselen skulde være undergivet de samme Bestemmelser som Omnibus- og Fragtmandskørselen og navnlig ligesom disse være betinget af en egentlig Tilladelse, har været overvejet, og endelig har man været inde paa Tanken om, samtidig med at den nuværende Tingenes Tilstand blev opretholdt for de frie Vognmænd, at regulere Tilgangen for Fremtiden til den frie Vognmandskørsel, saaledes at de frie Vognmænd, der driver Vognmandskørsel paa et nærmere fastsat Tidspunkt, stadig kan fortsætte, medens der med visse periodiske Mellemlum af de vedkommende Myndigheder gennem Meddelelse af Licens til de paagældende Vognmænd blev fastsat, hvor mange nye Vognmænd, der maatte nedsætte sig i de enkelte Egne af Landet.

Flertallet har imidlertid ikke ment at kunne fremkomme med Forslag af den anførte Art. Navnlig Tanken om at gøre Retten til at transportere egne Varer afhængig af en offentlig Tilladelse anser man for ganske uforenelig med dansk Mentalitet; men heller ikke de andre nævnte Muligheder for Regulering finder Flertallet at kunne anbefale, fordi man i det hele maa nære Betænkelighed ved at spærre af for den nuværende frie Adgang til at søge Erhvervs muligheder paa Transportomraadet. Det er dog fra en Del af Flertallet kraftigt fremhævet, at den lette Adgang til den frie Vognmandskørsel har paaført ikke alene de offentlige Transportmidler, men ogsaa selve Vognmandserhvervet en urimelig Konkurrence, hvis Fortsættelse vil være en alvorlig Hindring for en sund og god samfundskonomisk Udvikling af Landets Trafikforhold.

Herefter finder Flertallet, at en Regulering af den frie Vognmandskørsel for Tiden bør ske ved, at man ved en klarere Definition af Begrebet Fragtmandskørsel søger gennemført, ogsaa over for Domstolene, at en væsentlig Del af de nuværende frie Vognmænd, der faktisk „kører i Rute“, fremtidig vil omfattes af Lovens Bestemmelser om Fragtmandskørsel med deraf følgende Retsvirkninger.

Efter den gældende Lov udkræves Tilladelse til den Kørsel af Gods i Rute mellem forud bestemte Endepunkter, der finder Sted for flere af hinanden uafhængige Personer. Da Loven ikke har defineret Godskørsel i Rute, har den endelige Afgørelse af, hvilke Kørsler der skal henregnes til Rutekørsel, været overladt Domstolene, som med Hensyn til de dem forelagte Spørgsmaal om, hvorvidt en Kørsel kan betegnes som Rutekørsel

eller ikke, i stedse stigende Grad har været tilbøjelig til at ville begrænse Godskørsel i Rute til saadan Kørsel, som foruden at foregaa med en vis Regelmæssighed saavel i Henseende til de Tider, paa hvilke Kørslen finder Sted, som til de Strækninger, ad hvilke Kørslen foregaa, tillige har staaet aaben for alle og enhver, saaledes at en Kørsel, der vel foregaa med nævnte Regelmæssighed, dog ikke er blevet anset som Godskørsel i Rute, naar den udelukkende har fundet Sted for en begrænset Kreds af Personer. Følgen har derfor været, at handlende, Firmaer og lignende i et større Antal utvivlsomt i Strid med Lovens Hensigt har sluttet Kontrakt med en Vognmand for at opretholde eller etablere en regelmæssig Godskørsel ad bestemte Strækninger, hvilket har medført, at en Del af Godskørslen er blevet unddraget de Befordringsvirksomheder, Baner og koncessionerede Fragtmænd, som har Pligt til at betjene den paagældende Egn. Under Hensyn hertil samt til, at den regelmæssige Kørsel, uanset om den staaer aaben for alle og enhver, dog delvis indgaaer som et Led i den almindelige Trafik, er Flertallet af den Opfattelse, at den bør være betinget af en Tilladelse, og at man til Godskørsel i Rute derfor maa henføre enhver Kørsel for flere Personer, naar den blot foregaaer med en vis Regelmæssighed i Henseende til Køretider og Strækning, hvad enten Vognmanden kun kører for en fast Kundekreds eller for en tilfældig Kundekreds. Man foreslaar derfor i Loven optaget en Bestemmelse om, at Rutekørsel foreligger, naar der køres en eller flere Gange ugentlig mellem bestemte Endepunkter, og at der ved *Fragtmandskørsel* forstaas enhver Kørsel i Rute med Motorkøretøjer, der mod Betaling benyttes til samtidig Befordring af Gods for flere Personer.

Til *Vognmandskørsel* foreslaar Flertallet henregnet al anden Kørsel af Gods mod Betaling med Motorkøretøj end Fragtmandskørsel. Dog har man ment, at Kørsel, ved hvilken der mod Betaling alene transporteres Landbrugsprodukter mellem Producenter og Mejeri, Slakteri, Ægpakkeri eller Eksportmarked, ikke bør anses som Fragtmandskørsel, men som Vognmandskørsel, selv om Kørslen foregaaer som Rutekørsel. Man har ment, at man paa disse Omraader burde stille Landbruget saa frit som muligt, idet man udtrykkeligt gør opmærksom paa, at det her kun drejer sig om Transporten af Landbrugsprodukter og kun mellem Producenten paa den ene Side og Mejeri, Slakteri, Ægpakkeri eller Eksportmarkedet paa den anden Side, medens Varenes Viderebefordring ikke omfattes af denne Undtagelsesbestemmelse. Saafremt en Vognmand kører retur med andre Varer, maa Transporten af disse, naar den foregaaer som Rutekørsel, falde ind under Lovens Bestemmelser om Tilladelse til Fragtmandskørsel.

Kørsel, der foretages af en Kommunes Kørselsafdeling ved Kommunens egne Arbejdere, kommer ikke derved ind under Vognmandskørsel i Lovens Forstand.

II. Hvilke Myndigheder skal give de i Loven omhandlede Tilladelser til Omnibuskørsel og Fragtmandskørsel?

Forinden man herefter gaar over til Behandlingen af Spørgsmaalet om de Ændringer, der fremtidig bør foretages, med Hensyn til hvilke Myndigheder der skal give Tilladelser til Fragtmandskørsel og for Personkørselens Vedkommende til Omnibuskørsel, skal man i Korthed nævne de efter Loven af 1927 gældende Bestemmelser. Efter disse er det — bortset fra, at Tilladelse til postbefordrende Automobilruter gives direkte af Ministeren for offentlige Arbejder — de kommunale Raad, Amsraad, Byraad eller Sogneraad, der giver de fornødne Tilladelser til Omnibus- eller Fragtmandskørsel. Er der Uenighed mellem de forskellige Raad, om en Rute skal etableres eller ej, om hvem Tilladelsen skal gives til, om Turantal o. s. v., træffer Ministeren for offentlige Arbejder Af-

gørelsen, men Ministeren kan ikke selv meddele Tilladelse til nogen Kørsel. Alle Andragender om Kørselstilladelser skal, forinden de imødekommes af de kommunale Raad, indsendes til Ministeren for offentlige Arbejder, ledsaget af en nærmere Redegørelse, derunder navnlig ogsaa for Tilladelsernes Vilkaar. Ved Ministerens Foranstaltning undersøges det derefter, om den paagældende Kørsel kan faa Betydning for bestaaende Jernbaner, Postruter eller koncessionerede Sporveje. Saafremt Ministeren skønner, at dette er Tilfældet, vil Sagen paa ny være at forelægge vedkommende kommunale Raad, og saafremt dette ikke med $\frac{3}{4}$ Stemmers Majoritet fastholder sin Beslutning, har Ministeren den endelige Afgørelse. Denne Ordning har ikke virket efter sin Hensigt, og Flertallet maa i øvrigt finde, at det i sig selv er uheldigt, at Ministerens ud fra en mere almen Vurdering af de paagældende Trafikforhold hævdede Opfattelse af Betimeligheden af, at en ansøgt Tilladelse ikke gives eller kun gives paa visse Vilkaar, kan tilsidesættes af et kommunalt Raad.

Flertallet er, som anført tidligere, af den Formening, at der bør gennemføres en Ændring paa dette Punkt, da Amtsraadene ikke overalt i Landet har været i Stand til at regulere Tilgangen ved at nægte nye Tilladelser. Flertallet har derfor ment, at der bør oprettes særlige af de kommunale Raad uafhængige Organer, hvori de kommunale Raad maa have Indflydelse, men saaledes, at der ogsaa gives Transporterhvervene Lejlighed til at varetage deres Interesser. Man har i saa Henseende overvejet en Ordning, hvorefter Tilladelserne, naar Kørslen foregaar i en enkelt Amtsradsreds, skulde gives af et af Amtsraadet nedsat Udvalg, bestaaende af Amtmanden som Formand, et Medlem valgt af Den danske Købstadforening, et Medlem valgt af Amtsraadet og et Medlem valgt af Sogneraadsforeningen i vedkommende Amtsradsreds, og, hvor Kørslen foregaar i 2 Amtsradsredse, af et Fællesudvalg, bestaaende af Udvalgene i de to Amtsradsredse. For saa vidt Kørslen vilde paaføre bestaaende Jernbaner, Postruter eller Omnibus- og Fragtmandskørsel Konkurrence, og en Protest fra vedkommende Befordringsmyndigheder eller Sammenslutninger af Omnibus- og Fragtmandskørere ikke tages til Følge af Udvalget eller Fællesudvalget, skulde Sagen forelægges Ministeren for offentlige Arbejder, der skulde afgøre Sagen efter at have indhentet en Erklæring fra et Landstrafiknævn, som skulde være raadgivende for Ministeren, og hvori bl. a. skulde være Repræsentanter for Banerne og de Motorkørende. I alle andre Tilfælde skulde Tilladelserne gives af Ministeren for offentlige Arbejder, efter at der i Forvejen var indhentet en Erklæring fra Landstrafiknævnet.

Flertallet har imidlertid ikke kunnet anbefale Oprettelsen af et Landstrafiknævn bl. a. ud fra den Betragtning, at et saadant Nævn ikke kan have det fornødne Kendskab til de lokale Forhold i Landet. Man er af den Formening, at det vel bør overlades til det kommunale Selvstyre at give Tilladelserne, men dog saaledes, at der dertil knyttes den fornødne trafikale Sagkundskab og foreslaar herefter følgende Ordning:

Hvor Kørslen foregaar i en eller 2 Amtsradsredse, gives Tilladelserne af et Trafiknævn, hvor de kommunale Raad, Statsbanerne, Privatbanerne og den erhvervsdrivende Motorkørsel er repræsenteret. Trafiknævnet i en Amtsradsreds bestaar af en af Ministeren valgt Formand samt 9 Medlemmer, af hvilke 3 repræsenterer det paagældende Amtsradsraad, 2 Købstæderne, een Amtets Sogneraadsforening, een Statsbanerne og Privatbanerne, een Indehavere af Tilladelser til Omnibuskørsel og Fragtmand og Vognmænd, og een Arbejderbevægelsens Erhvervsraad (efter Indstilling af de forhandlingsberettigede Personaleorganisationer og Dansk Arbejdsmands Forbund). For København, der sidestilles med en Amtsradsreds, udøves den Trafiknævnet tillagte Myndighed af Kommunalbestyrelsen. Alle Afgørelser i Trafiknævnet træffes med almindelig Stemmeferhed, og saafremt $\frac{2}{3}$ af samtlige et Nævns Medlemmer

stemmer for en Afgørelse, er denne endelig. Opnaas der ikke kvalificeret Majoritet, skal Sagen af Nævnet indsendes til Ministeren for offentlige Arbejder, der i saa Fald træffer Afgørelsen.

Hvor Kørslen foregaar i 3 eller flere Amtsradsredse (derunder København), foreslaar Kommissionen, at Tilladelserne gives af et særligt Trafiknævn, der nedsættes i de enkelte Tilfælde, og som bestaar af en Formand og 2 Medlemmer, der alle vælges af Ministeren for offentlige Arbejder, og 3 Medlemmer fra hvert af de for de paagældende Amtsradsredse nedsatte Trafiknævn, valgt efter Forholdstal af vedkommende Nævn. For Københavns Vedkommende vælges de 3 Medlemmer af Københavns Kommunalbestyrelse. Alle Afgørelser i det særlige Trafiknævn træffes paa samme Maade som i et Trafiknævn i en Amtsradsreds. Man forudsætter herved, uden at man har fundet det nødvendigt at give særligt Udtryk herfor i Lovforslaget, at der i hvert Fald i Hovedstadens Omegn træffes en Ordning, hvorefter Detailspørgsmaal, f. Eks. vedrørende Køreplaner og Takster, kan afgøres af staaende Underudvalg.

Efter den gældende Lov kan der uden Iagttagelse af de sædvanlige Regler for Meddelelse af Kørselstilladelser af Politimyndigheden i den Kreds, hvorfra Kørslen udgaar, gives Tilladelse til den særlige Omnibuskørsel — eller, som den benævnes i Loven, Kaperkørsel og Turistkørsel —, som finder Sted paa en enkelt Dag eller ved en bestemt Lejlighed. Denne Bestemmelse var oprindeligt tænkt at skulle være en Undtagelsesbestemmelse, men har dog i Praksis faaet en noget anden Karakter, idet en stor Del af Turistkørslen har fundet Sted i Henhold til Politiets Tilladelse. Man er inden for Flertallet klar over, at en Undtagelsesbestemmelse er paa sin Plads, idet der ved særlige Lejligheder, f. Eks. ved Afholdelse af nationale Fester, Markeder eller lignende, kan være Trang til en lettere Adgang til Erhvervelse af de fornødne Tilladelser til Omnibuskørsel, og man er derfor principielt enig i, at man i dette Øjemed bibeholder en Undtagelsesbestemmelse, naar blot dennes Karakter som saadan tydeligt fremgaar af Loven. Da der ikke ses at være nogen særlig Grund til, at Tilladelserne i det nævnte Tilfælde gives af Politimyndighederne, foreslaar Flertallet, at de skal gives af Formanden for Trafiknævnet for den Amtsradsreds, hvorfra Kørslen udgaar, i København dog af vedkommende Borgmester.

III. Forslag til yderligere Ændringer i den gældende Lov.

Foruden de ovenfor omhandlede Ændringer i Loven af 1927 finder Flertallet, at der overensstemmende med de i den forløbne Tid indvundne Erfaringer bør foretages visse yderligere Ændringer i og Tilføjelser til Loven samt foretages en nærmere Udformning af forskellige i Praksis allerede gældende Bestemmelser.

1. Som tidligere bemærket fører den haarde Konkurrence mellem Baner og Automobiler og mellem Automobilerne indbyrdes med sig, at mange Vognmænd søger at sætte Konkurrenceevnen op, ikke alene ved en Overskridelse af de gældende Hastighedsbestemmelser eller en Overlæsning af Lastvognene, men navnlig ogsaa ved at betale Chaufførerne en ringe Løn og at forlange en alt for lang Arbejdstid fra Chaufførernes Side.

Det er i saa Henseende oplyst over for Kommissionen, at Chauffører har været lønnet med saa ringe en Løn som 25 Kr. om Maaneden foruden Kost og Logis, men under Kommissionens Rejser til de forskellige Amter har man faaet det Indtryk, at Vognmændene dels har sluttet, dels er i Gang med at slutte Overenskomst med Chaufførerne om Betaling af Løn efter de mellem Arbejdsgivere og Chauffører almindelig gældende Overenskomster. Med Hensyn til Arbejdstiden bemærkes, at Kommissionen har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med forskellige Rapporter og Udskrifter af Retsprotokoller, hvoraf fremgaar, at Politiet har antruffet Chauffører, der har været i uaf-

brudt Aktivitet i over et Døgn, og det kan forekomme, at der antræffes Chauffører, som paa Grund af for lang Arbejdstid befinder sig i en saadan Træthedstilstand, at det maa anses for uforsvarligt, at de kører Motorlastvogn.

Medens Bestemmelsen om Strafansvar for Overtrædelser af Kørehastighed og for Overlæsning af Vogne formentlig ikke bør optages i en Omnibus- og Fragtmandslov, foreslaar Flertallet, at der ved Revisionen af nævnte Lov optages Bestemmelser i denne gaaende ud paa, at Føreren af de til Omnibuskørsel, Fragtmandskørsel og Vognmandskørsel bestemte Motorkøretøjer skal være underkastet Bestemmelserne i de mellem de paagældende Arbejdsgivere og Chauffører (d. v. s. Arbejderorganisationens lokale Afdeling) gældende lokale Overenskomster med Hensyn til Arbejdstid og Arbejds løn, eller, hvor saadan Overenskomst ikke foreligger, de mellem Arbejdsgivere og Chaufførerne almindelig gældende Overenskomster.

2. Som tidligere anført stiller Flertallet ikke Forslag om, at der til Vognmandskørsel skal kræves en egentlig Tilladelse i Lovens Forstand, men man mener dog, at der fra det offentlige Side bør føres et vist Tilsyn med denne Kørsel. Flertallet foreslaar derfor, at en Vognmand (en Fragtmand) forinden Kørslen paabegyndes skal være indført i et af Politimesteren oprettet Vognmandsregister og have udstedt et Bevis herfor, ligesom Vognmanden (Frugtmanden) skal tegne en Ansvarsforsikring til Sikkerhed for det betroede Gods og Efterkrav. Enhver Vognmand skal have Ret til at forlange et saadant Bevis udstedt af Politimesteren. Flertallet foreslaar dernæst, at saafremt en Vognmand eller hans Chauffør gentagne Gange er blevet dømt for Overskridelse af Kørehastighed eller største tilladte Belastning eller de i Omnibus- og Fragtmandsloven indeholdte Bestemmelser, kan Ministeren for offentlige Arbejder paalægge vedkommende Politimester at slette Vognmanden af Vognmandsregistret, hvorefter den paagældende ikke mere har Ret til at køre som Vognmand. Flertallet forudsætter, at Beviserne skal være tidsbegrænsede, og at de skal fornys efter hver Perodes Udløb.

Flertallet har overvejet, hvorvidt der i Loven burde fastsættes en Maksimumsgrænse i Henseende til Køretiden for den Chauffør, som selv er Ejer af det af ham førte Lastautomobil, henholdsvis Arbejdsleder i et Selskab, som driver Fragtmands- eller Vognmandskørsel med Motorkøretøj. En saadan Begrænsning foreslaar Flertallet, som foran nævnt, fastsat for de som Lønarbejdere ved offentlig Transport beskæftigede Chauffører, og det vilde ikke være rimeligt, om de Chauffører, som selv er Ejere af et Fragtmands- eller Vognmandsmotorkøretøj, skulde yde mindre Garanti over for den offentlige Sikkerhed end den, der kræves af Vognmænd, der beskæftiger Chauffører. Naar Flertallet dog ikke stiller Forslag om Begrænsning af Køretiden for disse Personer, er det under Hensyn til, at saadanne Bestemmelser, der er af rent sikkerhedsmæssig Art, efter Flertallets Opfattelse hører hjemme i Færdselslovgivningen.

3. I den gældende Lov findes ikke fastsat Bestemmelser om, i hvor lang Tid Tilladelser til Omnibus- og Fragtmandskørsel bør gives. I Praksis er Tilladelserne som Regel givet for 5 Aar. Flertallet foreslaar, at Tilladelserne gives for et Tidsrum af indtil 7 Aar ad Gangen, dog indtil 20 Aar for saa vidt angaar Trolleyruter, idet man anser disse Tidsperioder for ønskelige, for at de paagældende Vognmænd kan foretage deres Dispositioner paa økonomisk forsvarlig Maade.

Det bør præciseres i Loven, at Tilladelserne ikke kan gøres til Genstand for Salg eller anden Omsætning. For Fragtmandskørsel bør det fastsættes, at der i Tilladelserne skal træffes Bestemmelse om Antallet og Lasteevnen af de Motorkøretøjer, som maa benyttes til Kørslen, idet en Kørsel hyppigt skifter Karakter i transportmæssig Henseende, saafremt f. Eks. en enkelt Lastvogn erstattes med to eller flere Vogne eller med en anden Vogn med større Lasteevne.

4. Mellem Postvæsenet og Indehaverne af Tilladelser til Omnibus- og Fragtmandskørsel er der allerede i nogen Udstrækning truffet Overenskomst om, at sidstnævnte skal medtage Postbrevkasser og tømme disse mod et mindre Vederlag, og da dette af Hensyn til Postens Befordring maa anses for hensigtsmæssigt, foreslaar man en saadan Ordning gjort obligatorisk for de paagældende, medmindre det drejer sig om Bykørsel. Forpligtelsen faar formentlig, efter Sagens Natur, kun praktisk Betydning for den egentlige Rutekørsel. Dette bevirker dog ikke, at de Ruter, for hvilke Ordningen bringes i Anvendelse, kan betragtes som „postbefordrende Automobilruter“, med Hensyn til hvilke der som hidtil bør gælde særlige Undtagelsesbestemmelser.

5. Efter gældende Lov er Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiget til efter Forhandling med Justitsministeren at paabyde ensartede Bestemmelser med Hensyn til de særlige Krav, der maa stilles til Motorkøretøjer, som benyttes til Omnibuskørsel, samt til at udfærdige et Regulativ derom. Da man ved Selskabskørsel maa stille samme Krav som ved Omnibuskørsel til det Materiel, der anvendes dertil, foreslaas de paagældende Køretøjer ligeledes undergivet fornævnte Regulativs Bestemmelser. Flertallet finder Anledning til at pege paa, at den lejlighedsvis Omnibuskørsel bør være undergivet Regulativets Bestemmelser, idet denne Kørsel er Omnibuskørsel og kun afviger fra den almindelige Omnibuskørsel ved, at den fornødne Tilladelse dertil gives af andre Myndigheder end de sædvanlige.

6. I Henhold til Næringslovens § 64, 2. Stk. kan der uden for København, Købstæderne, Frederiksberg, Gentofte og Marstal Kommuner samt de sønderjydske Flækker drives Vognmandsnæring uden Næringsbrev som Vognmand, medmindre andet bestemmes ved en af vedkommende Amtsraad udfærdiget Vedtægt, der skal stadfæstes af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Flertallet foreslaar, at der til Udøvelse af Vognmandsnæring i Almindelighed, o: ogsaa paa Landet, kræves Næringsbrev, hvilket vil kunne ske ved at ophæve den citerede Lovbestemmelse.

Efter det for Kommissionen oplyste sker det ret hyppigt, at Drosker eller Lillebiler, der har udført en Personbefordring over en længere Afstand, paa Bestemmelsesstedet kaprer Passagerer til Befordring paa Hjemturen og derved paa Bekostning af de Jernbaner eller Omnibusruter, som det paahviler at udføre Transporten af Personer paa den paagældende Strækning, opnaar en Merindtægt ud over den Fortjeneste, de allerede har indvundet derved, at de for Udførelsen af Udturen har faaet en Betaling, der dækker saavel Ud- som Hjemkørslen. Dette Forhold maa betragtes som uheldigt, idet der ikke er nogen rimelig Grund til, at saadanne Vognmænd uden for et passende Oplandsomraade skal have Adgang til at kapre nye Passagerer til Hjemturen til Skade for den lokale Hyrekørsel. Flertallet foreslaar derfor, at der for Hyrekørslen skal fastsættes Reglementer, hvori der foretages en Afgrænsning af det Distrikt, inden for hvilket de Motorkøretøjer, der benyttes til Kørslen, uden forudgaaende Bestilling maa optage Passagerer. Reglementerne foreslaas udfærdiget for Byernes Vedkommende af Kommunalbestyrelserne og for Landdistrikternes Vedkommende af Politimesteren, dog saaledes, at Reglementerne forinden skal godkendes af Justitsministeren.

7. Færgeruter, ad hvilke der overføres Motorkøretøjer, danner i Almindelighed Forbindelse mellem Motortrafikken i de enkelte Landsdele, og under Hensyn til, at de Færgeruter, med hvilke der regelmæssigt overføres Motorkøretøjer, udgør et Led i det trafikale System, finder Flertallet det naturligt, at selve denne Overførelse af Motorkøretøjer undergives Lovens Bestemmelser, saaledes at der til regelmæssig Færgfart til Overførelse af disse udkræves Tilladelse fra det offentlige. Herfor taler bl. a. ogsaa den Omstændighed, at man derigennem vil kunne undgaa den meget uheldige Konkurrence, der paaføres de bestaaende Færgefarter ved, at der paa Tider af Aaret, hvor Overførelse

af Motorkøretøjer kan drives med størst Fortjeneste, etableres Sæsonruter, der tager deres Andel af Fortjenesten ved denne Transport og derefter overlader de bestaaende Færgesfarter at udføre Transporten i den øvrige Del af Aaret, hvor Transportbehovet er langt mindre. Flertallet foreslaar derfor i Loven optaget en Bestemmelse om, at der til regelmæssig Færgesfart til Overførelse af Motorkøretøjer fra eller til danske Havne eller Broer kræves Tilladelse. En saadan Bestemmelse vil dog ikke kunne medføre nogen Indskrænkning i de Rettigheder, der i Medfør af tidligere givne Privilegier maatte tilkomme privilegerede Færgesteder til Overførelse af Motorkøretøjer. Da Etablering af Færgerier i Almindelighed nødvendiggør, at ikke ubetydelige Kapitaler maa anbringes i Færgelanlæg og Materiel, bør Bestemmelsen efter Flertallets Opfattelse heller ikke komme til Anvendelse paa allerede bestaaende Færgerier, saalænge de opretholdes i deres nuværende Skikkelse. Skal der imidlertid for disse Færgerier finde Udvidelse Sted af Færgesfarten ved en Forøgelse af Antallet af Færger, maa der dog dertil skulle udkræves Tilladelse. I Overensstemmelse med, at man stiller særlige Krav med Hensyn til det Vognmateriel, der anvendes til Omnibus- og Fragtmandskørsel, finder Flertallet, at der med Hensyn til Færgemateriel af sikkerhedsmæssige Hensyn maa kunne stilles særlige Krav til Materiellets behørig Tilstand og Udrustning, og man foreslaar derfor tilvejebragt fornøden Lovhjælp herfor.

Tilladelserne til de her omhandlede Overførelser af Motorkøretøjer foreslaas for Overfarter inden for en Amtsraadsreds givet af Trafiknævnet og i andre Tilfælde af Ministeren.

8. Den stedfundne Udvikling af Fragtmandskørslen har som bekendt medført, at der i adskillige Byer er oprettet Fragtmandscentraler til Samling eller Fordeling af Gods, der skal transporteres med Fragtmandsruterne eller er ankommet med disse. Saadanne Centraler maa anses som et fuldt naturligt og nødvendigt Led i den Service, som den legitime Fragtmandskørsel skulde yde Publikum. Imidlertid har det i adskillige Tilfælde vist sig, at ogsaa Vognmænd, der ikke har Tilladelse til Fragtmandskørsel, søger Tilknnytning til en saadan Central, dels for derved at erhverve Transporter af mere tilfældig Art, dels for med en saadan Tilknytning som Basis at etablere en egentlig Rutekørsel uden at have den hertil fornødne Tilladelse. En normal Vognmandsvirksomhed har ikke Brug for Stadelplads i en Fragtmandscentral, og ved at udelukke Vognmændene fra at benytte Fragtmandscentralen vilde der saaledes ikke ske noget Indgreb i berettigede Erhvervsinteresser, medens man ved en saadan Foranstaltning omvendt vilde hindre eller i hvert Fald vanskeliggøre Oprettelsen af ulovlige Ruter, der er til lige stor Skade for den legitime Rutekørsel som for de øvrige Transportmidler (Banerne), som lider under Konkurrencen fra disse ulovlige Ruter.

I Overensstemmelse hermed foreslaar Flertallet, at hvor der er eller bliver indrettet Centraler til Samling eller Fordeling af Gods, der befordres efter Reglerne om Fragtmandskørsel, maa disse Centraler alene benyttes af Fragtmænd, der har Tilladelse til Fragtmandskørsel. En saadan Bestemmelse vil dog efter sit Formaal ikke være til Hinder for, at de Fragtmænd, der har Stadel paa Centralen, i visse Tilfælde lader Gods tilbringe eller udbringe ved af dem hertil antagne Vognmænd, ligesom det heller ikke skulde være Meningen at udelukke Firmaer eller andre Godsforsendere fra at aflevere Gods til eller modtage Gods fra en Fragtmandscentral ved Hjælp af Vognmænd, endsige ved egne Vogne.

9. Da der for Tiden flere Steder er dannet S sammenslutninger af Fragtmænd og Vognmænd med det Formaal at fastsætte ensartede Takster for Kørsler fra Medlemmernes Side, og da det formentlig vil være ønskeligt for Befolkningen at faa Taksterne godkendt af de paagældende Trafiknævn, foreslaar Flertallet, at der lovfæstes en Ordning, hvorefter Nævnet kan autorisere een saadan S sammenslutning i hver Amts-

raadsreds, under Forudsætning af, at enhver Fragt- og Vognmand i Amtsraadskredsen har Adgang til S sammenslutningen, saalænge han er optaget i Vognmandsregistret og overholder S sammenslutningens Vedtægter. Disse Vedtægter bør godkendes af Trafiknævnet og indeholde Maksimaltakster for Transporter inden for Amtsraadskredsen. Taksterne fastsættes under Hensyn til Befordringsafstand, eventuelle Vejforhold og antagelig Befordringsmængde. Til Gengæld skulde Medlemmerne af S sammenslutningen saa vidt muligt benyttes ved alle Transporter af mere end rent uvæsentlig Karakter, hvor Stat eller Kommune eller andre offentlige Institutioner m. v. er Afsender eller Modtager.

En Kommune, der har oprettet en Kørselsafdeling, hindres ved en saadan Bestemmelse ikke i at benytte denne Afdeling til Kørsel for Kommunens egne Arbejder.

10. Som allerede tidligere bemærket betegnedes Loven af 1927 det første Skridt i Retning af den nødvendige Regulering af Godskørsel med Motorkøretøjer, der indtil da ikke havde været betinget af nogen Tilladelse fra det offentlige. Da Erkendelsen af Nødvendigheden af regulerende Bestemmelser paa dette Omraade naturligt kun vinder gradvis Fremgang i Befolkningen, har det ikke staaet klart i den almindelige Bevidsthed, at visse Former for Transport af Personer og Gods ikke blot for Jernbanernes, men ogsaa for Motorkøretøjernes Vedkommende maa foregaa under lovbundne Forhold. Det har derfor voldt nogen Vanskelighed at faa Lovens Bestemmelser overholdt, og man har set talrige Eksempler paa, at Kørsel ikke alene er blevet paabegyndt i Strid med Lovens Bestemmelser, men stadig er blevet fortsat, uanset at Kørselens Ulovlighed Gang paa Gang er blevet fastslaaet ved Dom gennem flere Instanser. En medvirkende Omstændighed hertil er den, at de Bødestrafte, der ikendes de paagældende Lovovertrædere, langt fra er tilstrækkelige til at afholde dem fra at fortsætte den ulovlige Kørsel, idet den Fortjeneste, der indvindes derved, overstiger de Bøder, der efterhaanden idømmes dem under den stadig fortsatte ulovlige Kørsel. Som Følge heraf har Flertallet anset det for en Nødvendighed at foreslaa de gældende Straffebestemmelser skærpet.

11. Medens som ovenfor nævnt de i Medfør af den gældende Lov givne Tilladelser til Omnibus- og Fragtmandskørsel forbliver i Kraft, indtil den for dem fastsatte Gyldighedsperiode er udløbet, vil det under Hensyn til, at en Tilladelse kan være givet som gældende indtil videre, være nødvendigt i Loven at indføje en Bestemmelse om, til hvilket Tidspunkt saadanne Tilladelser senest ophører, og Flertallet anser en Frist paa 1 Aar fra den ændrede Lovs Ikrafttræden at regne for passende i saa Henseende.

Overensstemmende med det foran udviklede fremsætter Flertallet omstaaende Forslag til Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer m. v.

Flertallets Forslag til Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer m. v.

I. Indledende Bestemmelser.

§ 1.

Stk. 1. Ved *Omnibuskørsel* forstaaes i denne Lov enhver Kørsel med Motorkøretøjer (jfr. Lov Nr. 131 af 14. April 1932 § 2, Stk. 1), der mod Betaling benyttes til Befordring af flere Personer, dog med Undtagelse af Hyrekørsel og Selskabskørsel, jfr. § 2.

Stk. 2. Ved *Fragtmandskørsel* forstaaes i denne Lov enhver Kørsel i Rute med Motorkøretøjer, der mod Betaling benyttes til samtidig Befordring af Gods for flere Personer, jfr. dog § 2, 2det Stykke. Rutekørsel foreligger, naar der med saadan Befordring for Øje køres en eller flere Gange ugentlig mellem bestemte Endepunkter.

§ 2.

Stk. 1. Ved *Hyrekørsel* forstaaes i denne Lov Kørsel med Motorkøretøjer, der er indrettet til Befordring af højst 6 Personer foruden Føreren, og ved hvilken der mod Betaling befordres Enkeltperson eller sluttet Selskab.

Ved *Selskabskørsel* forstaaes i denne Lov Kørsel, ved hvilken der mod Betaling befordres et sluttet Selskab med et Motorkøretøj, indrettet til Befordring af flere end 6 Personer foruden Føreren.

Den Omstændighed, at Befordring af flere Personer finder Sted som Led i et mere omfattende Arrangement eller gennem en Mellemand, medfører ikke, at Kørslen anses som Hyrekørsel eller Selskabskørsel.

Stk. 2. Ved *Vognmandskørsel* forstaaes i denne Lov al anden Kørsel af Gods mod Betaling med Motorkøretøj end Fragtmandskørsel, jfr. § 1, Stk. 2.

Kørsel, ved hvilken der mod Betaling alene transporteres Landbrugsprodukter mellem Producenter og Mejeri, Slagteri, Ægpakkeri eller Eksportmarked, er Vognmandskørsel, selv om Kørslen foregaar som Rutekørsel.

II. Trafiknævn.

§ 3.

Stk. 1. Der nedsættes af Ministeren for offentlige Arbejder et Trafiknævn for hver Amtsrads-kreds. For København, der sidestilles med en Amtsrads-kreds, udøves den Trafiknævnet tillagte Myndighed af Kommunalbestyrelsen.

Stk. 2. Trafiknævnene i Amtsrads-kredsene bestaar af en Formand samt 9 Medlemmer, der tillige med Suppleanter beskikkes af Ministeren. Trafiknævnet vælger af sin Midte en Næstformand, der i Formandens Forfald varetager de denne paahvilende Forretninger, derunder de i § 8, Stk. 3, omhandlede.

Stk. 3. Af Medlemmerne i de for Amtsrads-kredsene nedsatte Trafiknævn repræsenterer 3 det paagældende Amtsråd, 2 Købstæderne, een Amtets Sogneraadsforening, een Statsbanerne og Privatbanerne, een Indehavere af Tilladelser til Omnibuskørsel og Fragt- og Vognmænd, een Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. Amtsrådene, Købstadforeningen og Sogneraadsforeningen vælger deres Repræsentanter, medens Generaldirektøren for Statsbanerne, Privatbanernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (efter forudgaaende Forhandling med de forhandlingsberettigede Personaleorganisationer og Dansk Arbejdsmands Forbund), autoriserede Sammenslutninger af Fragt- og Vognmænd, jfr. § 18, samt af Ministeren godkendte Organisationer af Omnibuskørere fremsætter Indstilling til Ministeren angaaende de respektive Medlemmer og Suppleanter. Findes ingen Statsbaner henholdsvis Privatbaner i Amtet, udpeger Ministeren den eller de paagældende Repræsentanter.

Stk. 4. Saavel Formændene som Medlemmerne og Suppleanterne i Trafiknævnene udpeges for 4 Aar ad Gangen, dog at Skifte inden for Perioden kan finde Sted, hvis den paagældende mister Tilknytningen til den Institution eller Organisation, han repræsenterer. Saafremt et Medlem har meldt Forfald til et Møde i Nævnet, indkaldes Suppleanten til Mødet.

§ 4.

Stk. 1. Nævnens Opgave er at udføre de i §§ 8, 9, 12, 17, 18 og 20 nævnte Funktioner.

Stk. 2. Trafiknævnene skal i øvrigt udtale sig om Trafikspørgsmaal, der af Ministeren forelægges dem.

§ 5.

Forinden et Andragende angaaende Kørseltilladelser, Fornyelser af eller Ændringer i saadanne Tilladelser behandles i et Trafiknævn, indhentes der Erklæringer fra de Købstad- og Sognekommuner, paa hvis Gader og Veje Kørslen skal foregaa, samt, for saa vidt angaar Omnibustilladelser, fra Poststyrelsen.

§ 6.

Alle Afgørelser i Trafiknævnene træffes ved almindelig Stemmeferhed. I Tilfælde af Stemmelighed er Formandens Stemme afgørende. Saafremt mindst $\frac{3}{5}$ af samtlige et Nævns Medlemmer stemmer for en Afgørelse angaaende de i § 4, Stk. 1, nævnte, under Nævnet henlagte Spørgsmaal, er Afgørelsen endelig, jfr. dog nedenfor om Afgørelse af Andragender om Kørseltilladelse m. v. i flere Amtsrads-kredse. I Tilfælde, hvor $\frac{3}{5}$ Stemmeferhed ikke opnaas, skal Sagen af Nævnet indsendes til Ministeren for offentlige Arbejder, der i saa Fald træffer Afgørelsen. Indtil denne foreligger, kan der ikke ske Ændringer i bestaaende Forhold.

§ 7.

Stk. 1. De med Nævnens Virksomhed forbundne Udgifter afholdes efter Ministeren for offentlige Arbejders Bestemmelse af det Beløb, som i Henhold til Motorafgiftsloven er stillet til Raadighed til Dækning af Udgifterne bl. a. ved Administrationen af nærværende Lov.

Stk. 2. Der tilkommer efter Ministerens nærmere Bestemmelse Medlemmerne af Nævnene Diæter samt Godtgørelse for Befordringsudgifter i Anledning af Nævnens Møder. Der kan endvidere efter Ministerens Bestemmelse tillægges Formændene og de af Nævnene antagne Sekretærer aarlige Honorarer for det med de paagældende Hverv forbundne Arbejde.

III. Omnibus- og Fragtmandskørsel.

§ 8.

Stk. 1. Til Omnibuskørsel og Fragtmandskørsel kræves en forud meddelt skriftlig Tilladelse, der gives efter følgende Regler:

a. Hvor Kørslen udelukkende foregaar inden for en Købstads, herunder Københavns, Frederiksbergs og Gentoftes Grænser, gives Tilladelsen endeligt af vedkommende Kommunalbestyrelse.

Hvor Kørslen foregaar inden for Københavns, Frederiksberg og Gentofte Kommuner eller inden for 2 af disse, men ikke derudover, gives Tilladelsen af de paagældende Kommunalbestyrelser i Forening. I Tilfælde af Uenighed afgøres Sagen af Ministeren.

b. Hvor Kørslen udelukkende foregaar inden for en enkelt Amtsraadskreds (bortset fra København) med de inden for samme liggende Købstæder af vedkommende Trafiknævn, jfr. § 6.

c. Hvor Kørslen foregaar i to Amtsraadskredse (derunder København) og de inden for samme liggende Købstæder, af Trafiknævnet i den Amtsraadskreds — for Københavns Vedkommende dog Kommunalbestyrelsen —, hvor Køretøjet er hjemmehørende (indregistreret), subsidiært hvor den længste Del af Kørslen foregaar, efter at Sagen har været forelagt Trafiknævnet (Københavns Kommunalbestyrelse) i den anden Amtsraadskreds, saaledes at Nævnenes Afgørelse, saafremt der i hvert af Nævnene er afgivet $\frac{3}{5}$ af Stemmerne herfor, er endelig, medens for Ruter, der berører København, Afgørelsen er endelig, for saa vidt der er Enighed mellem paagældende Trafiknævn med $\frac{3}{5}$ Majoritet og Københavns Kommunalbestyrelse; i alle andre Tilfælde skal Sagen af vedkommende Nævn (Københavns Kommunalbestyrelse) indsendes til Ministeren for offentlige Arbejder, der i saa Fald træffer den endelige Afgørelse.

d. Hvor Kørslen foregaar i 3 eller flere Amtsraadskredse (derunder København) og de inden for samme liggende Købstæder, af et udvidet Trafiknævn, der nedsættes i de enkelte Tilfælde, og som bestaar af en Formand og 2 Medlemmer, der alle vælges af Ministeren for offentlige Arbejder, og 3 Medlemmer fra hvert af de for de paagældende Amtsraadskredse nedsatte Trafiknævn, valgt efter Forholdstal af vedkommende Nævn. For Københavns Vedkommende vælges de 3 Medlemmer af Københavns Kommunalbestyrelse.

Alle Afgørelser i det særlige Trafiknævn træffes som anført i § 6, for saa vidt angaar Amtsraadskredsenes Trafiknævn. I Tilfælde, hvor $\frac{3}{5}$ Stemmeferhed ikke opnaas, skal Sagen af det særlige Trafiknævn indsendes til Ministeren for offentlige Arbejder, der i saa Fald træffer Afgørelsen.

Ministeren for offentlige Arbejder fastsætter nærmere Bestemmelser om disse udvidede Trafiknævns Forretningsorden.

Stk. 2. Uden vedkommende Kommunalbestyrelses Samtykke kan der dog ikke gives Tilladelse til Kørsel ad en Købstads, Københavns, Frederiksberg og Gentoftes Veje (Gader), saafremt Kørslen foregaar ad de Veje (Gader), ad hvilke der ved Kommunens Foranstaltning drives Sporvejs- eller Omnibuskørsel, eller saafremt Kørslen efter Kommunalbestyrelsens Skøn konkurrerer med den nævnte Sporvejs- eller Omnibuskørsel.

Skal Kørslen helt eller delvis foregaa ad private Veje, kræves hertil vedkommende Vejejeres Samtykke, men Tilladelsen gives af de under Pkt. a—d nævnte Myndigheder.

Stk. 3. Til Omnibuskørsel, der kun foregaar lejlighedsvis i enkelte Tilfælde eller paa en enkelt Dag, kan Tilladelse dog gives af Formanden for Trafiknævnet for den Amtsraadskreds, hvorfra Kørslen udgaar, i København dog af vedkommende Borgmester.

§ 9.

Stk. 1. Tilladelser til Omnibus- eller Fragtmandskørsel gives til en bestemt Person, et Selskab eller en Institution og for et Tidsrum af indtil 7 Aar ad Gangen. Til Trolleyruter kan Tilladelsen dog gives for indtil 20 Aar ad Gangen. I Tilladelsen fastsættes Kørselsstrækning. For Omnibuskørsel, der foregaar i Rute, fastsættes derhos Køreplan, og for anden Omnibuskørsel samt for Fragtmandskørsel fastsættes Kørselshyppighed, for Fragtmandskørsel tillige Antal og Lastevne for de Køretøjer, som maa benyttes til Kørslen. Tilladelsen knyttes til bestemte Betingelser i Henseende til Overholdelse af nærmere fastsatte Takster.

Stk. 2. Til Ændringer i Køreplaner, Turantal eller Takster udkræves Tilladelse af den Myndighed, der har givet Tilladelse til Kørslen, efter samme Regler, som har været gældende for selve Køretilladelsens Meddelelse.

Stk. 3. I Tilladelsen tages Forbehold om Regulering under Koncessionsperioden af Køreplaner, Turantal eller Takster.

Stk. 4. Ministeren for offentlige Arbejder er bemyndiget til at udfærdige et Regulativ angaaende de almindelige Vilkaar, som vil være at optage i Omnibus- og Fragtmandskørsel.

§ 10.

Stk. 1. For Omnibuskørsel gælder følgende Regler:

1. Føreren af et til Omnibuskørsel benyttet Motorkøretøj skal være fyldt 22 Aar.
2. Føreren skal endvidere — bortset fra Statens og Kommunernes Tjenestemænd og for saa vidt det ikke drejer sig om Tilladelsens Indehaver eller en Arbejdsleder i et Selskab — være underkastet Bestemmelserne i de mellem de paagældende Arbejdsgivere og Chauffører gældende lokale Overenskomster med Hensyn til Arbejdstid og Arbejds løn, eller hvor saadan Overenskomst ikke foreligger, de mellem Arbejdsgiverne og Chaufførerne almindelig gældende Overenskomster.
3. Føreren skal have ført Automobil i mindst eet Aar, hvorhos han skal have bestaaet en særlig Prøve, hvorom nærmere Regler fastsættes af Justitsministeren efter Forhandling med Ministeren for offentlige Arbejder.

Stk. 2. Ministeren for offentlige Arbejder er bemyndiget til efter Forhandling med Justitsministeren at udfærdige et Regulativ om de særlige Krav, der stilles til Motorkøretøjer, som benyttes til Omnibuskørsel.

§ 11.

For Fragtmandskørsel gælder de foran i § 10, Stk. 1, Pkt. 2, anførte Bestemmelser.

Endvidere gælder følgende Regler:

1. Forinden Kørslen paabegyndes, skal den paagældende være indført i et af Politimesteren oprettet Vognmandsregister og have udstedt Bevis herfor.
2. Der skal af den paagældende være tegnet en Ansvarsforsikring til Sikkerhed for det befordrede Gods og Efterkrav, hvorom nærmere Bestemmelse fastsættes af Ministeren for offentlige Arbejder.

§ 12.

Tilladelser til Omnibuskørsel eller Fragtmandskørsel kan ikke gøres til Genstand for Salg eller anden Omsætning. Saafremt en Tilladelse ønskes overført til en anden Person, skal Vilkaarene for Overførelsen godkendes af den Myndighed, der giver Tilladelsen til Kørslen.

§ 13.

Stk. 1. Indehavere af Tilladelser til Omnibus- og Fragtmandskørsel er, for saa vidt det ikke drejer sig om Bykørsel, pligtige til imod en passende Godtgørelse paa Postvæsenets Forlangende at medtage Postbrevkasser og tømme disse samt at medtage anden Post.

Stk. 2. Ministeren er bemyndiget til uden de kommunale Raads eller de paagældende Trafiknævns Samtykke at tillade postbefordrende Automobilruter samt til for disse Ruters Vedkommende at meddele de nødvendige Dispensationer fra nærværende Lovs Bestemmelser, dog ikke for saa vidt angaar Bestemmelsen i § 8, 2. Stykke in fine, om private Veje.

IV. Hyrekørsel, Selskabskørsel og Vognmandskørsel.

§ 14.

Stk. 1. Til Hyrekørsel og Selskabskørsel kræves ingen Tilladelse efter denne Lov.

Stk. 2. For Hyrekørsel udfærdiges Reglementer for Københavns og Købstædernes Vedkommende af Kommunalbestyrelsen og for Landdistrikternes Vedkommende af Politimesteren, hvilke Reglementer skal godkendes af Justitsministeren. I Reglementet foretages Afgrænsning af det Distrikt, inden for hvilket de Motorkøretøjer, som benyttes ved Hyrekørsel, maa optage Passagerer.

Stk. 3. Ministeren for offentlige Arbejder er bemyndiget til efter Forhandling med Justitsministeren at udfærdige et Regulativ om de særlige Krav, der stilles til Motorkøretøjer, som benyttes til Selskabskørsel.

§ 15.

For Vognmandskørsel gælder de foran i § 10, Stk. 1, Pkt. 2, anførte Bestemmelser.

Endvidere gælder følgende Regler:

1. Forinden Kørslen paabegyndes, skal den paagældende være indført i et af Politimesteren oprettet Vognmandsregister og have udstedt Bevis herfor.
2. Der skal af den paagældende tegnes en Ansvarsforsikring til Sikkerhed for det befordrede Gods og Efterkrav, hvorom nærmere Bestemmelser fastsættes af Ministeren for offentlige Arbejder.
3. Saafremt en Vognmand eller hans Chauffør gentagne Gange er blevet dømt for Overstridelse af Kørehastigheden eller største tilladte Belastning eller de i denne Lov indeholdte Bestemmelser, kan Ministeren for offentlige Arbejder paalægge vedkommende Politimester at slette Vognmanden af Vognmandsregistret.

V. Andre Bestemmelser.

§ 16.

Hvor der er eller bliver indrettet Centraler til Samling eller Fordeling af Gods, der befordres efter Reglerne for Fragtmandskørsel, maa disse Centraler alene benyttes af Fragtmænd, der har Tilladelse til Fragtmandskørsel efter denne Lov.

§ 17.

Stk. 1. Til regelmæssig Færgesfart til Overførsel af Motorkøretøjer fra eller til danske Havne eller Broer kræves Tilladelse; denne meddeles for Overfarter inden for en Amtsraadsreds af Amtets Trafiknævn og i andre Tilfælde af Ministeren for offentlige Arbejder, men i øvrigt efter tilsvarende Regler som Tilladelser til Omnibus- og Fragtmandskørsel.

Stk. 2. Den i Stk. 1 omhandlede Bestemmelse medfører ingen Indskrænkning i de Rettigheder, der i Medfør af tidligere givne Privilegier maatte tilkomme privilegerede Færgesteder, ligesom andre Færgerier, der var i Drift den 1. April 1940, kan fortsætte Driften uden Tilladelse; dog kan sidstnævnte Færgerier ikke forøge Antallet af Færger uden at have indhentet Tilladelse dertil i Overensstemmelse med Reglerne i Stk. 1. Denne Regel omfatter dog ikke Materiel, om hvis Anskaffelse til den paagældende Overfart der var sluttet Kontrakt før den 1 April 1940.

Stk. 3. De Myndigheder, der i Henhold til Stk. 1 meddeler Tilladelser til Færgesfart, kan stille Krav om Færgemateriellets behørig Tilstand og Udrustning, uanset om der efter nærværende Lov udkræves Tilladelse til den paagældende Færgesfart.

§ 18.

Stk. 1. Inden for hver Amtsraadsreds kan Trafiknævnet — i København Kommunalbestyrelsen — autorisere een Sammenslutning af Fragt- og Vognmænd under Forudsætning af, at enhver Fragt- og Vognmand i Amtsraadsredsen har Adgang til Sammenslutningen, saa længe han er optaget i Vognmandsregistret og overholder Sammenslutningens Vedtægter. Vedtægterne skal være godkendt af Trafiknævnet og indeholde Maksimalkoster for Transporter inden for Amtsraadsredsen, som fastsættes under Hensyn til Befordringsafstand, eventuelle Vejforhold og antagelig Befordringsmængde.

Stk. 2. Ved alle Transporter af mere end rent uvæsentlig Karakter, for hvis Vedkommende Stats- eller kommunale Myndigheder og andre offentlige Institutioner samt Virksomheder med Koncession eller anden væsentlig Støtte fra Stat og Kommune direkte eller gennem Entreprenør er Afsender eller Modtager, og som helt eller delvis ønskes afviklet gennem Vognmandskørsel pr. Automobil, skal Medlemmer af Sammenslutningen saa vidt muligt benyttes, idet Sammenslutningen skal være forpligtet til at stille de fornødne Vogne til Raadighed til Kørslerne.

Stk. 3. Den autoriserede Fragt- og Vognmandssammenslutning fremsætter Indstilling til Ministeren for offentlige Arbejder med Hensyn til det i § 3 nævnte Medlem af Trafiknævnet, der repræsenterer Fragt- og Vognmænd, samt den tilsvarende Suppleant.

§ 19.

Stk. 1. Overtrædelse af de i denne Lov indeholdte eller i Henhold til denne trufne Bestemmelser straffes med Bøder paa ikke under 100 Kr., for saa vidt ikke højere Straf er forskyldt i Henhold til anden Lovbestemmelse. Ved Bødens Fastsættelse tages Hensyn til den Indtægt, som maa antages opnaaet ved den paagældende ulovlige Handling. Under skærpene Omstændigheder eller i Gentagelsestilfælde kan tillige ske Konfiskation til Fordel for Statskassen af de ulovligt benyttede Motorkøretøjer eller Fartøjer.

Stk. 2. Appellerer en domfældt en Dom, hvorved han kendes skyldig i Overtrædelse af Bestemmelserne i nærværende Lov, og Dommen stadfæstes i højere Instans, bliver der ved Bødens endelige Fastsættelse at tage Hensyn til den Bruttoindtægt, som maa antages opnaaet ved den efter Afsigelse af Dommen i første Instans eventuelt fortsatte ulovlige Kørsel eller Sejlads.

Stk. 3. Sagerne behandles som Politisager, og Bøderne tilfalder Statskassen.

§ 20.

Kørsel, der drives i Henhold til Tilladelse, udstedt i Medfør af Lov Nr. 166 af 4. Juli 1927, kan efter de i nærværende Lov givne Regler ændres eller nedlægges fra det Tids-

punkt, da de givne Tilladelser udløber; hvis Tilladelsen er givet indtil videre, skal den tilbagekaldes af Trafiknævnet og behandles af samme efter Reglerne i nærværende Lov senest 1 Aar efter denne Lovs Ikrafttræden.

Herfra undtages dog de af Københavns Kommune drevne Omnibus- og Trolleyvognsruter.

§ 21.

Denne Lov, der ikke gælder for Færøerne, træder i Kraft den

Samtidig ophæves Lov Nr. 166 af 4. Juli 1927 om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer.

De i Henhold til nævnte Lov udfærdigede Bekendtgørelser m. v. vedbliver at være gældende, for saa vidt de ikke strider imod nærværende Lov.

Et Mindretal (*Ipsen*) tiltræder Flertallets Forslag, men ønsker dog til visse Punkter at stille Ændringsforslag og tilsigter herved at give de Omnibuskørende, resp. Fragt- og Vognmænd hver sin Repræsentant i de foreslaaede Nævn, at skabe et for hele Landet fælles Nævn, et Trafikraad der kan bistaa Ministeren i Tvivlstilfælde og skabe Ligestilling mellem Jernbanetrafikken og Vejtrafikken, at tilvejebringe ensartede Vilkaar for Erhvervelsen af Retten til at drive Omnibuskørsel, resp. Fragt- og Vognmandskørsel, at modsætte sig at der i den frie Sønæring (Færgedrift) foretages Begrænsninger, og at sikre dem, der maa afstaa deres Ruter, en passende Erstatning.

Mindretallet stiller derfor følgende Ændringsforslag:

Til § 1.

Til Stk. 2 føjes efter »Endepunkter«: »og der benyttes fast Stade (Fragtmandscentral, Gæstgivergaard el. lign.) til Modtagelse eller Afhentning af Gods«.

Motivering: Flertallets Affattelse vil give Anledning til Tvivl og skabe Usikkerhed. Tilføjelsen anses nødvendig for at klargøre, hvad der forstaas ved Fragtmandskørsel.

Til § 2.

Stk. 2. I sidste Pkt. indføres efter »Eksportmarked«: »samt Fisk«.

Motivering: Det er nødvendigt, for at Fiskeriet kan gøres saa lønnende som muligt, at Fisketransporter gennemføres hurtigt og uden Omladning. Dette sker bedst og mest praktisk ved Anvendelse af Motorkøretøjer under de for Vognmandskørsel givne Vilkaar.

Til § 3.

I Stk. 3, 2. Linie fra oven, rettes »2« til »een«; i 3. Linie fra oven rettes »og« foran Ordet »Fragt-« til »een«.

Motivering: Da praktisk taget alle Forhold vedrørende Omnibuskørsel er forskellige fra Forholdene ved Fragt- og Vognmandskørsel, og da navnlig de 2 Trafikarters Stilling over for andre Trafikmidler er væsensforskelligt, skønnes det ganske nødvendigt, at saavel Omnibuskørere som Fragt- og Vognmænd har hver sin Repræsentant i Amtstrafiknævnet. Dette kan ske, uden at Flertallets Forslag vedrørende Amtsnævnet derved iøvrigt ændres, ved at Købstadkommunerne i Lighed med Sognekommunerne faar een Repræsentant.

Til § 6.

Efter Ordet »Afgørelsen« i 2. Linie fra neden indføres: »efter at have hørt det i §nævnte Trafikraad«.

Motivering: Se hvad nedenfor er anført angaaende Trafikraadet.

Til § 7.

Stk. 1 omredigeres saaledes:

De med Nævnenes Virksomhed forbundne Udgifter afholdes for den ene Halvdels Vedkommende af det Beløb, som i Henhold til Motorafgiftsloven er stillet til Raadighed til Dækning af Udgifterne ved Administrationen af nærværende Lov, den anden Halvdel paalignes med lige store Dele henholdsvis Amtskommunen, Sogne- og Købstadkommunerne.

Motivering: Det skønnes ganske urimeligt, at Motorkørslen alene skal bære Udgifterne ved Anliggender, der i udpræget Grad er kommunale.

Efter Paragraf 7 foreslaas indsat en ny Paragraf saalydende:

Til som raadgivende Organ at bistaa Ministeren ved Afgørelsen af de Sager, som med Henhold til nærværende Lov indankes til Ministerens Afgørelse, nedsættes et *Trafikraad*, bestaaende af en Formand, der udnævnes af Ministeren for offentlige Arbejder, og 8 Medlemmer, af hvilke 4 vælges af Rigsdagen.

De øvrige 4 Medlemmer beskikkes af Ministeren for offentlige Arbejder efter Indstilling af følgende Institutioner m. fl., som hver indstiller 1 Medlem:

Statsbanerne, Privatbanerne, den af Ministeren godkendte Organisation af Omnibuskørere, den af Ministeren godkendte Organisation af Fragt- og Vognmænd. Samtidig ophæves § 9 i Lov Nr. 40 af 25. Februar 1925 angaaende Jernbaneraadet.

Stk. 2: Ang. Diæter m. v. som § 6, Stk. 2.

Motivering: Under Hensyn til Vejtrafikens stigende Betydning og til, at trafikale Anliggender bør ordnes med passende Hensyntagen til samtlige værende Transportmidler, skønnes det nødvendigt, at der haves et Organ, som kan bistaa Ministeren ved Afgørelsen af Spørgsmaal af mere end ren lokal Karakter og medvirke til at skabe Ensartethed i Behandlingen af trafikale Spørgsmaal.

Et *Trafikraad* som her foreslaaet vil kunne bidrage til at lede Udviklingen henimod det, man har tilstræbt ved Trafikkommissionens Nedsættelse, en samlet Trafikplan for hele Landet, saaledes at de enkelte Egenes Trafikbehov fuldt ud dækkes samtidig med, at der opnaas den for Samfundet i sin Helhed mest økonomiske Udnyttelse af Transportmidlerne.

Naar samtidig foreslaas ophævet det i sin Tid med Henhold til Jernbaneloven nedsatte Jernbaneraad, skyldes det Ønsket om, at landstrafikale Forhold behandles som en Helhed. Jernbanernes Anliggender bør i denne Henseende ikke behandles som særlige »Jernbanesager«, men som Trafikspørgsmaal, der løses med Hensyntagen til den trafikale Helhed.

Til § 8.

I a., 2. Stk., tilføjes efter »Ministerens«: »efter at have hørt det i §nævnte Trafikraad«.

Motivering: Se hvad ovenfor er anført angaaende Trafikraadet.

I c. tilføjes in fine: »efter at have hørt det i § nævnte Trafikraad«.

Motivering: Se hvad ovenfor er anført angaaende Trafikraadet.

Stk. d. udgaar og erstattes med:

»Hvor Kørslen foregaar i 3 eller flere Amtsraadskredse (derunder København) og de inden for samme liggende Købstæder af Ministeren for offentlige Arbejder, efter at have hørt det i §.....nævnte Trafikraad.

Motivering: Se hvad ovenfor er anført angaaende Trafikraadet.

Stk. 2. Efter Ordene »Vejejers Samtykke« indsættes: »Staten betragtes ikke i denne Forbindelse som privat Vejejer«.

Motivering: Det maa formentlig være Hensigten med den af Flertallet foreslaaede Bestemmelse at sikre de til Publikums Betjening værende Trafikmidler passende Adgang til at benytte private Veje, hvorved udelukkende maa forstaas Veje, der vedligeholdes af private Vejejere. Staten, f. Eks. Statsbanerne eller Skovvæsenet bør ikke kunne forhindre Gennemførelsen af Ruter ved at nægte Tilladelse til at benytte Veje (Broer), der administreres af disse eksempelvis nævnte Statsinstitutioner.

Til § 9.

Stk. 1. Tallene 7 og 20 rettes til henholdsvis 8 og 25.

Motivering: Med de foreslaaede Ændringer tages mere rimeligt Hensyn til de omhandlede Køretøjers Levetid.

Der indsættes et nyt Punktum saalydende:

Forinden Kørslen paabegyndes, skal den paagældende være indført i et af Politimesteren oprettet Register over Omnibuskørere m. fl. og have udstedt Bevis herfor. Statsinstitutioner undtages dog herfra.

For at opnaa Registreringsbevis kræves, at vedkommende skal være i Besiddelse af sine borgerlige Rettigheder, have ført en dadelfri Vandel og være Medlem af en Rutebil-Organisation.

Motivering: Det skønnes rimeligt, at de 2 Trafikarter, Rutebilkørsel og Fragtmandskørsel, paa dette Omraade stilles lige.

Til § 14.

Stk. 2 sidste Punktum foreslaas udeladt.

Motivering: Bestemmelsen er uden praktisk Værdi for en Række af Landets Politikredse og skønnes uheldig, idet dens Gennemførelse ikke kan kontrolleres.

Til § 15.

I Stk. 1 tilføjes: For at opnaa Registreringsbevis kræves, at vedkommende skal være i Besiddelse af sine borgerlige Rettigheder, have ført en dadelfri Vandel og være Medlem af en Vognmandsorganisation.

Motivering: Det er et almindeligt Ønske hos Fragt- og Vognmandsorganisationerne at søge Standen hævet saaledes, at uheldige Elementer udelukkes fra at drive Erhverv ved offentlig Befordring af Gods mod Betaling. Man mener ogsaa, at dette Synspunkt stemmer overens med de Betragtninger, som har givet sig Udtryk i Kommissoriet for Trafikkommissionen.

Stk. 3 foreslaas udeladt.

Motivering: Der bør ikke kunne gives Tillægsstraf ad administrativ Vej. Dom-

stolenes Strafadmaaling maa være den endelige Afgørelse. Loven indeholder Bestemmelser om Arbejdstid og Arbejdslønninger, jfr. § 10. Disse Forhold bør afgøres af faglige Organisationer.

Paragraf 17 foreslaas udeladt.

Motivering: Da Færgedrift er Transporter til Søs, og man i Trafikkommissionen ganske har set bort fra at behandle Forhold vedrørende saadanne Transporter, maa man anse det for urigtigt at medtage denne Bestemmelse i en Lov om Rutebil- og Fragtmandskørsel.

Til § 18.

I Stk. 2, 2. Linie fra oven, rettes Ordene »Fragt- og« til: »Fragtmænd og een Sammenslutning af«.

Motivering: Der findes selvstændige Organisationer af Fragtmænd og af Vognmænd. Det synes derfor rimeligt, at Trafiknævnene, hvor Omstændighederne taler derfor, kan autorisere saavel en Fragtmandsorganisation som en Vognmandsorganisation.

Til § 19.

Sidste Punktum foreslaas udeladt.

Motivering: Konfiskationsbestemmelsen synes uhensigtsmæssig. Den vil som Regel ramme Tredjemand og lader sig i det hele taget vanskelig praktisere paa retfærdig Maade.

Til § 20.

Der indføjes et nyt Stykke saalydende:

Nedlæggelse af bestaaende Ruter kan dog kun finde Sted med Ministerens Samtykke, efter at Sagen har været forelagt Trafikraadet, som tillige indstiller, hvilken Erstatning der vil være at yde Rutens Indehaver. Saadan Erstatning vil være at udrede, saafremt den paagældende Indehaver mod eget Ønske tvinges til at afstaa sin eller sine Ruter, og skal mindst andrage 3 Aars Netto-Indtægt, beregnet efter Gennemsnittet af de sidste 5 Aars Drift af den eller de paagældende Ruter.

Motivering: Det kan ikke anses for rimeligt at fratage en Mand den Næring, som han paa lovlig Vis driver, uden at yde ham *fuld* Erstatning herfor, og en saadan kan kun betragtes som ydet, naar han foruden Erstatning for Materiel faar en passende kontant Godtgørelse. I Sverige anvendes en Erstatningsregel af lignende Art som den her foreslaaede.

Et Mindretal (*Rasmussen, (Gylling)*) tiltræder Flertallets Forslag, men anser ikke Bestemmelserne i Forslagets § 18 for ønskelige.

Mindretallet stiller derfor følgende *Ændringsforslag*:

Til § 18.

Paragrafen udgaar.

Et Mindretal (*Herlak, Jul. Nielsen og Chr. Vejre*) maa stærkt understrege Nødvendigheden af, at der stilles tilsvarende Krav over for selvkørende Vognmænd i Henseende til Begrænsning af Arbejdstiden, som de Kommissionen ved Bestemmelserne i § 10 i Forslag til Lov om Omnibus og Fragtmandskørsel tilsigter at indføre over for Vognmænd, der beskæftiger Chauffører.

Mindretallet er enigt med Flertallet i, at en Undtagelsesstilling for selvkørende Vognmænd paa dette Omraade vilde være urimeligt af sikkerhedsmæssige Grunde, men Mindretallet ønsker at tilføje, at en saadan Undtagelsesstilling tillige vilde medføre alvorlige Vanskeligheder for det organiserede Vognmandserhverv og rumme stor Fare for, at den eksisterende skadelige Konkurrence inden for Transportvæsenet saa langt fra vil formindskes, men fortsættes og forstærkes særlig mellem de 2 Erhvervsgrupper af motorkørende. Af disse Grunde kunde Mindretallet have ønsket, at der i nærværende Forslag var optaget Bestemmelser, der sikrede mere Ligeartethed for de 2 Grupperes Erhvervsvilkaar, men skal dog afholde sig derfra i Haab om, at Flertallets Bemærkninger vil foranledige, at Sagen løses gennem Færdselsloven.

Et Mindretal (*A. J. Andersen, J. Dalsgaard, A. V. Jørgensen, J. Kyed og H. F. Ulrichsen*) der ikke kan tiltræde det af Udvalgets Flertal fremsatte Forslag til Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer m. v., har udarbejdet nedenstaaende Forslag, til hvilket det bemærker følgende:

Selv om det maa indrømmes, at Danmark i Øjeblikket er overtrafikeret, kan man ikke se bort fra, at Flertallet af Befolkningen ønsker at bevare de Fordele, der knytter sig til et overdimensioneret Trafiksystem. Ved de Møder, Trafikkommissionen har afholdt Landet over, har Udtalelserne næsten overalt lydt paa, at man ikke ønskede en Begrænsning i Trafikmidlernes Omfang, idet man ansaa de mange Trafikmidler for en Stimulans for Rejselivet og for et Middel til at opnaa den for Erhvervslivet betydningsfulde billige Transport af saavel Varer som Personer. I et demokratisk styret Land vil det i Længden være umuligt at regulere imod Befolkningens Ønsker, og en trafikal Planøkonomi med de Formaal at beskytte Banernes og nogle koncessionerede Automobiltransportselskabers økonomiske Interesser vil derfor være urimelig at søge gennemført, ligesom man maa være klar over, at en Fordyrelse af Landevejstrafikken gennem Reduktion af Trafikmidlernes Antal og Monopolisering ogsaa vil blive mødt med Uvilje hos store Dele af Befolkningen. — Til de foranstaaende Bemærkninger ønsker *H. F. Ulrichsen* dog at gøre den Reservation, at hans Stilling mere er taget med Henblik paa Umuligheden end paa Urimegheden af at gennemføre en trafikal Planøkonomi, ligesom han ikke er overbevist om, at de øvrige Medlemmer af Mindretallet har Ret i, at en Reduktion af Trafikmidlernes Antal vil betyde en Fordyrelse af Trafikken. —

Dertil kommer, at man under Overvejelserne vedrørende Muligheden for at gennemføre en Trafikplan ikke kan se bort fra den Kendsgøring, at Trafikken er i stadig Stigning. De senere Aars Lovgivning om Funktionærers og Arbejders Ferie vil uden Tvivl bidrage til yderligere at fremme Rejselivet, de store offentlige Arbejder og Industrialiseringen af Samfundet i Forbindelse med den almindelige Løftelse af Levestandarden gør

det sandsynligt, at Stigningen ogsaa for Varetransportens Vedkommende i hvert Fald indtil videre vil fortsætte. Før Krigen tilbagelagdes der her i Landet pr. Bane ca. 1 Milliard Personkilometre, nu er Tallet over $1\frac{3}{4}$ Milliard, altsaa næsten dobbelt saa meget, men i 1938 kommer der dertil efter et løst Skøn ca. $2\frac{1}{2}$ Milliard Personkilometre ad Landevej. I baade Banernes og Automobilernes Tal er der medregnet en ikke ubetydelig Nærtrafik, men Tallene giver et klart Billede af Rejselivets Udvikling, der »køres« nu pr. Indbygger henved 3—4 Gange saa meget som i 1913.

Det er derfor ikke saa urimeligt, som det ser ud til, at have et overdimensioneret Trafiksystem.

Ud fra disse almindelige Betragtninger har Mindretallet søgt at formulere et Forslag, der er i Pagt med Befolkningens Ønsker samtidig med, at det ikke bryder Udviklingen eller rejser unødige Skranker, idet det dog paa den anden Side sætter Samfundet i Stand til at udelukke Misbrug. Mindretallet er imod den ubundne Tøjlesløshed, ligesom det er imod den haardhændede Planøkonomi.

Mindretallet har bestræbt sig for at formulere Lovforslaget i enkle og klare Linier. Under Hensyn til Motorkørlens stigende Betydning i vort Trafikliv maa det være Formaalet at forenkle Bestemmelserne om de Vilkaar, hvorunder enhver af Lovgivningsmagten reguleret Transport af Personer og Varer skal kunne finde Sted.

De almindelige Bestemmelser.

Det forekommer Mindretallet upaakrævet i dette Forslag at optage enkelte Bestemmelser for *Hyre- og Selskabskørsel*. Skulde der i Lovforslaget optages Bestemmelser herom, burde de være udtømmende og ikke indskrænke sig til at fastslaa, at der for Hyrekørsel skal udfærdiges et Reglement og for Selskabskørsel et Regulativ uden Angivelse af, hvad Reglement og Regulativ skal indeholde, bortset fra Afgrænsningen af det Distrikt, inden for hvilket Passagerer maa optages ved Hyrekørsel. Forøvrigt burde Repræsentanter for saavel Taxa- som Lillebilorganisationer have været repræsenteret ved Udarbejdelsen af Forslag, der angaar deres Virksomhed.

Mindretallet har derfor udeladt saavel Definition af som Bestemmelser vedrørende Hyrekørsel og Selskabskørsel.

Mindretallet har bestræbt sig for at finde en Formulering (§ 1, 1. Stk.), der ikke lægger Hindringer i Vejen for den naturlige og voksende *Turistkørsel*, for hvilken de Institutioner og Organer, der repræsenterer eller arbejder for Rejseliv og Turisme, interesserer sig. For den moderne Turist er Turistkørsel en naturlig Ting; hvis han skal ud i Landet pr. Bane med Omstigning til Automobil og vice versa, vil han i de fleste Tilfælde renoncere paa Turen. Den vil vare for længe og blive for brydsom.

Mindretallets Forslag er paa dette Punkt i afgjort Modstrid med Flertallets.

Den i alle Lande udbredte og af de tilrejsende stærkt efterspurgte Turistkørsel kan efter Flertalsforslaget kun finde Sted efter forud indhentet Tilladelse, med mindre det drejer sig om Befordring af et »sluttet Selskab«. I Flertalsforslaget defineres nemlig »Omnibuskørsel« som al Personbefordring, der ikke falder ind under Hyrekørsel eller Selskabskørsel, hvorved der ved det første forstås Droskekørsel og ved det sidste Befordring af sluttet Selskab mod Betaling; og samtidig bestemmes det, at den Omstændighed, at Befordring finder Sted som »Led i et mere omfattende Arrangement« eller »gennem en Mellemand«, ikke medfører, at den kan anses som Selskabskørsel. Herefter vil al Turistkørsel blive Omnibuskørsel, hvortil kræves forud indhentet Tilladelse, ogsaa naar den f. Eks. arrangeres i Form af Ture fra Turistkib, Banegaard o. s. v.

Mindretallet er af den Opfattelse, at der bør være Orden paa vore Landeveje, og at de til enhver Tid gældende Bestemmelser om Hastighed og Belæsning bør overholdes. Man er imidlertid enig med Flertallet i, at Bestemmelserne herom ikke hører hjemme i en Lov om Person- og Varetransport, men i Færdselsloven.

Derimod har Mindretallet ment det rimeligt at indføre en Bestemmelse til Begrænsning af den Tid, en Fører maa være beskæftiget med Motorkørsel (heri Af- og Paalæsning), idet det maa indrømmes, at Chauffører under de nuværende Forhold ofte har saa lang en Arbejdstid, at Færdsels- og Transportsikkerheden lider derunder. Men Mindretallet maa paa det bestemteste modsætte sig, at denne Kendsgerning af Flertallet i dettes Forslag § 10, Stk. 1, Pkt. 2, benyttes til at søge gennemført en Lovbestemmelse, ifølge hvilken Chaufførerne skal være underkastet de faglige Organisationers Lønningsoverenskomster.

Den af Mindretallet foreslaaede Bestemmelse har desuden den store Fordel, at den ogsaa omhandler Virksomhedens Indehavere eller Ledere, medens Flertalsforslaget ikke vedrører disse, hvorved ca. 60 pCt. af Førerne falder uden for Flertalsforslagets Bestemmelser paa dette Punkt.

Naar Mindretallet har opført denne Bestemmelse i Forslagets almindelige Del, er det et Led i Bestræbelserne for at skabe en enkel og overskuelig Lov. Flertallets Formulering derimod nødvendiggør en Gentagelse af Bestemmelsen i § 10, 1. Stk., 2. Pkt., baade i § 11 og § 15.

Omnibus- og Fragtmandskørsel.

Medens Flertallets Forslag i §§ 3—7 omtaler Trafiknævnenes Sammensætning og Virkemaade og først derefter i det følgende Afsnit giver Bestemmelser vedrørende disse Nævns Formaal, er Mindretallets Forslag begyndt med at fastslaa, at der kræves Tilladelse, hvad den gaar ud paa, og til hvem den udstedes, for derefter at nævne hvem Tilladelsen gives af.

Mindretallet bygger paa det bestaaende System, der i det hele og store har virket til Befolkningens Tilfredshed. Man mener det overflødigt at oprette en Række Amts-Trafiknævn, Omsvøbsdepartementer, der vil kræve Ansættelsen af en hele Serie Sekretærer og komplicere Lovens Administration. De særlige sagkyndige Medlemmer skulde efter Flertallets Motiver bidrage til Skabelsen af visse fælles Retningslinier for Afgørelserne, men Formaalet naas næppe, naar der oprettes nogle og tyve forskellige Nævn, hver med sin Praksis. Den Løsning at udnævne særlige Trafiknævn (§ 8, Stk. 1 d, i Flertallets Forslag) for de lange Ruter (i 3 eller flere Amtsraadskredse) er særlig omstændelig.

Derimod har Flertallet ikke taget den naturlige Konsekvens af sine Motiver og foreslaaet oprettet et Landstrafiknævn.

Mindretallet opretholder den nugældende Regel om Appel til Ministeren for offentlige Arbejder og foreslaar, at der skabes et *Landstrafiknævn* som dennes Raadgiver. Et af Mindretallets Medlemmer (*H. F. Ulrichsen*) er stemt for, under Hensyn til Landstrafiknævnets Karakter som raadgivende Institution, at sammensætte dette af baade kommunale og særlig trafikkyndige Medlemmer (Jernbane- og Automobilrepræsentanter), men har ikke villet stille særligt Forslag i saa Henseende.

Det af Mindretallet foreslaaede Landsnævn skal kun beskæftige sig med Kørsel ad »Landsruter« og vil derfor ikke udvikle sig til et Departement med talrige Tjenestemænd. Landsnævnet vil have Mulighed for at fremføre og bidrage til Gennemførelsen af *almene Synspunkter* for Ruter af almen Betydning.

Vognmandskørsel.

Mindretallet har ment, at det var rigtigt udtrykkeligt at fastslaa, at der ikke kræves nogen Tilladelse til Vognmandskørsel. Derimod har man ikke villet modsætte sig Etableringen af det i Afsnittet om Fragtmandskørsel omhandlede Register.

Mindretallet er Modstander af og har ikke optaget Flertallets Forslag i § 15, Stk. 3, som det anser for at være i Modstrid med almindelig Retsbevidsthed.

Andre Bestemmelser.

Ogsaa for disses Vedkommende afviger Mindretallets Forslag væsentligt fra Flertallets.

Flertallet udtaler i sine Bemærkninger, at den nugældende Lov »kun omhandler Kørsel med Motorkøretøj«, og at man »ikke finder det paakrævet, at der foretages nogen Forandring heri«. Ikke desto mindre foreslaar man i Lovens indføjte Bestemmelser om *Færgefart* i Modstrid med Kommissoriets klare Bestemmelse om, at Søtransporter er undtaget fra de Forhold, som Kommissionen skal beskæftige sig med. Mindretallet er af den Opfattelse, at de paagældende Bestemmelser intet som helst har at gøre i en Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel og har derfor ikke medtaget dem. Et af Mindretallets Medlemmer (*H. F. Ulrichsen*) er dog stemt for en Bestemmelse, der gør Videreførsel pr. Færge af Omnibus- og Fragtmandsruter afhængig af Myndighedernes Tilladelse.

Ligesaa bestemt gaar Mindretallet mod den af Flertallet (i § 18) foreslaaede Bestemmelse vedrørende Socialisering og Monopolisering af *Fragt- og Vognmandskørslen*. Der er næppe Tvivl om, at de foreslaaede Sammenslutninger i mange Tilfælde vil betyde en væsentlig Fordyrelse af Transporterne.

Mindretallet har i Modsætning til Flertallet ikke optaget Bestemmelser om Bødens mindste Størrelse og om Konfiskation. Derimod er indsat en Bestemmelse om, at Bevillingen kan inddrages, eller at vedkommende kan slettes af Registret. Dette sidste kan imidlertid kun afgøres af Domstolene.

Mindretallet har heller ikke medtaget sidste Stykke i Flertallets § 21, da det maa forekomme urimeligt, at lade Bestemmelser m. v. i Henhold til en ophævet Lov være gældende.

Endelig foreslaar Mindretallet at benævne Lovens i Overensstemmelse med dennes Indhold.

Mindretallet fremsætter omstaaende Forslag til Lov om Omnibus- og Fragtmands- samt Vognmandskørsel med Motorkøretøjer og mener, at dette Forslag i højere Grad end Flertallets er i Overensstemmelse med Nutidens trafikale Krav, samtidig med at det er mere enkelt i sin Opbygning og ikke som Flertalsforslaget levner Mulighed for administrativ Vilkaarlighed.

Mindretallets Forslag til Lov om Omnibus- og Fragtmands- samt Vognmandskørsel med Motorkøretøjer.

I. Almindelige Bestemmelser.

§ 1.

Stk. 1. Ved Omnibuskørsel forstaaes i denne Lov Kørsel med Motorkøretøj, ved hvilken der mod Betaling befordres flere af hinanden uafhængige Personer. Den Omstændighed, at Befordring af flere Personer finder Sted som Led i et mere omfattende Arrangement, medfører ikke, at Kørslen ikke falder ind under Bestemmelserne for Omnibuskørsel, med mindre det drejer sig om Kørsel, iværksat med Henblik paa Turister eller arrangeret ved særlige Lejligheder, saaledes at Befordringen omfatter hele den fastlagte Tur.

Stk. 2. Ved Fragtmandskørsel forstaaes i denne Lov Rutekørsel med Motorkøretøj, ved hvilken der mod Betaling samtidig befordres Gods for flere Personer. Rutekørsel foreligger, naar der med saadan Befordring for Øje køres en eller flere Gange ugentlig mellem fastlagte Endepunkter.

Stk. 3. Ved Vognmandskørsel forstaaes i denne Lov Kørsel med Motorkøretøjer, ved hvilken der mod Betaling befordres Gods, naar det ikke drejer sig om Rutekørsel.

Kørsel, ved hvilken der mod Betaling alene transporteres Landbrugsprodukter mellem Producenter og Mejeri, Slagteri, Ægpakkeri eller Eksportmarked, falder uden for denne Lovs Bestemmelser, med Undtagelse af Bestemmelsen i § 2, selv om Kørslen foregaar som Rutekørsel.

§ 2.

Føreren af de i denne Lov omhandlede Motorkøretøjer maa gennemsnitligt pr. Dag ikke være beskæftiget med Motorkørsel (heri indbefattet den Tid, hvor han er beskæftiget med Af- og Paalæsning) i mere end 10 Timer, og inden for et enkelt Døgn ikke mere end 14 Timer.

II. Omnibus- og Fragtmandskørsel.

§ 3.

Stk. 1. Til Omnibus- og Fragtmandskørsel kræves skriftlig Tilladelse. I Tilladelsen fastsættes Rute, Køreplan (Kørselshyppighed) og Takster.

Stk. 2. Ændring i Rute, Køreplan (Kørselshyppighed) og Takster maa kun ske efter nærmere indhentet Tilladelse.

Stk. 3. I Tilladelsen tages Forbehold om Regulering under Koncessionsperioden af Rute, Køreplan (Kørselshyppighed) og Takster.

§ 4.

Stk. 1. Tilladelse til Omnibus- og Fragtmandskørsel gives til en bestemt Person, et Selskab eller en Institution og for et Tidsrum af indtil 7 Aar ad Gangen. Til Trolleyruter kan Tilladelsen dog gives for indtil 20 Aar ad Gangen.

Stk. 2. Tilladelsen til Omnibuskørsel eller Fragtmandskørsel kan ikke gøres til Genstand for Salg eller anden Omsætning. Saafremt en Tilladelse ønskes overført til en anden Person, skal Vilkaarene for Overførslen godkendes af den Myndighed, der giver Tilladelsen til Kørslen.

Stk. 3. Indehavere af Tilladelser til Omnibus- og Fragtmandskørsel er, for saa vidt det ikke drejer sig om Bykørsler, pligtige til imod en passende Godtgørelse paa Postvæsenets Forlangende at medtage Postbrevkasser og tømme disse samt at medtage anden Post.

§ 5.

Tilladelsen gives af:

- a) Sogneraadet, naar Kørslen udelukkende foregaar ad Biveje inden for en enkelt Sognekommune.
- b) Kommunalbestyrelsen, naar Kørslen udelukkende foregaar inden for en enkelt Købstadskommune (herunder København, Frederiksberg og Gentofte).
- c) Amdtsraadet, naar Kørslen udelukkende foregaar ad Amdtsveje inden for en enkelt Amdtsraadskreds.
- d) Af de paagældende Kommunalbestyrelser, naar Kørslen foregaar inden for Københavns, Frederiksberg og Gentofte Kommuner eller inden for to af disse, men ikke derudover.
- e) Af Amdtsraadet — for Københavns Vedkommende dog Kommunalbestyrelsen — i den Amdtsraadskreds, hvor Køretøjet er hjemmehørende (indregistreret), naar Kørslen skal foregaa ad Veje (Gader), henhørende under mere end een Bevillingsmyndighed. Dog skal vedkommende Amdtsraad i saadanne Tilfælde først indhente Samtykke hos de øvrige Bevillingsmyndigheder, ad hvis Veje Kørslen skal foregaa.
- f) Skal Kørslen foregaa helt eller delvis ad privat Vej, maa vedkommende Vejejers Samtykke indhentes.
- g) I Tilfælde af Uenighed mellem de forskellige Bevillingsmyndigheder, samt naar Kørslen skal foregaa i mere end tre Amdtsraadskredse (herunder København), indsendes Sagen til Ministeren for offentlige Arbejder, der træffer den endelige Afgørelse efter at have forelagt Sagen for et Landstrafiknævn.
- h) Uden vedkommende Kommunalbestyrelses Samtykke kan der dog ikke gives Tilladelse til Kørsel ad en Købstads, Københavns, Frederiksbergs og Gentoftes Veje (Gader), saafremt Kørslen foregaar ad de Veje (Gader), ad hvilke der ved Kommunens Foranstaltning drives Sporvejs- eller Omnibuskørsel, eller saafremt Kørslen efter Kommunalbestyrelsens Skøn konkurrerer med den nævnte Sporvejs- eller Omnibuskørsel.

§ 6.

Landstrafiknævnet bestaar af en Formand samt 8 Medlemmer, der tillige med Suppleanter beskikkes af Ministeren for offentlige Arbejder. Af Medlemmerne repræsenterer 2 Amdtsraadsforeningen, 2 Købstadforeningen, 2 Sogneraadsforeningerne og 2 Storkøbenhavn.

Saa vel Formanden som Medlemmerne og Suppleanterne udpeges for 4 Aar ad Gangen, dog kan Skifte inden for Perioden finde Sted, hvis den paagældende mister Tilknnytning til den Institution, han repræsenterer. Saafremt et Medlem melder Forfald til et Møde i Nævnet, indkaldes Suppleanten.

Nævnets Opgave er at behandle de af Ministeren for offentlige Arbejder i Henhold til § 5 g forelagte Sager og give Indstilling til Ministeren herom.

Nævnet skal endvidere paa Foranledning af Ministeren for offentlige Arbejder udtale sig om Trafikspørgsmaal inden for denne Lovs Rammer.

Der tillægges Medlemmer af Nævnet Diæter og Befordringsudgifter i Anledning af Nævnets Møder.

§ 7.

Stk. 1. For Omnibuskørsel gælder følgende Regler:

- 1) Føreren af et til Omnibuskørsel benyttet Motorkøretøj skal være fyldt 22 Aar.
- 2) Føreren skal have ført Automobil i mindst eet Aar, hvorhos han skal have bestaaet en særlig Prøve, hvorom nærmere Regler fastsættes af Justitsministeren efter Forhandling med Ministeren for offentlige Arbejder. Dispensation kan dog gives, naar Vedkommende som Vognstyrer eller paa anden Maade gennem længere Tid er blevet fortrolig med Færdsel.

Stk. 2. Ministeren for offentlige Arbejde er bemyndiget til efter Forhandling med Justitsministeren at udfærdige et Regulativ om de særlige Krav, der stilles til Motorkøretøjer, som benyttes til Omnibuskørsel.

§ 8.

For Fragtmandskørsel gælder følgende Regler:

- 1) Forinden Kørslen paabegyndes, skal den paagældende være indført i et af Politimesteren oprettet Register og have udstedt Bevis herfor.
- 2) Der skal af den paagældende være tegnet en Ansvarsforsikring til Sikkerhed for det befordrede Gods og Efterkrav. De nærmere Bestemmelser om Registrets Førelse, Bevisernes Fornyelse og Ansvarsforsikringens Størrelse fastsættes af Ministeren for offentlige Arbejder.

III. Vognmandskørsel.

§ 9.

Stk. 1. Til Vognmandskørsel kræves ingen Tilladelse.

Stk. 2. For Vognmandskørsel gælder de for Fragtmandskørsel i § 8 anførte Bestemmelser.

IV. Andre Bestemmelser.

§ 10.

Stk. 1. Overtrædelse af de i denne Lov indeholdte eller i Henhold til denne trufne Bestemmelser straffes med Bøder, for saa vidt ikke højere Straf er forskyldt i Henhold til anden Lovbestemmelse. Ved Bødens Fastsættelse tages Hensyn til den Indtægt, som maa antages opnaaet ved den paagældende ulovlige Handling. Under skærpene Omstændigheder eller i Gentagelsestilfælde kan vedkommendes Bevilling inddrages eller vedkommende kan slettes af Vognmandsregistret.

Stk. 2. Appellerer en domfældt en Dom, hvorved han kendes skyldig i Overtrædelse af Bestemmelserne i nærværende Lov, og Dommen stadfæstes i højere Instans, bliver der ved Bødens endelige Fastsættelse at tage Hensyn til den Bruttoindtægt, som maa antages opnaaet ved den efter Afsigelse af Dommen i første Instans eventuelt fortsatte ulovlige Kørsel.

Stk. 3. Sagerne behandles som Politisager, og Bøderne tilfalder Statskassen.

§ 11.

Denne Lov, der ikke gælder for Færøerne, træder i Kraft den

Samtidig ophæves Lov Nr. 166 af 4. Juli 1927 om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer.

5. Privatbanerne.

De danske Privatbaner er ikke, som Navnet kunde lade formode, Jernbaner, der ejes og drives af private under tilsvarende Forhold som andre private Erhvervsvirksomheder, kun underkastet det Tilsyn af sikkerheds- og ordensmæssig Art, som af almene Hensyn føres med enhver Virksomhed i Samfundet. Privatbanerne i Danmark er for den langt overvejende Del offentlig Ejendom, og foruden at de i Formen er organiserede som Aktieselskaber, adskiller de sig fra Statsbanerne paa dette Punkt kun ved, at det for Privatbanernes Vedkommende er Stat og Kommuner samt, i ubetydeligt Omfang, private, der er Ejere, og som gennem Privatbanebestyrelserne varetager Ledelsen af Banerne.

I de første Aartier efter Begyndelsen af Jernbaneanlæg i Danmark synes der ikke at have været nogen afgørende Retningslinie for, hvad der skulde anlægges som Statsbane, og hvilke Linier man — eventuelt med Statsstøtte — vilde overlade det private Initiativ at anlægge som Privatbaner. Alle de sjællandske Baner var Privatbaner indtil 1881, da Staten erhvervede samtlige de af det sjællandske Jernbaneselskab drevne Baner, medens omvendt de jydsk Hovedlinier straks fra Driftens Begyndelse i 1862 var Statsbaner. Visse jydsk Sidelinier blev anlagt som Privatbaner, men hurtigt overtaget af Staten. Nogle Sidebaner blev anlagt som Statsbaner, andre som Privatbaner. Ogsaa Formen for Statsstøtten til Privatbaneanlæggene var da forskellig, idet der i nogle Tilfælde af Staten blev givet Rentegaranti, i andre Tilfælde ydet Tilskud mod Aktieret.

I Løbet af 80-erne og 90-erne kom der imidlertid fastere Retningslinier i de bevilgende Myndigheders Syn paa de to Former for Jernbaneanlæg. I de sidste ca. halvtredsindstyve Aar — efter Færdigbygningen i Begyndelsen af 90-erne af de vestsjællandske Baner (inkl. Skælskørbanen) og Himmerlandsbanerne — er Staten gaaet over til kun at anlægge Jernbaner som Statsbaner, naar det drejede sig om Anlæg, der tjente mere end lokale (egnstrafikale) Formaal, idet følgende Baner er bygget: Kystbanen Klampenborg—Snekkersten, de jydsk Diagonalbaner, Holstebro—Herning—Give (med Overtagelse af Privatbanen Give—Vejle), Laurbjerg—Silkeborg—Bramminge, Viborg—Herning og — som Begyndelse af en nordvestjydsk Diagonallinie Skern—Skive, der aldrig blev fuldført — Delstrækningen Skern—Videbæk. Endelig byggedes den midtsjællandske Bane, hvis nordlige Del var tiltænkt særlige Opgaver, bl. a. som Transitbane, og i Sønderjylland den senere atter nedlagte Røde Kro — Bredebro Bane og — til Erstatning for Amtsbanerne paa Als — Banen Sønderborg—Mommærk. Statsbaneanlæggene i denne Periode omfatter dog ikke alle de Baner, der har mere end egnstrafikal Betydning.

Det er i denne Forbindelse uden Betydning, at Udviklingen i nogen Grad har medført, at de i den nyere Tid anlagte Statsbanelinier ikke kom til at afvikle Gennemgangstrafik i det ved deres Vedtagelse forudsete Omfang, saaledes at Trafikken paa dem overvejende blev Lokaltrafik, medens Transittrafikken stadig fulgte de gamle Hovedlinier uanset en længere Afstand over disse.

Udviklingen af Privatbanerne fremgaar af følgende:

I Tiaaret	blev anlagt i alt km
1870—79.....	ca. 200
1880—89.....	- 195
1890—99.....	- 510
1900—09.....	- 500
1910—19.....	- 800
1920—29.....	- 325

Samtidig med, at Privatbaneanlæg blev planlagt i større Omfang paa Initiativ fra de interesserede Egenes Side, fastlagde Staten Formen for Statsstøtte, ikke længere som Rentegaranti eller lignende, men derimod som Statsandel af Anlægskapitalen, jfr. nedenfor.

I øvrigt har Forretningsgangen i Henseende til fornøden Lovhjemmel i de sidste ca. halvtreds Aar normalt været den, at man samtidig — undertiden i to Afsnit i samme Lov — vedtog nye Statsbaneanlæg (de nævnte Diagonallinier, større Banegaards- eller Bygningsændringer, Dobbeltspor m. m.) og Rammen for Koncessionsgivningen, for saa vidt angik nye Privatbanelinier.

Typiske Eksempler herpaa er de store Jernbanelove af 1894, 1908 og 1918.

Statens principielle Stilling til Spørgsmaalet Statsbaner eller Privatbaner synes saaledes — naar man ser bort fra de første Aartier, hvor liden Erfaring endnu var indhøstet — at gaa ud paa at overlade de lokale Myndigheder Initiativet til Gennemførelsen af Sidebaner, der helt eller overvejende havde egnstrafikal Betydning, saaledes at disse Myndigheder baade fik Ledelsen ved Anlæggene og ogsaa bar en betydelig Del af Udgifterne herved. Man ønskede samtidig vel at yde Statsstøtte til Anlægget, dog ikke automatisk, men i hvert enkelt Tilfælde efter Vurdering af Forholdene.

At Anlægget af Privatbanerne saaledes var overladt til Kommunerne, betød dog som nævnt ikke, at der ikke ogsaa af Staten paa forskellig Vis ydedes Bidrag til Banernes Anlæg. I saa Henseende skal først henvises til den Eneretsbevilling, som danner Grundlag for enhver dansk Privatbanes retlige Eksistens, og i hvilken der blev givet Monopol til at anlægge og drive en Jernbane paa den paagældende Strækning. Endvidere ydedes der ogsaa Banerne direkte økonomisk Støtte fra Statens Side. I den nyere Tid har Staten i de fleste Privatbaneselskaber tegnet en vis Del af Aktiekapitalen, i Reglen 50 pCt., i visse Tilfælde dog mere, navnlig hvor en projekteret Bane skulde gaa gennem tyndt befolkede Egne, og hvor Banen maatte antages at ville faa en særlig Betydning for Opdyrkningen af de paagældende Egne (Kulturbane), uden at disse var i Stand til med sædvanligt Stats-tilskud at magte Anlæggets Gennemførelse, (60, 66²/₃ og i eet Tilfælde 75 pCt.), i øvrigt ligeberettiget med den øvrige Del af Anlægskapitalen i Henseende til Repræsentation, eventuelt Udbytte o. s. v. I nogle Tilfælde, hvor Staten ikke har tegnet Aktier, har Staten ydet en større eller mindre Del af Ekspropriationsudgifterne.

Den Medvirkning fra Statens Side ved Anlægget af Privatbanerne, som saaledes har fundet Sted, har medført, at der er tillagt Staten en vis Bestemmelsesret med Hensyn til Privatbanernes Forhold. Der maa i denne Henseende sondres mellem Statens Stilling som Koncessionsgiver og som Aktionær. Som Koncessionsgiver udøver Staten Øvrighedsmyndighed over for Banerne, først og fremmest gennem et teknisk Tilsyn med Forsvarligheden af Banernes Drift. Men Statens Beføjelser ifølge Koncessionerne er ikke indskrænket hertil. Der tilkommer Statsmyndighederne Ret til et indgaaende Tilsyn med Privatbanernes Økonomi ogsaa ud over, hvad tekniske Hensyn kræver. Synspunktet

har været det, at Jernbanernes Betydning for Samfundslivet gjorde det nødvendigt at give Statsmagten Indsigt i og Indflydelse paa Privatbanernes økonomiske Forhold, baade for i Almindelighed at følge og derved i paakommende Tilfælde at have Mulighed for at sikre deres fortsatte Drift, og navnlig ogsaa for at varetage den Interesse, som Samfundet vil have i Taksternes og Køreplanens Tilrettelæggelse, og at de ved saadanne koncessionerede Foretagender af saa udpræget offentlig Karakter ansatte Funktionærer lønnes paa passende Maade. Endelig tilkommer der — ogsaa som Udtryk for den store samfundsmæssige Interesse, der maatte tillægges Jernbanerne — ifølge Koncessionerne Staten Ret til at overtage Privatbanerne for en nærmere fastsat Overtagelsessum, der i Reglen vil være bestemt enten ved en Vurdering af vedkommende Banes Aktiver, eventuelt med Fradrag af de Passiver, som overtages, eller ved et Beløb, der svarer til det 25-dobbelte af Banens gennemsnitlige Nettoudbytte de sidste 3 Aar før Overtagelsen. Den sidste Fremgangsmaade har dog ikke været benyttet, i hvert Fald ikke i de senere Aar.

Som Aktionær i Banerne er Statens Stilling derimod af privatretlig Art og giver sig paa Grund af den forannævnte offentligretlige Stilling, som Staten indtager over for Banerne, som Regel ikke selvstændige Udtryk. Dertil kommer, at Staten ikke ofte som *Aktionær* griber ind i Banernes Forhold. Synspunktet i saa Henseende har i hvert Fald i de senere Aar været det, at det burde være de Kommuner, som havde baaret en stor Del af Udgifterne ved vedkommende Banes Anlæg, som ogsaa burde være dem, der traf Bestemmelse om Banens Ledelse, og den for mange Baner senere tilkommende Omstændighed, at Kommunerne har maattet dække Driftsunderskuddet, har yderligere motiveret dette Synspunkt. Staten har da kun i visse Undtagelsestilfælde udøvet sin Stemmeret paa Banens Generalforsamlinger, eksempelvis skal fra de senere Aar nævnes, at Staten som Aktionær er gaaet ind for Sammenslutningen af nogle Jernbaneselskaber og har gennemført Valget af statsautoriserede Revisorer ved de Privatbaner, hvis Regnskaber ikke allerede blev revideret af saadanne. Men som Helhed kan det siges, at Staten over for Privatbanerne har indskrænket sig til sine offentligretlige Beføjelser og har ladet Kommunerne om den egentlige Ledelse af Banerne.

De danske Privatbaner maa herefter karakteriseres ikke som private Foretagender, men som kommunale Baner, i hvilke Staten har Interesser af større eller mindre Omfang, og som alle er Genstand for Kontrol fra Statens Side.

Ved den Undersøgelse, som det er paalagt Kommissionen at foretage af Privatbanernes Forhold med Henblik paa en Ordning af uheldige Forhold paa Trafikkens Omraade, maatte man paa Forhaand vente at finde, at nogle af Banerne fremtidig maatte anses for at være af mindre Betydning, fordi den Trafik, som oprindeligt blev afviklet ved disse Baner, nu søger andet Steds hen, medens andre Baner fremdeles maatte antages at ville kunne bevare deres Betydning i hvert Fald lokalt og for nogle Baners Vedkommende tillige som Faktorer af landstrafikal Betydning. Undersøgelsen har bekræftet, at et mindre Antal Privatbaners Mission er blevet stærkt reduceret, og at disse Baner derfor i en nærmere Fremtid maa forudses afviklet, medens den resterende (større) Del af Banerne fremdeles synes at burde bevares, for nogle Baners Vedkommende i hvert Fald for en Aarrække, for andres i en længere Fremtid.

Kommissionens Overvejelser har herefter først og fremmest taget Sigte paa, hvilke Foranstaltninger det maa anses hensigtsmæssigt at gennemføre for at skabe de Privatbaner, hvis fortsatte Eksistens er af Betydning for Samfundet, rimelige Arbejdsvilkaar

baade i Henseende til de Forhold, hvorunder Konkurrencen mellem Trafikmidlerne i Samfundet fremtidig skal foregaa, og til de økonomiske Forhold, hvorunder de enkelte Privatbaner skal varetage deres Opgaver.

Den i de senere Aar stedfundne Udvikling har medført en saadan Konkurrence mellem de bestaaende Trafikmidler, at regulerende Foranstaltninger maa anses for paa-krævede.

De Foranstaltninger, som har til Hensigt at regulere Konkurrenceforholdet mellem Baner og Biler paa den mest formaalstjenlige Maade, har Kommissionens Flertal ment i det væsentlige finder Udtryk i det af dette Flertal affattede Forslag til en ny Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel m. v., hvorom henvises til Afsnittet herom. Af de foreslaaede Bestemmelser, der vil have Betydning i Almindelighed for Privatbanernes fremtidige Drift, skal her blot fremhæves de skarpere Definitioner af de forskellige Former for erhvervmæssig Automobilkørsel, som vil gøre det lettere at sikre Overholdelsen af de for Automobilkørslen givne Regler, og Banernes Repræsentation i de særlige Organer, Trafiknævne, som ifølge Forslaget fremtidig skulde give Tilladelser til Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motorkøretøjer og ogsaa paa andre Omraader skulde have Indflydelse paa Trafikkens Ordning.

Denne almindelige Regulering af Konkurrenceforholdene vil imidlertid ikke være tilstrækkelig til at sikre Privatbanerne de fornødne rimelige Arbejdsvilkaar i Fremtiden. Det vil, som antydtes, være nødvendigt at søge gennemført Foranstaltninger af mere individuel Betydning for de enkelte Baner. I sidstnævnte Henseende har forskellige i Betragtning kommende Muligheder været Genstand for Drøftelse.

Rent principielt har Kommissionen først maattet drøfte og tage Stilling til Spørgsmaalet om *Statens Overtagelse af Privatbanernes Drift*, idet det fra forskellig Side og med forskellig Argumentation er hævdet, at en saadan Overtagelse vilde være den rigtigste Løsning. Man skal kort resumere Hovedpunkterne i de fremførte Argumenter og Kommissionens Synspunkter dertil.

Det er hævdet, at Jernbanetrafikken udgør en saa betydningsfuld Del af hele Samfundslivet, at Afviklingen af denne Trafik i sig selv er en naturlig Statsopgave og ikke bør bygge paa en decentraliseret Organisation. Her over for maa man pege paa den historiske Udvikling og Regeringens og Rigsdagens Afgørelser i hvert Fald i det sidste halve Aarhundrede, i hvilket der ved Lovgivningen stadig er skelnet mellem Statsbane-anlæg — som en Staten paahvilende Opgave — og Privatbaneanlæg, ved hvilke Staten kun var begrænset medvirkende, jfr. foran.

Der er dernæst peget paa den Ulighed, der er i »Privatbaneegnes« kontra »Statsbaneegnes« Forhold, karakteriseret derigennem, at Publikum i Privatbaneegne »foruden at være med til som andre Skatteborgere at betale deres Del af Statsbanernes Under-skud tillige — og alene — skal bære Underskuddet ved Driften af deres Egners Privatbane«. Hertil maa bemærkes, at Statsbanernes Virksomhed jo saa langt fra alene kommer »Statsbaneegnene« til Gode, men — gennem Statsbanernes Opgave som Hovedfaktor i Landets Person-, Post- og Godstrafik og som i Realiteten bestemmende for Transportprisernes Niveau — ogsaa saavel Privatbaneegne som Egne, hvor slet ingen Baner findes. Endvidere kan man ikke se bort fra, at den paagældende Privatbaneegn selv har ønsket Privatbanen, selv har haft og har Ledelsen af denne, og endelig, at Egnens lokale Myndigheder i betydelig Grad selv har haft det i deres Haand at bestemme Vilkaarene for den offentlige Trafik paa Landevejene, der kunde tænkes at konkurrere med Egnens egen Bane.

Det fremhæves endvidere fra de Sider, der taler for Statsovertagelse, at man derigennem vil kunne faa et for alle Egne ligeligt, altsaa retfærdigt Takstsystem modsat nu, hvor Takstniveauet for Privatbanerne som Regel ligger højere. Det er rigtigt, at den nuværende Deling i Statsbaner og Privatbaner giver et uligeartet Takstniveau, selv om Tarifieringssystemerne i det hele og store er ensartede, og selv om direkte Ekspedition normalt kan finde Sted. Uligheden skyldes to Forhold; Privatbanernes Takst pr. km (for Personer, henholdsvis Gods) ligger som Regel over Statsbanernes, og den særskilte Beregning af Privatbanens Andel af Fragt eller Billetbetaling medfører, at Befordringen paa Privatbaner ikke kan faa den fulde Gavn af Degressionen i Statsbanernes Takster paa de længere Afstande. Statsovertagelse af Privatbanerne maatte utvivlsomt medføre Indførelse af Statsbanetakster med et deraf følgende Indtægtstab for de »samlede Statsbaner«, der, for saa vidt det skulde søges dækket af Virksomheden selv, maatte udlignes gennem en tilsvarende Takstforhøjelse, af hvilken de tidligere Privatbaner maatte faa deres Andel.

Man har dernæst henvist til, at der ved Statsovertagelse vilde kunne opnaas en mere rationel Udnyttelse af Materiellet og Besparelse bl. a. i Værkstedssomkostninger, at betydelige Udgifter maa kunne spares ved Centralisation af Administration, og at Personalets Uddannelse og Anvendelse m. v. kan standardiseres. Hertil skal bemærkes, at man allerede nu — specielt efter Afslutningen af nye Vognoverenskomster, Afhændelse af Privatbanegodsvogne til Statsbanerne og Afgivelse af Vogne fra disse til Privatbanebenyttelse — er naaet saa langt i økonomisk Udnyttelse af Vognmateriellet, at videre Besparelse næppe kan ventes opnaaet. Der kan mulig opnaas nogen Besparelse ved Centralisering af Administration og Værkstedstjeneste, men denne Besparelse vil næppe blive af særlig Betydning og vil i øvrigt ogsaa for en væsentlig Del kunne opnaas ved Etablering af Driftsfællesskab mellem Privatbaner indbyrdes, hvor der maatte være Mulighed herfor. Paa den anden Side bør man ikke undervurdere Betydningen af en lokal Ledelse i nær Kontakt med de stedlige Faktorer, jfr. nedenfor. Saavel Privatbanerne som Statsbanerne har ikke mindst i de senere Aar rationaliseret Personaleanvendelsen mest muligt, og det kan ikke ventes, at en Statsovertagelse kan medføre Personalesparelser. Overtagelsen vil logisk medføre Gennemførelsen af Statsbanernes Uddannelsesregler — fordi Statsbanernes Personale skal være anvendeligt overalt — men dette vil medføre Merudgift uden nogen reel Vinding, idet Privatbanernes Personale, hvis Anvendelse nu er begrænset af Banens Udstrækning, udmærket kan bestride Arbejdet med deres nugældende Uddannelse. Tilsvarende Synspunkter gælder bl. a. med Hensyn til anlægsmæssige og betjningsmæssige Krav i Henseende til Sikkerhedstjeneste, hvor Statsovertagelse enten maatte medføre Standardisering — med deraf følgende Merudgifter uden Merudbytte — eller Opretholdelse af de nuværende Forskelligheder i Udbygning m. v.

En Statsovertagelse af Privatbanerne maatte formentlig medføre Forpligtelse for Staten til at overtage den Del af Pensionsforpligtelserne, som ikke vilde forblive hos Pensionskassen.

Endelig er der henvist til den Statsovertagelse af visse Privatbaner, som i de senere Aar har fundet Sted flere Steder i Udlandet (Sverige og Frankrig), og som menes at være sket bl. a. paa Grundlag af de ovenfor anførte Synspunkter. Disse Synspunkter antages ogsaa at have Gyldighed for danske Forhold og maatte derfor medføre den danske Stats Overtagelse af Privatbanerne i Danmark.

De fra Udlandet indhentede Oplysninger om der stedfindende Statsovertagelser af Privatbaner, hvorom navnlig henvises til den som *Bilag VII* aftrykte, fra de svenske Myndigheder indhentede fyldige Redegørelse for den svenske Stats Overtagelse af visse af de svenske Privatbaner, har Kommissionens Flertal ikke kunnet tillægge afgørende Vægt ved Bedømmelsen af Forholdene i Danmark. For Frankrigs Vedkommende er det, der er sket,

en Samling af de tidligere eksisterende private, meget store Jernbaneselskaber, mellem hvilke den langt overvejende og vigtigste Part af Landets Jernbanenet var delt, til een Virksomhed under Statsledelse. Men ogsaa for Sveriges Vedkommende var Forholdene stærkt afvigende fra danske Forhold, bl. a. fordi der blandt de svenske Privatbaner fandtes ikke alene mere sekundære Linier i Tilslutning til Statsbanenettet, men ogsaa betydningsfulde Forbindelseslinier. Problemerne har saaledes i Udlandet foreligget paa anden Maade end her, og andre Staters Overtagelse af Privatbaner kan derfor ikke med større Berettigelse anvendes til Støtte for Krav om Statsovertagelse af de danske Privatbaner.

Medens Kommissionens Flertal saaledes ikke har kunnet tillægge de fremførte Argumenter for Statsovertagelse afgørende Vægt, har man omvendt ikke ment at kunne se bort fra den Betydning, som den nære Tilknytning mellem en Bane — og dens stedlige Ledelse — paa den ene Side og en Egn's Befolkning — og dens lokale Myndigheder — paa den anden Side uomtvistelig har. Banens Ledelse har særlige Muligheder for Lokalkendskab, for Iagttagelse af alle Muligheder for at knytte Trafik til Banen og for ogsaa indirekte Paavirkning af stedlige Faktorer og Myndigheder. Befolkningen har en mere nærliggende Opfordring til at bruge en Bane, som er dens egen i den Forstand, at den ledes af Befolkningens egne Repræsentanter, og som Befolkningen i paakommende Tilfælde maa støtte med direkte Tilskud, end en Statsbanesidelinie, hvis Underskud ikke kommer til at hvile paa Egnen paa samme direkte Maade, og hvis Drift i det hele naturligt vil staa den lokale Befolkning lidt fjernere. Dette giver sig ogsaa Udslag i, at der i de kommunale Raad, som maa betale til en Privatbane, vil være en større Interesse for at skaffe Banen de Tilladelser til Omnibus- og Fragtmandskørsel, som vil kunne forbedre Driftsresultatet, eller for at hindre skadelig Konkurrence fra private Ruter, end hvor Banen er Statsbane.

Ogsaa Befolkningens Krav til Køreplan, Materiel og øvrigt Beredskab vil paa sund Maade blive afvejet i Forhold til de økonomiske Konsekvenser af, at de imødekommes.

Efter det saaledes foreliggende finder Kommissionens Flertal i alt Fald ikke for Tiden at kunne anbefale, at de danske Privatbaner søges overtaget af Staten, selv om man erkender at Forholdet for enkelte Privatbaners Vedkommende, som er af varig landstrafikal Betydning, muligt kan komme til at ligge saaledes, at Spørgsmaalet om Statens Overtagelse af disse enkelte Baner eventuelt paa et senere Tidspunkt vil kunne tænkes at blive aktuelt.

Idet Kommissionens Flertal saaledes maa mene, at Privatbanerne fremdeles bør være undergivet »Privatdrift«, har Undersøgelserne derefter drejet sig om, hvorvidt og paa hvilken Maade der fra Statens Side bør ydes de enkelte Privatbaner Støtte. I saa Henseende melder sig først Spørgsmaalet om, hvorvidt der af Statskassen bør ydes *direkte Tilskud til Privatbanernes Drift*. For Kravet herom, der ofte har været fremsat, og som ogsaa har mødt Kommissionen ved de afholdte Amtsmøder, anføres først og fremmest det samme Argument, som fremdrages for Kravet om Statens Overtagelse af Banerne, nemlig den Ulighed, som under den nuværende Ordning menes at eksistere mellem Privatbanekommunerne, som foruden at maatte yde Bidrag gennem Statsskatterne til Statsbanernes Drift tillige maa dække deres Privatbanes Driftsunderskud, og Kommunerne, der betjenes af en Statsbanesidelinie, hvem saadan særlig Forpligtelse til at dække Driftsunderskud ikke paahviler. Dernæst anføres, at **det**, naar et Aktieselskab giver Underskud, er en naturlig Fremgangsmaade at søge Underskuddet dækket ved Fordeling paa Aktionærerne i Forhold til Størrelsen af hver enkelt's Aktiepost, der angiver den enkelte Aktionærs Interesse i Baneselskabet og dermed i dettes fortsatte Drift. Endelig anføres det, at hvis Staten vilde deltage i Dækning af Privatbanernes Underskud paa lige

Fod med de øvrige Aktionærer i Privatbaneselskaberne, vil det være lettere for Banerne at faa de aktiehavende Kommuner til for en længere Periode at garantere Betaling af en forholdsmæssig Andel af vedkommende Banes Underskud, hvilket naturligt vilde give Banen et fastere Grundlag at disponere paa, end Tilfældet er i Øjeblikket, hvor de i de underskudgivende Privatbaner interesserede Kommuner med enkelte Undtagelser træffer Bestemmelse om Dækning af Driftsunderskud efter Udløbet af hvert enkelt Driftsjaar.

Kommissionens Flertal kan ikke tilraade, at Staten ved direkte Tilskud deltager i Dækning af Privatbanernes Underskud. Ganske bortset fra den finansielle Forpligtelse af ubestemmeligt Omfang, som en saadan Ordning vilde medføre for Statskassen, er man af den Opfattelse, at Statens delvise Forpligtelse til at dække Underskud paa lignende Maade som en formelig Statsovertagelse af Banerne vilde svække Befolkningens Interesse for disse og dermed deres Rentabilitet. Det kan heller ikke erkendes, at Staten som Aktionær i Banerne skulde have en vis moralsk Forpligtelse til sammen med de øvrige Aktionærer at dække fremkommende Underskud. Statens Indskud er i Henhold til den gældende Lovgivning netop kun ydet til Banernes Anlæg og uden Tanke om at gøre Staten økonomisk medansvarlig for Banernes Drift. Det vilde i øvrigt ikke være stemmende med den skete og foreslaaede Nedlæggelse af urentable Statsbanesidelinier, om Staten ved direkte Tilskud opretholdt urentable Privatbaner i andre Egne af Landet.

At det vilde være lettere at faa en Privatbanes Kommuner til at garantere Driften for en længere Aarrække, naar Staten tillige deltager i Garantien, er sandsynligt, men hvis en saadan længere Garantiperiode betyder, at Banen ved at kunne disponere paa længere Sigt kan opnaa Bespareser, respektive Merindtægt, kommer disse Bespareser dog ogsaa Kommunerne tilgode i Form af mindre Underskudsbidrag, saaledes at der ogsaa uden Statens Deltagelse turde være al Anledning for Kommunerne til at overveje, om Paatagelsen af en fleraarig Garanti vil indebære Fordele, som opvejer den forøgede Risiko.

Kommissionen har dernæst overvejet, om Støtte til Privatbanerne burde ydes derved, at *Staten overtog Pensioneringen* af det ved Privatbanerne ansatte (pensionsberettigede) Personale. For det store Flertal af Privatbaner gælder det, at deres normale Pensionsforpligtelser er overtaget af Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898. Denne Kasse er i Besiddelse af meget betydelige Fonds og fuldtud i Stand til at afholde de løbende Pensioner, hvorimod en aktuarmæssig Opgørelse viser, at Kassens Beholdninger næppe vil være fuldt tilstrækkelige til Imødegaelse af alle eventuelle Pensionskrav. Men i hvert Fald i Øjeblikket vilde Statens Overtagelse af Privatbanefunktionærernes Pensionering, der naturligt maatte medføre, at Pensionskassens Aktiver maatte indgaa i Statskassen, og som for den enkelte Privatbane kun vilde betyde, at Banens Bidrag til Personalets Pensionering i Stedet for til Pensionskassen skulde indbetales til Statskassen, i Almindelighed ikke være nogen Hjælp. Det vilde det derimod i høj Grad være for de Privatbaner, som enten slet ikke eller kun for en Del af deres Pensionister er Medlemmer af Pensionskassen, og som derfor selv maa afholde deres Pensionsudgifter. Nogle af disse Baner er i Besiddelse af større eller mindre Pensionsfonds, andre er henvist til at afholde Pensionerne udelukkende af Driften, som derved belastes med betydelige Beløb.

For de Privatbanefunktionærer, hvis Pension er afhængig af vedkommende Privatbanes fortsatte Drift, det vil i mange Tilfælde sige de paagældende Kommuner's Villighed til fortsat at dække Driftsunderskud, er det naturligt at betragte Statens Overtagelse af Pensioneringen som særdeles ønskelig. Det synes dog vanskeligt at fremføre særlige Argumenter for, at Staten skulde paatage sig en saadan Forpligtelse. Man har ment

at kunne begrunde et moralsk Ansvar for Staten deri, at Statsmyndighederne i Privatbanernes gode Aar har approberet Udbytteudbetalinger, i hvilke ogsaa Staten selv som Aktionær har taget Del, uden at de fornødne Henlæggelser til Imødegaaelse af Pensionskravene blev foretaget, og at det senere, da de daarlige Aar kom, er tilladt Banerne at inddrage opsparede Reservefonds under Driften i Stedet for straks at søge opstaaede Underskud inddækket ved Tilskud fra de aktiehavende Kommuner. Selv et saadant Ansvar af mere moralsk Art ses imidlertid ikke at foreligge for Statens Vedkommende. De foretagne Dispositioner er paa de paagældende Tidspunkter fundet forsvarlige, og selv om det nu bagefter mulig kan ses, at effektive Foranstaltninger til Sikring af Personalets Pensionskrav i sin Tid burde have været foretaget, kan Staten, som i det væsentlige kun har udøvet Tilsynsmyndighed, ikke have paadraget sig noget Medansvar.

Dertil kommer, at Staten, som det vil fremgaa af foranstaaende, ved at overtage Pensioneringen vilde yde Privatbanerne en Støtte, der vilde komme de enkelte Baner tilgode paa højst uensartet Maade, og saaledes at det vilde være de Baner, der kan siges at have forsømt i Tide at foretage de fornødne Dispositioner, der vilde drage Fordel, medens de øvrige Baner ikke vilde være væsentligt bedre hjulpet. Da de Midler, som fra Statens Side kan tænkes stillet til Raadighed for Privatbanerne, under Hensyn til de mange og store Krav, som under de nuværende Forhold stilles til Statskassen, maa antages at være af begrænset Omfang, vil Privatbanerne som Helhed derfor formentlig være mest interesseret i, at Støtteforanstaltningerne kommer saa mange Baner tilgode som muligt og paa et saa ensartet Grundlag som muligt.

Idet udtrykkelig bemærkes, at de ovenfor anførte Betragtninger kun tager Sigte paa Pensionskrav fra Personale ved Privatbaner, hvis Drift maa antages at skulle fortsættes (om Muligheden for Statsstøtte til Sikring af de ved likviderende Baner ansatte Funktionærers Pensionskrav, se nedenfor), skal Kommissionen indstille, at Staten ikke overtager Pensioneringen af de levedygtige Privatbaners nuværende eller tidligere Funktionærer.

Som en tredie Maade, paa hvilken der fra Statens Side vilde kunne ydes Privatbanerne direkte Støtte, har Kommissionen overvejet det fra Privatbanerne og Privatbanekommunerne gentagne Gange fremsatte Ønske om *Bortfald af de saakaldte Tilslutningsvederlag* til Statsbanerne. Disse Vederlag udgør efter nugældende Principper Betaling for det Arbejde, som af Statsbanernes Personale paa Overgangsstationerne udføres for Privatbanerne, og vedrører kun det Arbejde, som udføres med Hensyn til Privatbanernes egne (lokale) Transporter, medens der fra Privatbanernes Side intet betales med Hensyn til det Arbejde paa Overgangsstationerne, der vedrører Transporter, som sker baade paa Statsbanestrækningen og paa vedkommende Privatbane. For saa vidt er det derfor naturligt, at Privatbanerne gennem Betaling af Tilslutningsvederlagene maa skadesløsholde Statsbanerne for de Udgifter, som kun vedrører Privatbanernes lokale Transporter, af hvilke Statsbanerne slet ingen Indtægt har, og som vedkommende Privatbane selv maatte bære i deres Helhed, hvis den ikke havde Optagelse paa en Statsbanestation. Dertil kommer, at de gældende Tilslutningsvederlag er af en særdeles rimelig Størrelse; de fleste varierer med Pristallet, medens enkelte ved Banens Anlæg er fastsat til bestemte Beløb. Disse Tilslutningsvederlag har til Trods for den saglige Begrundelse, som foreligger for dem, alligevel været upopulære. Hertil kommer, at Banernes nedadgaaende Driftsresultater og de stigende Vanskeligheder ved at faa de interesserede Kommuner til fortsat at dække Driftsunderskuddet, har gjort Tilslutningsvederlaget yderligere upopulært. Det forekommer de i økonomisk Henseende ofte svagt stillede

Kommuner mindre rigtigt, at de Bidrag til Opretholdelse af Egnens Privatbane, som Kommunerne med megen Besvær udreder, for en Del straks maa afleveres til Staten, som i denne Forbindelse antages at være mere velstillet, til Dækning af forfaldne Tilslutningsvederlag, uanset den saglige Begrundelse, der maatte være herfor.

De danske Privatbaner betaler i Øjeblikket ca. 280 000 Kr. aarligt til Statsbanerne i Tilslutningsvederlag, og et eventuelt Bortfald af disse Vederlag vilde derfor betyde en Udgift for Statskassen af dog overskueligt Omfang. Kommissionen finder, at en Ordning, hvorefter Privatbanerne fritages for at betale disse Vederlag, efter Omstændighederne kunde være ønskelig, ogsaa fordi der derigennem vilde ydes en Støtte til de paagældende Kommuner. Man maa, hvis en saadan Ordning tænkes gennemført, mene, at den bør komme alle Landets Privatbaner tilgode, ogsaa de Baner, som i den af Kommissionen foretagne, nedenfor omhandlede Gruppering er placeret i Gruppe IV, og uden særlige Betingelser. Kommissionens Flertal har ikke ment at kunne fremkomme med Indstilling om, hvorledes der paa anden Maade vil kunne anvises Statsbanerne Dækning for de paagældende Udgifter, men indskrænker sig til at indstille, at *Spørgsmaalet om Privatbanernes Vederlag til Statsbanerne for disses Udførelse af Privatbaneforretninger paa Overgangsstationerne optages til Overvejelse af Ministeren for offentlige Arbejder med Henblik paa Muligheden af Bortfald af Vederlagene.*

Et Mindretal (*Dige*) har ment at burde tage Forbehold med Hensyn til Spørgsmaalet om eventuelt Bortfald af de Tilslutningsafgifter, der ydes fra Privatbanerne til Statsbanerne, idet en saadan Eftergivelse ikke efter de foreliggende Oplysninger kan siges at være begrundet i de trafikale eller driftsøkonomiske Forhold. For saa vidt det desuagtet ud fra de foran angivne Synspunkter maatte blive taget under Overvejelse at lade Tilslutningsafgifterne bortfalde, bør Afgørelsen heraf i hvert Fald udskydes, indtil der er tilvejebragt nærmere Overblik over de finansielle Virkninger af de iøvrigt af Kommissionen foreslaaede Støtteforanstaltninger vedrørende Privatbanerne.

Kommissionen har som en fjerde Mulighed for Statsstøtte til direkte Forbedring af Privatbanernes Økonomi overvejet Spørgsmaalet om *Moratorium* for de Banerne tidligere ydede Moderniseringslaan. Da Kommissionens Overvejelser og Indstillinger imidlertid hænger nøje sammen med de nedenfor omhandlede Overvejelser om Muligheden for at yde Banerne yderligere Moderniseringsstøtte, vil Spørgsmaalet om Moratorium for ældre Moderniseringslaan blive behandlet i Forbindelse hermed.

Medens de ovenfor behandlede Muligheder for Statsstøtte til Privatbanerne — Deltagelse i Dækning af Driftsunderskud, Overtagelse af Privatbanefunktionærernes Pensionering og Bortfald af Tilslutningsvederlagene — alle er af en saadan Art, at de, hvis de tænkes gennemført, maatte komme samtlige Privatbaner tilgode, er Forholdet anderledes, naar Tale er om de Foranstaltninger, ved hvilke Statsstøtten efter Kommissionens Opfattelse i første Række bør sætte ind, nemlig ved *Ydelse af de nye Moderniserings-tilskud* og Indrømmelse af Moratorium for tidligere Moderniseringslaan at sikre Banerne en saa rentabel Drift som mulig. Den Støtte, som paa denne Maade maatte kunne ydes Banerne, bør ikke uden videre komme alle Baner tilgode, men Spørgsmaalet om, hvorvidt og i hvilket Omfang den enkelte Privatbane vil kunne faa Støtte til Modernisering, respek-

tive Moratorium, bør afgøres efter en almindelig Undersøgelse af Banens Eksistensmuligheder og dens Muligheder for paa anden Vis at tilvejebringe de fornødne Midler til Modernisering. Dette Kommissionens Grundsynspunkt har medført, at man har fundet det nødvendigt paa Grundlag af det foreliggende Materiale paa Forhaand at gøre sig klart, hvilke af Privatbanerne der burde komme i Betragtning, naar nye Statsmidler stilledes til Raadighed til Privatbanemodernisering, for derefter at tage Stilling til, under hvilke Former Støtten bør ydes. Ved den Bedømmelse, som Kommissionen med Henblik paa Spørgsmaalet om Statsstøtte har foretaget af Privatbanerne, har man fundet, at der i Relation til det angivne Udgangspunkt kan opstilles en Inddeling af Banerne i 4 Grupper, der efter Kommissionens Opfattelse hver har sin særlige Karakter, som gør det naturligt at behandle dem forskelligt. Kommissionen opstiller følgende 4 Grupper af Privatbaner:

- I. Baner, der maa forudsættes at kunne drives videre uden Statsstøtte.
- II. Baner, som har varig *almen* trafikal Betydning (betydningsfulde for Afviklingen ogsaa af mere end den rent lokale Egnstrafik), og som har Støtte behov.
- III. Baner, som har egnstrafikal Betydning, i hvert Fald antagelig for en Aarrække, og som har Støtte behov.
- IV. Baner, hvis Forhold er saadanne, at Kommissionen maa fraraade Statsstøtte, jfr. dog ovenfor om Tilslutningsvederlagene og nedenfor om eventuel Indrømmelse af Moratorium for ældre Moderniseringslaan.

Paa denne Gruppeinddeling bygger Kommissionens Indstillinger med Hensyn til Statsstøtte til Modernisering og Meddelelse af Moratorium for tidligere ydede Moderniseringslaan. Forinden man imidlertid gaar over til at gøre Rede herfor, maa man med Henblik paa den foretagne Henføring af de enkelte Privatbaner til de anførte Grupper udtrykkelig fremhæve,

at den foretagne Inddeling kun tager Sigte paa Spørgsmaalet om Statsstøtte, men i og for sig ikke er nogen absolut Kvalitetsinddeling af Banerne, samt

at de faktiske Forhold, hvorpaa Inddelingen er foretaget, kan forandre sig, saaledes at det maaske vil være rigtigt senere i Forbindelse med Gennemførelsen af de Foranstaltninger, som maatte blive Resultatet af Kommissionens Arbejde, at flytte enkelte Baner til andre Grupper.

Særlig ønsker Kommissionen at pointere, at Placering af en Bane i Gruppe IV ikke er ensbetydende med, at den efter Kommissionens Opfattelse har mistet sin Eksistensberettigelse. Kriteriet har for Kommissionen været det anførte, at de i Gruppe IV placerede Baners Forhold er saadanne, at man med de angivne Undtagelser maa fraraade Statsstøtte, og under dette Kriterium falder baade Baner, der i Almindelighed maa anses for at være leveudlygtige, og Baner, hvis fortsatte Eksistensberettigelse ikke tør drages i Tvivl, men som er af en saadan Beskaffenhed, at det ikke kan anses som en Statsopgave at bidrage til deres Opretholdelse.

De Midler, som ved Loven af 14. Marts 1931 blev stillet til Raadighed fra Statens Side til Privatbanernes Modernisering, var, uagtet det drejede sig om et Beløb af 11,2 Mill. Kr., ikke tilstrækkelige til at gennemføre en tilbundsgaaende Modernisering. Der var Baner, som ikke kom med, og andre, som med den ydede Støtte kun kunde gennemføre den allernødtørftigste Modernisering. Det tør saaledes siges, at der endnu skulde bruges store Beløb for Gennemførelsen af en saa fuldstændig Modernisering af Privat-

banerne, at der vilde ske Forbedringer i saa godt som alle Baners Driftsresultater. Naar derfor Talen er om paany at yde Privatbanerne Statsstøtte, synes en Støtte i Form af Midler til yderligere Modernisering at være den Fremgangsmaade, som af flere Grunde først og fremmest bør foretrækkes. Der haves Erfaringer for, hvorledes Støtteforanstaltninger af denne Art virker (Loven af 1931), og derigennem ogsaa Holdepunkter for, hvilke almindelige Betingelser det vil være nødvendigt at stille for at sikre Banerne det fulde Udbytte af en Modernisering. For Statskassen er et Tilskud en Gang for alle af den Størrelse, som under Hensyn til den finansielle Situation menes at kunne ofres paa Privatbanerne, at foretrække frem for de Forpligtelser af meget ubestemmeligt Omfang, som Statskassen vilde paatage sig, hvis Staten skulde deltage i Dækning af Underskud eller overtage Pensioneringen af Privatbanefunktionærerne. Endelig maa det vel siges, at Princippet om »Hjælp til Selvhjælp«, som Støtte til Moderniseringsforanstaltninger vilde være Udtryk for, i Almindelighed er mere tiltalende end det rene Understøttelsesprincip, som vilde finde Udtryk i de tidligere drøftede Former for Statsstøtte.

Medens Kommissionen saaledes kan gaa ind for Tanken om at yde Statsstøtte til Privatbanernes fortsatte Modernisering, er man som tidligere antydnet af den Opfattelse, at Moderniseringsstøtte kun bør ydes til Baner, som maa anses fremdeles at have samfundsmæssig Betydning, og som ikke kan eller bør være henvist til paa anden Maade at kunne skaffe sig de nødvendige Pengemidler til Moderniseringen.

Lægges dette Princip til Grund, kan de i Grupperne I (Baner, der maa forudsættes at kunne drives videre uden Statsstøtte) og IV (Baner, hvis Forhold er saadanne, at Kommissionen maa fraraade Statsstøtte, dog med de anførte Undtagelser) placerede Baner ikke komme i Betragtning ved Statsstøtte til ny Modernisering. Tilbage bliver Grupperne II (Baner, som har varig *almen* trafikal Betydning (betydningsfulde for Afviklingen ogsaa af mere end den rent lokale Egns-Trafik), og som har Støtte behov) og III (Baner, som har egnstrafikal Betydning i hvert Fald antagelig for en Aarrække, og som har Støtte behov), og til de i disse Grupper placerede Baner kan Kommissionen anbefale, at der paa nærmere Betingelser ydes Moderniseringsstøtte.

Den Modernisering, som de i Betragtning kommende Baner under de nærmere nedenfor anførte Betingelser bør have Støtte til, maa efter Kommissionens Opfattelse først og fremmest tage Sigte paa Nyanskaffelser (eventuelt Ombygning) af rullende Materiel, herunder ogsaa Anskaffelse af Automobilmateriel til Driften af Omnibus- og Fragtmandsruter, eventuelt ogsaa paa Erhvervelse af saadanne Ruter, jfr. i sidstnævnte Henseende nedenfor om de Betingelser, som man mener bør stilles for Ydelsen af Moderniseringsstøtten. For saa vidt angaar Spørgsmaalet om Støtte til Ombygning af faste Anlæg, finder man derimod, at der maa sondres mellem Banerne i Gruppe II og Banerne i Gruppe III. Banerne i Gruppe II, der har en varig *almen* Betydning, og hvis fortsatte Drift maa siges at være af landstrafikal Interesse, bør kunne faa Støtte til den fornødne Sporforstærkning og andre Forbedringer af faste Anlæg, idet man tør gaa ud fra, at disse Baner fremdeles vil eksistere, naar de til disse Foranstaltninger fornødne Kapitalinvesteringer om mange Aar er afskrevet. Anderledes er Stillingen for de i Gruppe III placerede Baner. Disse Baner har kun egnstrafikal Betydning, og denne Betydning tør endda ikke tillægges dem som varig, men kun for en Aarrække. Hvorledes Forholdene vil udvikle sig for Gruppe III Banerne i Fremtiden, er vanskeligt at sige; en Del vil maaske fortsat bestaa, en Del vil mulig blive afviklet. Men den Usikkerhed, som maa erkendes at være tilstede for de nævnte Baners Fremtidsudsigter, gør, at Kommissionen ikke kan anbefale, at der ydes Banerne i Gruppe III Statsstøtte til Modernisering af faste Anlæg. Rullende Materiel bevarer næsten altid en vis Omsætningsværdi, saaledes at den i saadant Materiel investerede, endnu uamortiserede Kapital til en vis Grad vil kunne reddes i Tilfælde af vedkom-

mende Banes Likvidation inden Amortisationsperiodens Udløb, medens den i faste Anlæg investerede Kapital i Almindelighed kun kan frigøres ved normal Amortisation under Banens Drift, og i visse Tilfælde vil være tabt, hvis Banedriften standser, inden fuld Amortisation har fundet Sted. I denne Forbindelse kan ogsaa henvises til, at medens en Pantsætning af rullende Materiel til Sikkerhed for ydede Laan til dets Anskaffelse er meget simpel at ordne, er en tilsvarende Pantsætning af faste Anlæg, endsiige af Forbedringer ved disse, af teknisk-juridiske Grunde overordentlig vanskelig, i de fleste Tilfælde helt udelukket.

En Statsstøtte til Privatbaners Modernisering, der som nævnt kun bør komme de i Gruppe II og Gruppe III placerede Baner tilgode, og som for førstnævnte Gruppes Vedkommende bør kunne omfatte Modernisering baade af faste Anlæg og af rullende Materiel m. v., for sidstnævnte Gruppes Vedkommende kun rullende Materiel m. v., bør efter Kommissionens Opfattelse ydes Banerne i Form af Laan. I Loven af 1931 var der Hjemmel til at yde Moderniseringstilskud mod Aktier i vedkommende Bane, men Kommissionen kan ikke anbefale Tilskud ydet under denne Form. Bortset fra, at de Baner, hvem Støtten ydes, bør være ens stillet med Hensyn til de aarlige Byrder, som Gennemførelsen af en Modernisering vil paalægge Banernes Drift, idet det ikke bør være saaledes, at nogle Baner ved at faa Tilskuddet mod Udstedelse af Aktier helt slipper for at udrede Udgifter i Anledning af Kapitalinvesteringen, medens andre maa forrente og afdrage de som Laan ydede Tilskud, et Hensyn som i øvrigt allerede ved Fordelingen af Midlerne ifølge Loven af 1931 medførte, at kun et Faatal af Banerne dengang fik Moderniseringstilskud mod Aktier, finder Kommissionen, at det vil være naturligt at kræve nye Tilskud tilskud mod Aktier, et Hensyn som i øvrigt allerede ved Fordelingen af Midlerne forrentede og amortiserede, baade fordi de ved Modernisering indvundne Fordele skulde kunne afholde Udgifterne herved, og fordi Støtten derved mister sin Karakter af Understøttelse. Dertil kommer, at det set fra et statsøkonomisk Synspunkt vil være et rimeligt Krav, at der sikres Staten Pant i de for Moderniseringstilskuddet anskaffede Værdier i det Omfang, hvori det er muligt, og herom kan der ikke blive Tale, naar Tilskuddet ydes mod Aktier.

Moderniseringslaanene bør forrentes og afdrages. Renten synes at burde fastsættes til den for Statens Udlaan almindelig gældende Rente. Afdragstiden bør under Hensyn til, at Trafikforholdene hurtigt kan undergaa Ændringer, næppe sættes alt for lang og i hvert enkelt Tilfælde under Hensyntagen til de særlige Forhold. Kommissionen vil finde en Maksimumsafdragstid paa 15 Aar passende.

De Foranstaltninger, hvortil Laanene ydes, maa være af en saadan Art, at de maa betegnes som driftsbesparende, eventuelt indtægtsgivende, saaledes at Laanene kan forrentes og amortiseres, og man maa finde det ønskeligt, at der, forinden Tilsagn om Moderniseringslaan gives en Bane, fra Tilsynet med Privatbanerne som den i saa Henseende kompetente Myndighed indhentes en Erklæring om de paatænkte Foranstaltningers skønmæssige Betydning for Banen. Da Foranstaltningerne, jfr. foran, for en væsentlig Del maa antages at ville komme til at dreje sig om Anskaffelse af rullende Materiel, bør Laanene helt eller delvis kunne ydes i Form af Afgivelse af egnet Materiel fra Statsbanerne eller fra andre Privatbaner.

Ved Overvejelserne af, paa hvilke Betingelser Moderniseringslaanene bør kunne ydes Banerne, maa der sondres mellem Betingelser, som i snævraste Forstand knytter sig til Sikring af den Kapital, der investeres i Banerne ved Laanene, og Betingelser, hvis Opfyldelse tager Sigte paa at sikre Banernes fortsatte Drift og dermed ogsaa indirekte at sikre Tilbagebetalingen af Laanene. Som Betingelser af førstnævnte Kategori kommer i Betragtning Krav om Sikkerhedsstillelse i Form af Kaution eller Pant. Hvis der skulde kræves Kaution for Moderniseringslaan til Banerne, maatte det naturligt blive de inter-

esserede Kommuner, der maatte paatage sig Kautionen, og Ydelsen af Laanene vilde da slet ikke blive nogen Støtteforanstaltning, idet Kommunerne formentlig nok mod deres Kaution vilde kunne skaffe Banerne de fornødne Laan i de almindelige Pengeinstitutter. Hvis derfor Staten gennem Ydelse af nye Moderniseringslaan ønsker at yde Privatbanerne en særlig Støtte, maa det dermed være udelukket at kræve Kommunernes Kaution for Laanene. Anderledes ligger Forholdet, naar Talen bliver om Sikkerhedsstillelse ved Pant. Det er allerede tidligere berørt, at det maa anses naturligt, at der, hvor det er muligt, sikres Staten Pant i det ved Hjælp af Moderniseringslaanene anskaffede Materiel. Det er ogsaa omtalt, at denne Pantsætning meget let finder Sted med Hensyn til rullende Materiel, men kun vanskelig for saa vidt angaar faste Anlæg. Man tør dog ikke ganske udelukke, at der vil fremkomme Tilfælde, hvor en Pantsætning ogsaa af faste Anlæg i Forbindelse med Moderniseringslaan kan være naturlig. Eksempelvis skal nævnes det Tilfælde, — som i øvrigt forelaa allerede under Moderniseringen efter Loven af 1931, — at en Bane ønsker at anvende et tilsagt Laan eller en Del deraf til Opførelse eller Erhvervelse af en Garagebygning for Banens Ruteautomobiler. Det vil da være ganske rimeligt, at der for Moderniseringslaanet gives Staten Pant i den paagældende Bygning. Disse Tilfælde er imidlertid af individuel Natur, og Spørgsmaalet om Sikkerhedsstillelse bør derfor tages op til særskilt Overvejelse ved Ydelse af Laan til andet end rullende Materiel. For Laan til rullende Materiel synes det derimod uden videre at burde fastslaaes, at der for Laanet vil være at give Staten Pant i det anskaffede Materiel.

Idet Formaalet med at yde Privatbanerne Støtte til en fortsat Modernisering ikke fra Statens Side er en Pengeanbringelse, men en Foranstaltning til Varetagelse af Samfundets Interesse til Bevarelse af de Privatbaner, som moderniseres, er den sidstnævnte Kategori af Betingelser i Relation til Formaalet af umiddelbar større Betydning, ogsaa fordi Betingelserne af denne Art tillige vil involvere en vis Sikkerhed for den investerede Kapital. Kommissionen er som Resultat af sine Overvejelser naaet til, at der blandt disse Betingelser bør optages Krav baade om Forpligtelser af økonomisk Natur og af ikke-økonomisk Natur og skal herom nærmere bemærke:

Man maa først og fremmest mene, at det for Ydelse af et Moderniseringslaan bør være en ufravigelig Betingelse, at vedkommende Bane i teknisk Henseende kan anses levedygtig mindst i den Tid, der fastsættes for Laanets Amortisation, dog med naturligt Forbehold for de Tilfælde, hvor Laanet netop skal bruges til Istandsættelse af Banens tekniske (faste) Anlæg. Erklæring herom bør afgives af Tilsynet med Privatbanerne.

Dernæst kan det efter Kommissionens Opfattelse ikke undgaas, at der maa stilles Krav om Garanti for Banens fortsatte Drift i en vis Periode, der bør staa i et nærmere Forhold til Laanets Amortisationstid. Kommissionens Flertal vilde finde en Garantiperiode svarende til $\frac{2}{3}$ af Tiden for Laanets Amortisering passende. En saadan Garanti, der i de fleste Tilfælde vil blive afgivet af Banernes Kommuner, men i visse Tilfælde ogsaa af andre, f. Eks. større Firmaer, som har en særlig Interesse i Opretholdelsen af Banens Drift, vil betyde Forpligtelse til i paakommende Tilfælde at dække Banernes Underskud inden for Garantiperioden. I Forbindelse med Overvejelserne paa dette Punkt har Kommissionen ogsaa drøftet det i de senere Aar ved en Række Baner indførte Forhold, at Personalet deltager i Dækningen af en vis Del af de fremkommende Underskud. Kommissionen finder dette Forhold uheldigt, men er paa den anden Side klar over, at der ikke i Øjeblikket findes Hjemmel til at hindre det. De paagældende Kommuner, der som Aktionærer ikke er forpligtet til at dække Driftsunderskuddet, har kunnet stille Personalet over for Valget imellem at fortsætte Banens Drift mod at yde et vist Tilskud til Dækning af Underskud, eller at se Banen likvideret, blive afskediget og være henvist til at anmelde Pensionskrav i Boet, hvis Midler maaske ikke vilde være tilstrækkelige til

fuldt ud at dække disse Krav. Naar der nu eventuelt bliver Tale om fra Statens Side at investere ny Kapital i en Del af Banerne, bør Lejligheden benyttes til i hvert Fald for disse Baners Vedkommende at afskaffe de nævnte Forhold. Kommissionen finder derfor, at det i Forbindelse med Kravet om Garanti for en Banes fortsatte Drift i en vis Periode bør bestemmes, at Tilsagn om Garanti fra Personalet ikke maa tages i Betragtning, og dette maa gælde, hvad enten saadant Tilsagn afgives direkte over for Staten, eller det afgives over for Kommunerne som Kontrakaution.

Selv om det maa erkendes, at en Privatbane, som paa rimelige Vilkaar faar et Laan til fornøden Modernisering, har sit tekniske Apparat i Orden og har en fleraarig Garanti for Driftens Opretholdelse, staar ret vel rustet til at tage Konkurrencen med andre Trafikmidler op, kan man, som Trafikforholdene har udviklet sig, ikke anse en Banes fremtidige Stilling for ganske sikret, medmindre den faar Koncession paa saadanne Omnibus- og Fragtmandsruter, som maa skønnes økonomisk betydningsfulde for Banen, og som erkendes at ligge helt eller ganske overvejende inden for dens Interesseomraade. Det er allerede foran forudsat, at Moderniseringslaanene maatte kunne anvendes til Anskaffelse af Automobilmateriel til Brug for Banernes Ruter, eventuelt ogsaa til Overtagelse af nye Ruter, men det bør efter Kommissionens Opfattelse gøres til en udtrykkelig Betingelse for Laanene, at Banerne skaffer sig Tilladelse til at drive de nævnte Ruter af særlig Betydning for dem. Men dette vil i Virkeligheden sige, at de Myndigheder, som giver disse Tilladelser — i Øjeblikket Kommunerne (Amtsraad, Byraad og Sogneraad), efter Kommissionens Forslag til en ny Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel med Motor-køretøjer m. v. Trafiknævne — paa Forhaand maa være rede til at meddele Banen de fornødne Tilladelser, eller med andre Ord Kommunerne maa gaa ind for deres Bane ikke blot økonomisk, men ogsaa trafikpolitisk. Ved Privatbanernes Overtagelse af disse Automobilruter af særlig Betydning for dem maa Forholdet til Ruterne tidligere Indehavere ordnes. Det er i denne Henseende klart, at Overtagelse uden frivillig Overenskomst ikke kan finde Sted, før den nuværende Indehavers Koncessionsperiode er udløbet, eller, hvis den tidligere Tilladelse maatte være givet indtil videre, fra det Tidspunkt, da den efter den nye Lovs Bestemmelser skal anses som udløbet. Men selv om den tidligere Indehaver ved sin Koncessionsperiodes Udløb staar uden juridiske Krav, tilsiger almindelig Billighed, at der ikke uden videre ses bort fra hans Interesser, og Kommissionen maa derfor mene, at Privatbanernes Overtagelse af disse Ruter bør ske efter de Retningslinier, som af Statsbanerne er anlagt ved Overtagelse af Ruter, hvorved der sikres de tidligere Indehavere dels Afhændelse til passende Priser af saadant Materiel og faste Anlæg, som skønnes fremdeles at kunne anvendes ved Ruters Drift, dels Adgang til fortsat Beskæftigelse ved Ruterne under Banens Ledelse.

Det er meddelt Kommissionen, at Udgifterne til de Moderniseringsforanstaltninger, som indenfor de foran opstillede Rammer skulde anvendes paa Privatbanerne, vil kunne beløbe sig til ca. 15 Mill. Kr.

Idet bemærkes, at Kommissionen ikke har ment at burde tage Stilling til Spørgsmaalet om det Omfang eller den Rækkefølge, hvori de paagældende Ønsker bør imødekommes, skal Flertallet indstille følgende:

Der søges efter nærmere Bestemmelse af Ministeren for offentlige Arbejder tilvejebragt Bevillinger til Ydelse af yderligere Moderniseringslaan til Privatbanerne. Disse Laan forrentes med den for Statens Udlaan almindelig gældende Rente og afdrages inden for et i de enkelte Tilfælde nærmere fastsat Tidsrum, dog højst 15 Aar.

Til Baner i Gruppe III kan nye Moderniseringslaan kun ydes til Anskaffelse af rullende Materiel, herunder Automobiler til Omnibus- og Fragtmandsruter, bl. a. ved Erhvervelse af saadanne Ruter.

For saa vidt angaar Baner i Gruppe II kan der tillige ydes Moderniseringslaan til nødvendig Ombygning af faste Anlæg, herunder Sporforstærkning.

Laanene kan helt eller delvis ydes i Form af Afgivelse af egnet Materiel fra Statsbanerne eller fra andre Privatbaner.

For Ydelse af Laan til de enkelte Baner gælder følgende:

- a. *Der maa fra Statens Tilsyn med Privatbanerne foreligge Erklæring om, at Banen er i teknisk Henseende levedygtig for et Tidsrum mindst svarende til Tiden for Laanets Amortisering.*
- b. *Der maa fra Kommuner m. fl. foreligge Tilsagn om Sikkerhed for Driftens Opretholdelse (Dækning af Underskud) i et Tidsrum mindst svarende til $\frac{2}{3}$ af Tiden for Laanets Amortisering. Derimod maa Personale-Tilsagn ikke tages i Betragtning.*
- c. *Der maa fra Amtsraad m. fl. (Trafiknævn) foreligge Tilsagn om Overdragelse af de Koncessioner paa Omnibus- og Fragtruter, som af Ministeren for offentlige Arbejder skønnes økonomisk betydningsfulde for Privatbanen og erkendes at ligge helt eller ganske overvejende inden for dennes Interesseomraade, fra det Tidspunkt, da de efter den nye Omnibuslov bliver disponible, og saaledes at Overtagelsen skal ske efter de ved Statsbanernes Overtagelse af Omnibusruter anlagte Retningslinier og med Adgang for Ruterne Indehavere til fortsat Beskæftigelse ved Ruterne under Banens Ledelse.*
- d. *Anskaffelserne skal efter Tilsynet med Privatbanernes Skøn være driftsbesparende, eventuelt indtægtsgivende, saaledes at Laanet kan amortiseres og forrentes. For Laanene til Driftsmateriel vil der være at give Pant i dette. For andre Laan afgøres Spørgsmaalet om Sikkerhedsstillelse af Ministeren for offentlige Arbejder efter Forhandling med Finansministeren.*

Spørgsmaalet om at indrømme Privatbanerne rentefrit Moratorium for de i Henhold til Loven af 1931 ydede Laan hænger som tidligere omtalt efter Kommissionens Opfattelse nøje sammen med Spørgsmaalet om Ydelse af nye Moderniseringslaan til Banerne, idet et saadant Moratorium i og for sig kun kan begrundes med, at Renter og Afdrag paa de nye Laan vil belaste de paagældende Baners Drift, saa at det kan være rimeligt at lade Ydelserne paa de ældre Laan falde bort i den Tid, i hvilken de nye Laan forrentes og afdrages. Efter dette Udgangspunkt kan rentefrit Moratorium for 1931-Laanene kun tilkomme de Baner, som kan faa nye Moderniseringslaan, det vil sige Banerne i Gruppe II og Gruppe III, og som opfylder navnlig de foran under b. og c. angivne Betingelser. Kommissionen kan anbefale, at der i det ommeldte Omfang søges indrømmet de nævnte Baner Moratorium.

De i Gruppe IV placerede Baner kommer saaledes principielt ikke i Betragtning med Hensyn til Moratorium for ældre Moderniseringslaan, da de ikke vil kunne faa nye Moderniseringslaan. Det maa imidlertid erkendes, at en Del af Banerne i Gruppe IV efter alt at dømme vil fortsætte deres Drift med den fornødne Støtte andet Steds fra, og hvis disse Baner kan opfylde de Betingelser, som opstilles, for at meddele Banerne i Gruppe II og Gruppe III Moratorium, navnlig de nævnte under b. og c. angivne Betingelser — hvorved udtrykkelig bemærkes, at Garantitilsagn fra Personale heller ikke i denne Henseende bør godkendes —, kunde meget tale for at indrømme dem Moratorium af højst samme Varighed som det, der ydes Gruppe II og III Banerne. Det maa dog være klart, at Moratorium ikke uden videre bør gives til alle Gruppe IV Baner, som kan opfylde de nævnte Betingelser. Det vil være nødvendigt at skønne over vedkommende Banes samtlige Forhold, og Moratorium til en Gruppe IV Bane bør kun gives, naar særlige

Forhold taler derfor. Men med disse Bemærkninger kan Kommissionen anbefale, at der ved en Undtagelsesbestemmelse aabnes Mulighed for ogsaa at indrømme Gruppe IV Baner Moratorium for ældre Moderniseringslaan af det angivne Omfang og paa de anførte Betingelser, og skal indstille følgende:

For saa vidt angaar de i Gruppe II og III opførte Baner, søges den fornødne Bemyndigelse for Finansministeren til efter Forhandling med Ministeren for offentlige Arbejder at yde rentefrit Moratorium for tidligere ydede Moderniseringslaan, forudsat at de paagældende Baner stadig er i Drift, dog højst indtil de nye Moderniseringslaan er afviklet. Moratoriet ydes kun, saafremt de ovenfor under Punkt b. og c. krævede Betingelser opfyldes.

Uanset at Kommissionen maa fraraade, at der ydes Statsstøtte til Baner under Gruppe IV, indstiller Kommissionen dog, at Ministeren for offentlige Arbejder efter Forhandling med Finansministeren kan bestemme, at der under tilsvarende Betingelser, for saa vidt særlige Forhold i øvrigt taler derfor, ydes rentefrit Moratorium til Baner under Gruppe IV.

Den Inddeling af Privatbanerne, som Kommissionen har foretaget, har som anført ikke til Formaal at danne Grundlag for en Indstilling om Nedlæggelse af ett vist Antal Privatbaner. Kommissionen agter ikke at fremkomme med en saadan Indstilling. Man finder, at det bør være de i de enkelte Privatbaner interesserede Kommuner, der alene maa træffe Bestemmelse om en Privatbanes fortsatte Drift. De Baner, der synes at kunne blive Tale om at nedlægge, vil være Baner, som i længere Tid har været drevet med svigtende Trafik og betydelige Underskud, der er dækket af de paagældende Kommuner, ved nogle Baner tildels med Bidrag fra Personalet, og i Kommunernes Villighed til at betale Underskuddene ligger disse Baners eneste Mulighed for fortsat Drift. Men er denne Mulighed til Stede, synes Staten hverken som medbestemmende Aktionær i Banerne eller ved Hjælp af Koncessionens Bestemmelser om Statens Overtagelse af Banerne at burde gennemtvinge Baners Nedlæggelse.

Kommissionen kan dog ikke se bort fra, at Kommuner efter Overvejelse af Forholdene, derunder ogsaa af Muligheden for i Overensstemmelse med Kommissionens Indstillinger at erholde Støtte til Banerne, vil kunne beslutte sig til at søge Baner likvideret. I Overensstemmelse med det Kommissionen i Kommissoriet givne Paalæg om at fremkomme med Forslag til at sikre den Del af de bestaaende Transportvirksomheder, der maa nedlægges, en passende Afvikling, har Kommissionen overvejet, hvilke Foranstaltninger der i saa Henseende synes at burde komme i Betragtning. Kommissionens Overvejelser har taget Sigte dels paa Muligheden for at opstille Retningslinier for Fremgangsmaaden ved Likvidationen med Henblik paa at gøre Likvidationsudbyttet saa stort som muligt til Fordel for vedkommende Banes Kreditorer, derunder navnlig for Banernes Tjenestemænd, som maa anmelde deres Pensionskrav i Likvidationsboerne, dels paa at søge at skaffe Tjenestemænd, der ved Likvidationen mister deres Erhverv, enten anden Beskæftigelse eller for de Tjenestemænds Vedkommende, hvem anden Beskæftigelse ikke maatte kunne anvises, en vis Sikkerhed for deres Pensionsrettigheder ud over, hvad Likvidationsboerne maatte kunne udbringe.

Kommissionen finder ikke at kunne fremkomme med detailleret Indstilling med Hensyn til de Former, hvorunder Likvidationen af Privatbaner bør finde Sted for at sikre det størst mulige Likvidationsudbytte. Man skal indskrænke sig til at udtale, at man maa finde det rimeligt, at Driftsmateriel, som maatte være indkøbt og pantsat for tidligere ydede Moderniseringslaan, stilles til Raadighed for Staten til hel eller delvis Dækning af henstaaende Restlaan. Der vil ved en saadan direkte Overtagelse af det pantsatte Ma-

riel kunne spares en Del Omkostninger, som vilde være forbundet med Forauktionering efter almindelige Regler af pantsatte Effekter, og Staten vil for sit Vedkommende være interesseret i paa denne Maade at komme i Besiddelse af en Del egnet Materiel, der vil kunne finde Anvendelse ved andre Privatbaner, for hvilke det kunde stilles til Disposition i Stedet for kontante Beløb som nye Moderniseringslaan. Overtagelsesprisen maatte da fastsættes ved en Forhandling mellem Ministeren for offentlige Arbejder og de paagældende Privatbaner.

I øvrigt synes det i hvert enkelt Tilfælde at maatte overlades de paagældende Likvidatorer at fremkomme med Indstilling om, paa hvilken Maade Banens Aktiver mest hensigtsmæssigt realiseres. Paa Forhaand synes der ikke at kunne opstilles almindelige Direktiver herfor.

Kommissionens Overvejelser med Hensyn til Spørgsmaalet om at sikre fast ansatte Tjenestemænd ved likviderende Privatbaner anden Beskæftigelse har drejet sig om Muligheden for at skaffe dem Erhverv ved andre Baner, i første Række ved Statsbanerne. Det Antal fast ansatte Tjenestemænd, som kan antages at ville blive arbejdsløse ved en i nærmere Fremtid forestaaende Likvidation af Privatbaner, kan ikke antages at ville blive særlig betydeligt og vil antagelig uden større Vanskeligheder kunne overtages af Statsbanerne. Statsbanernes Repræsentanter i Kommissionen har derfor paa Statsbanernes Vegne kunnet tiltræde en Ordning, hvorefter den overvejende Del af likviderende Privatbaners fast ansatte Personale søges anbragt ved Statsbanerne. Af Hensyn til Statsbanernes Dispositioner vil det imidlertid være nødvendigt at søge fastsat en Tidsfrist, inden hvilken de Privatbaner, som ønsker at træde i Likvidation, maa gøre Anmeldelse herom, saaledes at Statsbanernes Ledelse af Hensyn til sine Dispositioner kan faa et Overblik over, hvor mange Tjenestemænd der vil kunne blive Tale om, at Statsbanerne skulde overtage, de paagældendes Alder og Uddannelse m. v. Kommissionen foreslaar, at der i saa Henseende fastsættes en Frist paa 5 Aar, der af praktiske Grunde synes at burde regnes fra Tidspunktet for Vedtagelse af en ny Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel m. v.

Statsbanerne bør dog ikke være forpligtet til at overtage samtlige Tjenestemænd fra de Baner, som inden for det angivne Tidsrum maatte ønskes likvideret. Tjenestemænd, som er naaet saa højt op i Aarene, at deres Afskedigelse efter almindelige Regler vil følge i Løbet af faa Aar, vil Statsbanerne normalt have vanskeligt ved at finde passende Anvendelse for, og der bør derfor fastlægges en Aldersgrænse for det Personale, som skulde kunne gaa ind under Ordningen. Kommissionen foreslaar den nævnte Grænse fastlagt ved det fyldte 55 Aar. Man er vel klar over, at der ved Fastlæggelse af en saadan Aldersgrænse kan opstaa tilsyneladende Uretfærdigheder derved, at en 54-aarig kan gaa ind under Ordningen, medens en 55-aarig ikke kan komme med, men saadanne Uligheder opstaar altid ved Fastsættelse af Tidsgrænser, uanset hvor Grænsen lægges. Kommissionen maa endvidere anse det for en Betingelse, at de Tjenestemænd, som Statsbanerne skulde overtage, opfylder de almindelige Helbreds-betingelser og ikke har været kun betinget brugbare ved vedkommende Privatbane, ligesom Statsbanerne naturligvis maa staa frit med Hensyn til Overtagelse af Personer, der har haft meget alvorlige Tjenesteforseelser.

De overtagne Tjenestemænd skulde ved Statsbanerne søges anbragt paa Arbejdsomraader nogenlunde svarende til deres hidtidige og i den Rækkefølge, i hvilken Anmeldelse om Nedlæggelse af de paagældende Privatbaner indenfor den fornævnte 5-Aars Frist indkommer, og Personalet derefter er disponibelt.

For Statsbanernes Overtagelse af Privatbanepersonale synes dog at burde gøres en Undtagelse for saadant Privatbanepersonales Vedkommende, som har været ansat

ved en Privatbane, der har haft Driftsfællesskab med andre Privatbaner, idet det i dette Tilfælde maa findes naturligt, at det paagældende Personale først søges anbragt ved de Baner, med hvem den likviderende Bane har haft Driftsfællesskab, i hvilken Henseende ogsaa skal henvises til, at Personalet ved nogle af de Baner, som maaske kan antages at ville blive nedlagt, formelt er ansat ved andre Privatbaner i den paagældende Egn, med hvilke der haves Driftsfællesskab.

Tilsvarende Synspunkter synes at burde anlægges i Tilfælde, hvor de i en Privatbane interesserede Kommuner efter Banens Likvidation foranlediger dannet et offentligt Automobilselskab til at afvikle den Trafik, som Banen hidtil har bestridt. I saa Tilfælde bør Tjenestemændene ved den nedlagte Bane i videst mulig Udstrækning ansættes ved Automobilselskabet, og kun, hvor dette ikke er i Stand til at overtage alle de paagældende Tjenestemænd, bør der blive Tale om, at Statsbanerne overtager disse.

Hvor et saadant Automobilselskab ikke dannes, men hvor den likviderede Privatbane har drevet en eller flere Omnibus- eller Fragtmandsruter, maa det være en Forudsætning for, at Statsbanerne kan overtage Personalet ved disse Omnibus- eller Fragtmandsruter, at Statsbanerne samtidig erholder fornøden Koncession til Ruters Videreførelse, og Personale ved saadanne Ruter synes i det hele kun at burde overtages af Statsbanerne paa de Vilkaar, som er gældende for Statsbanernes eget Personale ved Statsbanernes Automobilruter.

De af Statsbanerne overtagne Privatbanetjenestemænd forudsættes lønnet efter Statens Lønningsregler for den paagældende Klasse Tjenestemænd paa det Arbejdsomraade, hvor de anvendes. For saa vidt angaar de overtagne Tjenestemænds Pension bemærkes, at Staten ikke bør overtage Forpligtelsen til at udrede denne. Kommissionen maa principielt mene, at Tjenestemændenes Pensionskrav maa søges opfyldt ved Anmeldelse i de respektive Privatbaners Boer og med den Sikkerhed for den enkelte Tjenestemand's Krav, som vedkommende Banes Medlemskab af den fælles Pensionskasse maatte kunne betyde i Henhold til Pensionskassens Vedtægter. I sidstnævnte Henseende maa det bemærkes, at Pensionskassens Forpligtelser til at udrede Pension til en i Kassen pensionsforsikret Tjenestemand ikke gælder fuldt ud, naar vedkommende Tjenestemand afskediges af andre Grunde end Sygdom og Alder, altsaa navnlig ikke, naar Afskedigelsen skyldes Banens Likvidation, i hvilket Tilfælde kun en Del af Pensionen vil paahvile Pensionskassen.

Dette Kommissionens principielle Synspunkt gælder ogsaa med Hensyn til Udredelse af Reguleringstillæg til Pensionerne. For Pensionister under Pensionskassen er Forholdet det, at Reguleringstillægget ikke udredes af Pensionskassen, men af vedkommende Bane, ved hvilken Pensionisten har været ansat. Kommissionen finder ikke, at Statsbanerne (respektive en anden Privatbane, som vedkommende Tjenestemand maatte faa Ansættelse ved) bør overtage den paa Grund af Reguleringstillæggets varierende Størrelse til Dels ubestemmelige Forpligtelse til at udrede dette Tillæg, men Tjenestemandens Krav paa Reguleringstillæg bør kapitaliseret anmeldes i den likviderende Privatbanes Bo paa lignende Maade som selve Pensionskravet.

Kommissionen er klar over, at det efter det anførte principielle Synspunkt i visse Tilfælde — navnlig for saa vidt angaar Tjenestemænd, som Statsbanerne (respektive en anden Privatbane) maatte overtage fra en likviderende Bane, som ikke er Medlem af den fælles Pensionskasse — ikke vil være muligt at sikre nogle af Tjenestemændene, ej heller tilnærmelsesvis, den dem tilkommende Pension, og Kommissionen vil i disse Tilfælde finde det ønskeligt, om der, i Lighed med den Støtte, som det nedenfor foreslaas at søge tilvejebragt til Tjenestemænd, som efter de foreslaaede Retningslinier ikke vil kunne forvente

at kunne overgaa til Tjeneste ved Statsbanerne eller en anden Privatbane, ydes en Hjælp til Sikring af en efter Forholdene passende pensionsmæssig Indtægt.

For Privatbanetjenestemænd, som efter Kommissionens Forslag overgaa til Tjeneste ved Statsbanerne eller en anden Privatbane, foreslaar Kommissionen følgende Ordning af de pensionsmæssige Forhold.

A. Tjenestemænd fra en likviderende Bane, der er Medlem af den fælles Pensionskasse.

1) som opnaar Ansættelse ved Statsbanerne.

Tjenestemanden anmelder i den likviderende Banes Bo det kapitaliserede Krav paa den Del af Pensionen, som efter Pensionskassens Vedtægter ikke skal afholdes af denne, og paa det til Pensionen hørende Reguleringstillæg. Den herved fremkommende Dividende anvendes til Indkøb — om muligt i en af Pensionskassen etableret særlig Risikoafdeling — af en Pensionsforsikring med tilhørende Enkeforsørgelse, der tjener til til sin Tid at dække det Tjenestemanden tilkommende Reguleringstillæg, dog ikke ud over et Reguleringstillæg af den Størrelse, som er lagt til Grund ved Anmeldelse af Kravet i den likviderende Banes Bo. Et eventuelt herved fremkommende Overskud bliver henstaaende i Risikoafdelingen til Anvendelse som nedenfor anført.

Iøvrigt forbliver Tjenestemanden staaende i Pensionskassen (med den Lønningsats, som oppebæres fra Statsbanerne) i en særlig Personalegruppe sammen med de øvrige af Statsbanerne overtagne Tjenestemænd fra Privatbaner, der er Medlemmer af Pensionskassen (Statsbanegruppen). Til Pensionskassen indbetaler vedkommende Tjenestemand den Procentdel af sin Løn, som han hidtil som Privatbanetjenestemand har indbetalt til Opretholdelse af Pensionsforsikringen, medens Statsbanerne indbetaler den Procentsats af Lønnen, som hidtil er indbetalt af Privatbanen. Da imidlertid Statsbanerne som Pensionsbidrag for sine Tjenestemænd — i alt Fald for Tiden — indbetaler et større Bidrag end Privatbanerne for deres, synes et Bidrag af denne Størrelse ogsaa at burde tillægges de fra Privatbanerne overtagne Tjenestemænd, og det overskydende Beløb foreslaas da indbetalt til den særlige Risikoafdeling til yderligere Sikring af Tjenestemandens Krav paa Reguleringstillæg til Pensionen, eller, hvor dette Krav er eller ved disse Indbetalinger maatte blive fuldt ud sikret, til Anvendelse som Risikoafdelingens Overskud i Overensstemmelse med de for Anvendelse af dette Overskud nedenfor foreslaaede Retningslinier.

2) som opnaar Ansættelse ved en anden Privatbane, der er Medlem af den fælles Pensionskasse.

I dette Tilfælde opretholdes Tjenestemandens Ret til Pension efter Pensionskassens Vedtægter uden anden Ændring end den, at den overtagende Privatbane fremtidig indbetaler de Pensionsbidrag, som den likviderende Bane hidtil har betalt, og Tjenestemanden fortsætter sine sædvanlige Indbetalinger.

Til Dækning af Reguleringstillægget til Pensionen anmelder Tjenestemanden som under 1) i den likviderende Banes Bo sit Krav paa den Del af Pensionen, som efter Pensionskassens Vedtægter skulde udredes af Banen, samt paa det til Pensionen hørende Reguleringstillæg. For Dividenden tegnes som under 1) en Pensionsforsikring med tilhørende Enkeforsørgelse til Dækning af Reguleringstillægget (fast Sats), og eventuelt Overskud tilfalder som under 1) Risikoafdelingens Overskud.

Da den overtagende Privatbanes Bidrag til Opretholdelse af Pensionsforsikringen som anført ikke er saa stort som det Bidrag, der af Statsbanerne ydes til de af Stats-

banerne overtagne Privatbanetjenestemænd, og da den overtagende Privatbane, ligesom Statsbanerne, ikke paatager sig nogen Forpligtelse til til sin Tid at udrede Reguleringsstillægget til Pensionen, vilde man finde det rimeligt, at vedkommende Privatbane ydede et Bidrag af samme Størrelse som Statsbanerne, saaledes at den overskydende Del anvendes til Sikring af dette Reguleringsstillæg.

B. Tjenestemænd ved en likviderende Bane, der ikke er Medlem af den fælles Pensionskasse, som opnaar Ansættelse ved Statsbanerne eller en anden Privatbane.

Disse Tjenestemænd maa, for saa vidt der overhovedet tilkommer dem Pensionsret, i den likviderende Banes Bo anmelde deres Krav paa Pension og det hertil hørende Reguleringsstillæg. Dividenden bør anvendes til — om muligt i Pensionskassen, men uden for den særlige Risikoafdeling — at indkøbe en størst mulig Pensionsanciennitet, til hvilket Formaal ogsaa bør anvendes det Bidrag, som ifølge foranstaaende vil kunne være til Raadighed for Tjenestemænd, der overtages af Statsbanerne. Den tegnede Pensionsforsikring holdes derefter i Kraft ved sædvanlige Bidrag fra Tjenestemanden og Statsbanerne (en anden Privatbane).

Skulde Tjenestemandens Dividende i den likviderende Banes Bo (+ eventuelle indbetalte overskydende Dele af Pensionsbidrag) vise sig at være større, end hvad der vil medgaa til Tegning af en rimelig Pensionsanciennitet, bør et overskydende Beløb anvendes til i den særlige Risikoafdeling at tegne en Pensionsforsikring til Dækning af Reguleringsstillæg til Pensionen. Skulde herefter fremdeles være et yderligere Overskud, bør dette indgaa i Risikoafdelingens almindelige Overskud og anvendes sammen med dette.

For de heromhandlede Tjenestemænds Vedkommende kan Udsigterne for af de likviderende Baners Boer at erholde tilstrækkelig Dividende til Dækning af blot en Del af deres Pension, endsige af Reguleringsstillægget til Pensionen, være højst usikre, og Kommissionen maa som nævnt derfor finde det ønskeligt, om der ydedes saadanne Tjenestemænd Støtte til i et vist Omfang at sikre deres pensionsmæssige Stilling.

For den ovennævnte særlige Risikoafdeling i den fælles Pensionskasse — om hvis Oprettelse særlige Forhandlinger til sin Tid maa føres med Kassens Bestyrelse og Forsikringsraadet — bør føres særligt Regnskab og saaledes, at der foretages Statusopgørelse mindst hvert 3. Aar.

Risikoafdelingens Overskud foreslaar Kommissionen anvendt dels til Fordel for de af Afdelingens Interessenter, som ikke har opnaaet fuld Dækning for deres Krav, dels til Supplering af Pensionen for de foran under B. nævnte Tjenestemænd.

De Tjenestemænd ved likviderende Privatbaner, som i Henhold til de foran opstillede Regler ikke kan opnaa Ansættelse ved Statsbanerne eller ved en anden Privatbane, er henvist til at anmelde deres Krav paa Pension — i det Omfang, Pensionen ikke skal dækkes af Pensionskassen — samt paa Reguleringsstillæg i Banens Bo, og det samme gælder Pensionister, for saa vidt angaar Reguleringsstillægget, eventuelt ogsaa for saa vidt angaar en Del af Pensionen.

For de indvundne Dividender, der i Henhold til Loven af 11. Maj 1935 skal anvendes i Forsørgelsesøjemed, foreslaar Kommissionen, at der i den særlige Risikoafdeling i den fælles Pensionskasse for hver Tjenestemand i det Omfang, hans Dividende kan tilstrække, tegnes en straks begyndende aarlig Godtgørelse med tilhørende Enkeforsørgelse. Man er vel klar over, at de enkelte Tjenestemænd og Pensionister ikke kan tvinges til at tegne denne Forsikring i den særlige Risikoafdeling, men Kommissionen vil finde det særdeles ønskeligt, om Forsikringerne tegnedes i denne Afdeling, og der turde for den enkelte Tjenestemand (Pensionist) være et afgørende Incitament hertil deri, at de derved faar Mulighed for gennem Andel i Risikoafdelingens Overskud at forbedre deres pensionsmæssige Stilling.

Uagtet der ikke forinden de paagældende Baners Likvidation med Sikkerhed kan siges noget om, i hvilket Omfang de Banerne paahvilende Forpligtelser med Hensyn til Pensioner og dertil hørende Reguleringsstillæg vil kunne opfyldes af Likvidationsudbyttet, maa det formentlig paaregnes, at der i visse Tilfælde vil komme til at mangle større eller mindre Beløb til fuld Opfyldelse af de vedtægtsmæssige Pensionskrav. I Erkendelse af, at de her nævnte Tjenestemænd og Pensionister er betydelig daarligere stillet end de Tjenestemænd, hvem der skaffes fortsat Beskæftigelse ved Statsbanerne eller en anden Privatbane, har Kommissionen overvejet, hvorvidt der kunde være Mulighed for paa anden Vis at søge forbedret Forholdene for de Tjenestemænd og Pensionister, som ikke opnaar fuld Dækning for deres Krav, og man har i saa Henseende navnlig haft Opmærksomheden henvendt paa Spørgsmaalet om, hvorvidt Kommissionen burde foreslaa Staten og Privatbanekommunerne at yde Støtte hertil.

For saa vidt angaar Spørgsmaalet om fra Statens Side at yde de supplerende Tilskud, som maatte paakræves til fuld Dækning af vedtægtsmæssige Pensioner til de paagældende Tjenestemænd, mener Kommissionen dog ikke at kunne tilraade, at Staten paatager sig en saadan Forpligtelse. Privatbanernes Pensionsudgifter maa betragtes som en integrerende Bestanddel af Banernes Driftsudgifter, og da Banernes Driftsunderskud ifølge det principielle Synspunkt, som hidtil er fulgt, og som efter Kommissionens Opfattelse fremdeles bør følges, dækkes af de interesserede Kommuner, vil det allerede af den Grund være mindre rimeligt at paalægge Staten en Forpligtelse til at skaffe Dækning for de vedtægtsmæssige Pensioner. I det hele maa Kommissionen af principielle Grunde og af Hensyn til Konsekvenserne anse det for udelukket, at Staten paatager sig en Forpligtelse til at tilvejebringe Dækning for Pensionskrav, hvis Opfyldelse ikke juridisk paahviler Staten, idet der i Henhold til Jernbanelovgivningen kun er givet Tilskud til Anlæg af Privatbaner, medens der ikke har været Hjemmel til at give Tilskud til Driften af Banerne.

Hertil maa føjes, at Privatbanernes Tjenestemænd ikke under de givne Vilkaar har haft Grundlag for at paaregne Sikkerhed for, at der under alle Forhold vilde være fuld Dækning for de vedtægtsmæssige Pensioner. Privatbanerne er organiserede som Aktieselskaber med det deraf følgende begrænsede økonomiske Ansvar i Tilfælde af Likvidation, saaledes at Ydelsen af de vedtægtsmæssige Pensioner har været betinget af Privatbaneselskabernes fortsatte Bestaaen i det Omfang, hvori Pensionsydelse ikke dækkes af de til Pensionskassen eller paa anden Maade til dette Formaal henlagte Midler eller vil kunne dækkes ved Anmeldelse af Pensionskravene i Banernes Likvidationsboer.

Selv om Kommissionen af de nævnte Grunde ikke mener at kunne foreslaa, at de omhandlede Pensionsforpligtelser overføres paa Staten, maa det dog ud fra et Billighedssynspunkt findes rimeligt, at de paagældende Tjenestemænds Forventning om Pension ikke tilsidesættes paa en saadan Maade, at en efter Forholdene passende pensionsmæssig Indtægt ikke kan opnaas. Et saadant Synspunkt maa findes begrundet, særlig under Hensyn til, at de her omhandlede Tjenestemænd for Størsteparten er over 55 Aar

og har været beskæftiget ved Banerne i en lang Aarrække, samt i Betragtning af, at de har lidt Afkortning af Pensionsbidrag i Lønningerne, ogsaa for de Baners Vedkommende, som ikke er Medlemmer af den fælles Pensionskasse.

Kommissionen ser sig imidlertid ikke i Stand til at foreslaa en nærmere udformet generel Ordning af dette Forhold. Det kan ikke for nærværende forudses, hvor mange og hvilke Baner der vil blive nedlagt, og i hvilket Omfang der vil vise sig at være Dækning for Pensionskravene i Likvidationsboerne. De enkelte Baners Forhold er desuden meget forskellige, hvorved særlig bemærkes, at visse Baner ikke er Medlemmer af Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898 og kun raader over mindre Pensionsfonds eller overhovedet ikke har hensat særlige Beløb til Dækning af Pensionsforpligtelser. Dertil kommer, at der vanskeligt paa Forhaand kan tages Stilling til, i hvilket Omfang og paa hvilken Maade der maatte kunne tilvejebringes Støtte til dette Formaal fra de interesse-rede Kommuner, hvilket navnlig vil være af Betydning, for saa vidt angaar de Baner, der ikke er Medlemmer af Pensionskassen, og for hvis Vedkommende de paagældende Kommuner i det Omfang, der ikke er foretaget tilsvarende Henlæggelser af anden Art, har nydt en dertil svarende Fordel enten gennem Udbyttebetaling eller gennem Lettelse ved Dækningen af de aarlige Driftsunderskud. I Forbindelse hermed maa nævnes, at Dækningen af de aarlige Driftsunderskud for enkelte Baners Vedkommende er sket i Form af rentefri Laan, og at Kommissionen principielt maa anse det for en Forudsætning, at de paa saadanne Laan støttede Krav ikke anmeldes i den paagældende Banes Likvidationsbo i et saadant Omfang, at Personalets Pensionskrav derved beskæres.

Kommissionen indstiller, at der ved den eventuelle Nedlæggelse af hver enkelt af de paagældende Privatbaner efter Forhandling med de paagældende Kommuner søges tilvejebragt en Ordning, hvorved der under Statens Medvirkning tilsikres den Del af de her omhandlede Tjenestemænd, som ikke maatte kunne overføres til Beskæftigelse andetsteds, samt de til Banen knyttede pensionerede Tjenestemænd en efter Forholdene passende aarlig pensionsmæssig Indtægt, idet der om fornødent ydes supplerende Tilskud hertil.

Kommissionen skal herefter indstille følgende:

For Ordningen af forskellige Forhold ved eventuel Nedlæggelse af de ved Betænkningens Afgivelse i Drift værende danske Privatbaner gælder, naar Ønske om Nedlæggelse af Banen forelægges Ministeren for offentlige Arbejder i Løbet af 5 Aar efter Vedtagelse af den nye Omnibuslov, følgende:

- a) *Driftsmateriel, som maatte være indkøbt og pantsat for ydede Moderniseringslaan, stilles til Raadighed for Staten til hel eller delvis Dækning af henstaaende Restlaan. For saa vidt Materiellet efter Ministerens Skøn maatte være egnet til Anvendelse paa en Privatbane, der ønsker yderligere Modernisering, kan det stilles til Disposition for denne i Stedet for kontante Beløb som Moderniseringslaan. Overtagelsesprisen for Materiellet fastsættes af Ministeren for offentlige Arbejder efter Forhandling mellem de paagældende Privatbaner.*
- b) *Personale, der er fast ansat ved Privatbanen 1. April 1939, som maatte ønske det, og som opfylder de almindelige Helbredsbetingelser, ikke har været kun betinget brugbart ved Privatbanen og ikke er fyldt 55 Aar, søges saa vidt muligt anbragt ved Statsbanerne paa Arbejdsomraader, nogenlunde svarende til deres hidtidige. De lønnes efter Statens Lønningsregler for paagældende Klasse og Arbejdsomraade. De forbliver staaende i Privatbanernes Pensions- og Enkekasse (med den Lønningssats, som oppebæres fra Statsbanerne), og Statsbanerne indbetaler samme Pensionsbidrag, som betales for Statsbanernes Tjenestemænd. Derimod overtager Statsbanerne ikke Forpligtelse til ved de paagældende Tjenestemænds senere Pensionering at udrede Reguleringstillæg til Pensionerne.*

Statsbanerne vil saa vidt muligt søge Privatbanepersonale anbragt i den Rækkefølge, i hvilken den foran omtalte Anmeldelse angaaende Nedlæggelse sker, og Personalet derefter er disponibelt.

For saadanne Privatbaners Vedkommende, der har haft Driftsfællesskab med andre Privatbaner, gælder dog, at Statsbanernes Forpligtelse først bliver effektiv, naar Personale ved den nedlagte Privatbane ikke kan anbringes ved de Privatbaner, med hvem der haves Driftsfællesskab.

Tilsvarende gælder, hvor der maatte blive dannet et offentligt Automobilselskab til Afvikling af den Trafik, der hidtil er blevet bestridt af den likviderede Privatbane.

Statsbanernes Overtagelse af Personale ved Privatbanernes Omnibus- eller Fragtmandsruter er dog betinget af, at fornøden Koncession til Rutens Viderebesørgelse overdrages Statsbanerne. Dette Personale kan kun overgaa paa de for Statsbanernes eget Personale ved Automobilruterne gældende Vilkaar.

For Ordningen af de ved en likviderende Privatbane ansatte Tjenestemænds Forhold gælder følgende:

1. *Pensionister og Tjenestemænd ved en likviderende Bane anmelder i Boet det kapitaliserede Krav paa den Del af Pensionen, som skal afholdes af Banen, og paa det til Pensionen hørende Reguleringstillæg.*
2. *Pensionister. Den efter 1 opnaaede Dividende anvendes i Henhold til Lov af 11. Maj 1935 til Indkøb af en straks begyndende aarlig Godtgørelse med tilhørende Enkeforsørgelse, hvilket formentlig kan ske gennem en særlig Risikoafdeling i Banernes fælles Pensionskasse.*
3. *Tjenestegørende, som ikke opnaar Ansættelse ved anden Bane — enten fordi de er over 55 Aar eller uegnede. Dividenden anvendes — som under 2. — til Indkøb af en straks begyndende aarlig Godtgørelse med tilhørende Enkeforsørgelse.*
4. *Tjenestegørende hos en Bane, som er Medlem af den fælles Pensionskasse,*
 - a. *som opnaar Ansættelse ved en anden Bane, som er Medlem: Tjenestemandens Ret til Pension fra Pensionskassen opretholdes efter Kassens Vedtægter. — Dividenden ifølge 1. anvendes til Indkøb i den fælles Pensionskasse af en Pensionsforsikring, som ved hans senere Afsked skal tjene til Dækning af det ham som Pensionist tilkommende Reguleringstillæg, dog ikke ud over et Reguleringstillæg af den Størrelse, som er lagt til Grund ved Anmeldelse af Kravet i den likviderende Banes Bo. Overskydende Beløb forbliver staaende i den særlige Risikoafdeling.*
 - b. *som opnaar Ansættelse ved Statsbanerne: Disse Tjenestemænd bliver staaende i Pensionskassen i en særlig Personalegruppe (Statsbanegruppen). Til denne indbetales det samme Procentbeløb af den pensionsgivende Løn, som indbetales af de i Kassen interesserede Baner. Den overskydende Procentdel, som fremkommer, fordi Statsbanerne indbetaler et større Procentbidrag for sine Tjenestemænd end Privatbanerne og Tjenestemændene den samme Procent som ved den likviderende Bane, anvendes sammen med Dividenden efter 1. som anført under a.*
5. *Tjenestemænd fra en Bane, som ikke er Medlem af den fælles Pensionskasse, som opnaar Ansættelse ved Statsbanerne eller en anden Privatbane. Med disse forholdes som under 4. b., idet dog Provenuet fra 1. og fra den særlige Procentindbetaling fortrinsvis anvendes til Indkøb af en rimelig Pensionsanciennitet og dernæst som angivet under 4. b.*
6. *For den omtalte Risikoafdeling i den fælles Pensionskasse føres der særligt Regnskab, og der foretages Statusopgørelse mindst hvert 3. Aar. Afdelingens Overskud skal anvendes dels til Fordel for Afdelingens Interessenter, dels til Supplering af Pensionen for de under Nr. 5 nævnte Tjenestemænd.*

7. Der søges efter Forhandling med de paagældende Kommuner tilvejebragt en Ordning, hvorved der under Statens Medvirkning tilsikres den Del af de ved likviderende Privatbaner ansatte Tjenestemænd, som ikke maatte kunne overføres til Beskæftigelse andetsteds, samt de til vedkommende Baner knyttede Pensionister en efter Forholdene passende aarlig pensionsmæssig Indtægt, idet der om fornødent ydes supplerende Tilskud hertil.

En tilsvarende efter Forholdene passende aarlig pensionsmæssig Indtægt søges paa lignende Maade tilsikret saadanne pensionsberettigede Tjenestemænd, som fra Privatbaner, der ikke er Medlem af den fælles Pensionskasse, overtages af Statsbanerne, og som ikke gennem deres Dividende i den likviderede Privatbanes Bo og senere indbetalte Pensionsbidrag har været i Stand til at betrygge deres pensionsmæssige Stilling.

Kommissionen har i Henhold til foranstaaende inddelt Privatbanerne i de fornævnte 4 Grupper paa følgende Maade:

Gruppe I (Baner, der maa forudsættes at kunne drives videre uden Statsstøtte):

1. Amagerbanen.
2. Lyngby—Nærum Jernbane.
3. Helsingør—Hornbæk—Gilleleje Jernbane.
4. Maribo—Bandholm Jernbane.
5. Langelandsbanen.
6. Skagensbanen.
7. Hjørring—Hirtshals Jernbane.

Gruppe II (Baner, som har varig almen trafikal Betydning (betydningsfulde for Afviklingen ogsaa af mere end den rent lokale Egns-Trafik), og som har Støtte behov):

8. Gribskovbanen.
9. Hillerød—Frederiksværk—Hundested Jernbane.
10. Den østjællandske Jernbane.
11. Odsherreds Jernbane.
12. Den lolland-falsterske Jernbane.
13. Odense—Svendborg Jernbane.
14. Nyborg—Ringe—Faaborg Jernbane.
15. Hads—Ning Herreders Jernbane.
16. Vemb—Lemvig—Thyborøn Jernbane.
17. Fjerritslev—Nr. Sundby—Frederikshavn Jernbane.
18. Aalborg—Hvalpsund Jernbane.

Gruppe III (Baner, som har egnetrafikal Betydning, i hvert Fald antagelig for en Aarrække, og som har Støtte behov):

19. Høng—Tølløse Jernbane.
20. Næstved—Præstø—Mern Jernbane.
21. Stubbekøbing—Nykøbing—Nysted Jernbane.
22. Nakskov—Kragenæs Jernbane.
23. Bornholmske Jernbaner.
24. Svendborg—Nyborg Jernbane.
25. Odense—Kerteminde—Martofte Jernbane.

26. Nordfynske Jernbane.
27. Nordvestfynske Jernbane.
28. Varde—Nr. Nebel Jernbane.
29. Troldhede—Kolding—Vejen Jernbane.
30. Horsens Vestbaner.
31. Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane.
32. Aarhus—Hammel—Thorsø Jernbane.
33. Ringkøbing—Ørnhøj Jernbane.
34. Ørnhøj—Holstebro Jernbane.
35. Ebeltoft—Trustrup Jernbane.
36. Ryomgaard—Gerrild—Grenaa Jernbane.
37. Randers—Hadsund Jernbane.
38. Aalborg—Hadsund Jernbane.
39. Thisted—Fjerritslev Jernbane.
40. Hjørring—Løkken—Aabybro Jernbane.

Gruppe IV (Baner, hvis Forhold er saadanne, at Kommissionen maa fraraade Statsstøtte):

41. København—Slangerup Jernbane.
42. Hørve—Værslev Jernbane.
43. Køge—Ringsted Jernbane.
44. Kalvehavebanen.
45. Maribo—Torrig Jernbane.
46. Nakskov—Rødby Jernbane.
47. Odense—Nr. Broby—Faaborg Jernbane.
48. Faaborg—Svendborg Jernbane.
49. Nr. Nebel—Tarm Jernbane.
50. Varde—Grindsted Jernbane.
51. Kolding Sydbaner.
52. Vejle—Vandel—Grindsted Jernbane.
53. Horsens—Juelsminde Jernbane.
54. Horsens—Odder Jernbane.
55. Skive—Vestsalling Jernbane.
56. Silkeborg—Kellerup—Rødkærsbro Jernbane.
57. Mariager—Faarup og Viborg—Faarup Jernbaner.
58. Vodskov—Østervraa Jernbane.
59. Hjørring—Hørby Jernbane.

I efterfølgende skematiske Oversigter har man givet Sammendrag af Oplysningerne om Privatbanerne og paa de følgende Sider Resumé af de i *Bilag VIII* optagne detaillerede Oplysninger om Banernes Forhold og Kommissionens Placering af de enkelte Baner. Det bemærkes, at Beskrivelsen m. v. af Haderslevs Amts Jernbaner er udgaaet af Betænkningen, da Banernes Drift helt er indstillet 15. Maj 1939.

1. Amagerbanen.

Banen, hvis Længde er 12 km, er aabnet for Drift i Aaret 1907. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Fra 1. April 1938 er Banens Personbefordring ophørt og helt overgaaet til Banens Omnibusruter. Banen driver 8 Omnibusruter; med disse foretoges i 1937—38 ca. 1 837 900 Rejser. Banen har i sin Persontrafik lokal Betydning, herunder Betydning for Udflygtstrafikken fra København, og i sin Godstrafik Betydning saavel egustrafigkalt som i Samtrafikken med Statsbanerne. For Banens Persontrafik er navnlig Udflygts-trafikken paa Søn- og Helligdage (Flyvestævner, Sommerfester og lign.) af væsentlig Betydning. Banens Godstrafik baserer sig væsentligst paa Transporter for enkelte større Virksomheder, der har Sporforbindelse med Banen.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 67 000 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 24 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Efter at Banen fra 1. April 1938 ikke kører længere end til Tømmerup, vil Tallet utvivlsomt stige. Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 31 pCt. Statsbanernes Indtægt alene af direkte ekspederet Gods (hovedsagelig Benzin) var ca. 320 800 Kr. i 1937—38. Banen driver ingen koncessionerede Fragtruter og har ikke etableret Godsudbringning med Automobilet.

Banen har bortset fra 1928—29 været drevet med Overskud, der dog i de senere Aar alene hidrører fra Omnibustrafikken. Banen har en Reservefond paa ca. 200 000 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe I.

2. Lyngby—Nærum Jernbane.

Banen, hvis Længde er 8,6 km, er aabnet for Drift i Aaret 1900. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har lokal Betydning og en Del Betydning for Udflygtstrafikken fra København. Af særlig Betydning for Banens Persontrafik er dels de store Fabrikvirksomheder i Ravnholm, idet i visse Perioder 300 à 400 Arbejdere i disse Virksomheder daglig benytter Banen for at komme til og fra deres Arbejde, dels de gode Muligheder for Vintersport i Banens nærmeste Opland (Det danske Schweitz).

Banen har 20—25 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 19 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 138 200 km i 1937—38. Ingen Dampogskørsel i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 403 400 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 1 000 og i Vintertiden ca. 1 400, medens det højeste

daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 1 900 og ca. 1 800. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 258 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibuskørsel.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 5 700 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 3 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Ca. 84 pCt. af Godstrafikken paa Banen er Brændsel hovedsagelig til Fabrikkerne ved Banen. Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 53 pCt. Banen driver ingen Fragtmandsruter. Derimod er der etableret Udbringning af Banepakker og Stykgods fra Stationerne Nærum, Ravnholm, Ørholm, Brede, Lyngby Lokalstation og Lyngby Statsbanestation.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 47 400 Kr. i 1937—38.

Banen har i de senere Aar haft Overskud. Banen har et Moderniseringslaan paa 187 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for stærk Konkurrence fra forskellige Rutebiler, som den ønsker at overtage.

Banen er bortforpagtet til Søllerød og Lyngby—Taarbæk Kommuner i Forening indtil 1. April 1946. Der har været betydelig Fremgang i Persontrafikken: 1925—26 ca. 116 000 rejsende, 1936—37 ca. 386 000 rejsende og 1937—38 ca. 403 000 rejsende. Naar den nye Hørsholmvej bliver gennemført, vil Banen eventuelt blive afkortet, hvad der kan medføre flere Togforbindelser i Jægersborg.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe I.

3. Helsingør—Hornbæk—Gilleleje Jernbane.

Strækningen Helsingør—Hornbæk er aabnet for Drift i Aaret 1906, Forlængelsen Hornbæk—Gilleleje i Aaret 1916. Banens Længde er 24,9 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egustrafigkal Betydning og Betydning for Ferie- og Turisttrafikken.

Banen har i Juni, Juli og August 8 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 12 paa Søn- og Helligdage; om Vinteren henholdsvis 5 og 8. Motortogskørsel: ca. 111 000 km i 1937—38. Dampogskørsel: ca. 1 500 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 187 800 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 800 og i Vintertiden ca. 250, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 6 000 og ca. 1 500. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 100 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver en Omnibusrute Helsingør—Hornbæk—Gilleleje. Med Banens Omnibusrute foretoges i Tiden 15. Maj—5. Oktober 1937 ca. 93 600 Rejser.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 2 200 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 1 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 11 pCt. Banen driver en Fragtrute paa Strækningen Helsingør—København. Banen har paa Hornbæk Station placeret en Lastvogn til Udbringning af Gods, hvorhos Banen har Aftale med Gribskovbanen om Udbringning af Gods i Gilleleje og Omegn.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 93 200 Kr. i 1937—38.

Banen har i de senere Aar haft Balance, dog at Banen i de to sidste Aar har haft Underskud paa henholdsvis 8 000 Kr. og 30 000 Kr. eller henholdsvis 3 og 13 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har som ny Aktiekapital fra Staten faaet 91 000 Kr. til Modernisering. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen mener at være udsat for Konkurrence fra forskellige Ruter og ønsker at overtage disse Ruter.

Banen er til 1943 bortforpagtet til Helsingør Kommune, der siden 1933 har kombineret Jernbanedrift med Automobildrift, der agtes udvidet.

Fra de interesserede Kommuner har Kommissionen modtaget Oplysning om, at Kommunerne har vedtaget at dække Banens Driftsunderskud indtil 1. April 1945.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe I.

4. Maribo—Bandholm Jernbane.

Banen, hvis Længde er 7,5 km, er aabnet for Drift i Aaret 1869. Banen drives sammen med Den Lolland-Falsterske Jernbane. Der henvises til Beskrivelsen af Banen Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning, navnlig for Godsbefordring til og fra Bandholm Havn. Banens Godstrafik omfatter i særlig Grad Roetransporter samt Sukker-, Kul- og Kalktransporter mellem Bandholm, Maribo og Holeby.

Banen har 9 ordinære Tog i hver Retning foruden en Del Godstog. Motortogskørsel: ca. 40 800 km i 1937. Dampbogskørsel: ca. 15 900 km i 1937.

Med Banen foretoges i 1937 ca. 59 000 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden paa Hverdage ca. 100 og paa Søndage ca. 300 og i Vintertiden henholdsvis ca. 130 og ca. 200. Det højeste daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 1 200 og i Vintertiden ca. 250. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 63 300 i 1937 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937 ca. 74 800 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 79 800 i 1937 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banen driver ingen Fragtruter. Der er ved Kontrakt med Vognmand etableret Godsudbringning fra Bandholm Station.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods er medregnet i Beløbet for Den Lolland-Falsterske Jernbane.

Banen har i de senere Aar haft et Overskud paa 20—35 000 Kr. aarligt, efter at Henlæggelser til Afskrivningsfond har fundet Sted. Banen har en Afskrivnings- og Fornyelsesfond paa ca. 48 000 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe I.

5. Langelandsbanen.

Banen, hvis Længde er 33 km, er aabnet for Drift i Aaret 1911. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Forbindelse med Sydfynske Jernbaner og Lollandske Jernbaner. Banen har en aarlig Transport til og fra Sukkerkogeriet i Odense paa ca. 10 000 Tons Sukkerroer og ca. 3 500 Tons Roeaffald, der tilsammen giver Banen en Bruttoindtægt paa ca. 13 000 Kr.

Banen har 7 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 9 om Sommeren og 8 om Vinteren paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 168 500 km i 1937—38. Dampbogskørsel: ca. 20 500 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 132 000 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 325 og i Vintertiden ca. 200, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 3 270 og ca. 1 290. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 48 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 34 000 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 15 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 75 pCt. Banen drives ingen Fragtmandsruter. I Rudkøbing haves Lastautomobiler til Udbringning af Gods.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 2 500 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1922—23 været drevet med Overskud, dog undtaget 1932—33, der gav et mindre Underskud. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 170 000 Kr., hvoraf ca. 13 400 Kr. er udlaant til Driften til Køb af en Motorvogn. Banen har et Moderniseringslaan paa 39 119 Kr., der forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig ikke udsat for Konkurrence fra Personruter, men derimod for en følelig Konkurrence fra mange Vognmænd. Banen udtaler Ønsket om Overtagelse af enkelte Ruter.

Banens fremtidige Stilling vil i høj Grad blive paavirket, hvis Anlægget af en Bro til Langeland bliver gennemført.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe I.

6. Skagensbanen.

Banen er oprindelig anlagt smalsporet og aabnedes for Drift i Aaret 1890; senere ombyggedes den til normalsporet og aabnedes som saadan for Drift i Aaret 1924; dens Driftslængde er 39,7 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel lokalt som i Forbindelse med Statsbanerne samt Dampskibsrueten Frederikshavn—Gøteborg. For Persontrafikken er Ferierejserne af afgørende Betydning. Halvdelen af Banens Indtægter ved Personbefordring indtjenes i Maanederne Juni—August. For Godsbefordringen spiller navnlig Fisketransporterne fra Skagen en væsentlig Rolle.

Banen har 9 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage om Sommeren og 5 om Vinteren samt henholdsvis 11 og 7 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 176 300 km i 1937—38. Dampbogskørsel: ca. 12 700 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 118 000 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 500 og i Vintertiden ca. 225, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 3 000 og ca. 625. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 78 600 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 2 Automobilruter. Endvidere drives sammen med Statsbanerne Ruten Jerup-Mosbjerg-Sindal-Hjørring.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 31 200 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 29 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 65 pCt. Banen driver endvidere Fragtruten Aalbæk—Frederikshavn. I Skagen, Frederikshavn og Aalbæk er placeret Lastautomobiler til Udbringning af Gods.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 481 400 Kr. i 1937—38.

Banen har stedse været drevet med Overskud, der i de senere Aar har udgjort ca. 100 000 Kr. eller godt 20 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 461 600 Kr. og en Fond for Nyanskaffelser paa ca. 186 400 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen har overtaget de vigtigste Omnibus- og Lastbilruter i Banens Opland, men har en Del Konkurrence fra Turist- og Udlejningsbiler samt navnlig fra Fiskebiler.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe I.

7. Hjørring—Hirtshals Jernbane.

Banen, hvis Længde er 16,9 km, er aabnet for Drift i Aaret 1925. Banen har været drevet sammen med Hjørring—Hørby, Hjørring—Løkken—Aabybro og Vodskov—Østervraa Jernbaner, men fra 1. April 1939 er disse 4 Baner sammensluttet i eet Aktieselskab, Hjørring Privatbaner. Amt og Kommuner har garanteret Banernes Drift i 10 Aar fra 1. April 1938. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnetrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne og Hirtshals-Kristianssand Dampskibsrute (aabnet for Drift i Efteraaret 1937). Fra 15. Maj 1939 kører Statsbanernes Lyntog „Nordpilen” direkte til og fra Hirtshals med en Del af Toget. For Persontrafikkens Vedkommende er Ferie- og Turisttrafik til Badestederne Tornby og Hirtshals af megen Betydning. For Godsbefordringen spiller Fisketransporterne fra Hirtshals en betydelig Rolle.

Banen har 6 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 7 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 75 900 km i 1937—38. Dampptogskørsel: ca. 1 500 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 98 900 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 330 og i Vintertiden ca. 200, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 2 350 og ca. 820. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 78 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 15 500 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 14 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 40 pCt. Banen driver ingen Fragtmandsruter, men der er ved Kontrakt med private Vognmænd etableret Godsudbringning fra Hjørring Vestbanestation og Hirtshals Station.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 93 700 Kr. i 1937—38.

Banen har været drevet med Underskud til og med 1933—34, derefter med mindre Overskud, hvoraf det største var i 1937—38 paa ca. 9 200 Kr. Banen har en Reservefond paa ca. 38 100 Kr. og en Ballastfond paa ca. 26 500 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for nogen Konkurrence fra private Lastbiler.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe I.

8. Gribskovbanen med Kagerup—Helsingø og Helsingø—Tisvildeleje Jernbaner.

Strækningen Hillerød—Græsted er aabnet for Drift i Aaret 1880; Forlængelsen Græsted—Gilleleje aabnedes i Aaret 1896. Banens Driftslængde er 25,9 km. Strækningen Kagerup—Helsingø er aabnet for Drift i Aaret 1897; dens Driftslængde er 6,0 km. Strækningen Helsingø—Tisvildeleje er aabnet for Drift i Aaret 1924; dens Driftslængde er 10,1 km. Banernes samlede Driftslængde er saaledes 42 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banerne, Bilag VIII.

Banerne har Betydning saavel egnetrafikalt som i Samtrafik med Statsbanerne. Banerne har en betydelig Ferie- og Turisttrafik (i Maanederne Juni, Juli og August 1937 udgjorde saaledes Banernes Indtægt ved Persontrafik ca. 130 700 Kr. eller ca. Halvdelen af Banernes aarlige Indtægt ved Personbefordring). For Banernes Godstrafik er navnlig Transporten af Ler og Teglværksprodukter af Betydning.

Banerne har 9 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage om Sommeren og 8 om Vinteren og henholdsvis 9 og 7 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 260 300 km i 1937—38. Dampptogskørsel: ca. 32 000 km i 1937—38.

Med Banerne foretoges i 1937—38 ca. 272 400 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 1 400 og i Vintertiden ca. 550, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 6 700 og ca. 2 600. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 114 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banerne driver Omnibusruten Vejby—Raageleje—Gilleleje—Tisvildeleje. Længde ca. 21 km. Ruten, der kun er i Drift i Tiden 15. Maj—15. August, er dels Parallelrute, dels Siderute. Med Omnibusruten befordredes i 1937—38 ca. 7 600 rejsende.

Banerne befordrede i 1937—38 ca. 29 800 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 10 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 35 pCt. Banen driver Fragtruten Smidstrup—Gilleleje—København. Længde 64 km. Paa Stationerne Kagerup, Græsted og Gilleleje er placeret Lastautomobiler til Udbringning af Gods, hvorhos Banen har Udbringning af Gods fra Stationerne Helsingø, Ørby, Vejby og Tisvildeleje ved Kontrakt med private Vognmænd.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var 279 100 Kr. i 1937—38.

Bortset fra et Par Driftsaar har Banen i de senere Aar haft Overskud, der har andraget ca. 3 pCt. af den samlede Indtægt. Der har ikke kunnet henlægges til Afskrivningsfonden, da Overskuddet er brugt til Nedbringelse af de tidligere Underskud, der nu omtrent er udlignede. Banerne har følgende Afskrivnings- og Reservefonds: Hillerød—Gilleleje ca. 15 000 Kr., Kagerup—Helsingø ca. 23 000 Kr., Helsingø—Tisvildeleje ca. 41 000 Kr.

Banerne har et Moderniseringslaan paa 640 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banernes økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banerne føler sig udsat for Konkurrence fra forskellige Omnibusruter.

Kommissionens Placering af Banerne: Gruppe II.

9. Hillerød—Frederiksværk Jernbane og Frederiksværk—Hundested Jernbane.

Hillerød—Frederiksværk Banen, hvis Længde er 23 km, er aabnet for Drift i Aaret 1897. Frederiksværk—Hundested Jernbane, hvis Længde er 13,3 km, er aabnet for Drift i Aaret 1916. Banernes samlede Driftslængde er saaledes 36,3 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banerne, Bilag VIII.

Banerne har Betydning saavel egntrafikalt som i Samtrafik med Statsbanerne. Banerne har en betydelig Ferie- og Turisttrafik (ca. 150 000 rejsende i de 3 Sommermaaneder). Af Betydning for Banernes Trafik er i øvrigt navnlig Færgeforbindelserne: Grenaa—Hundested og Rørvig—Hundested samt Skibslaster, som indkommer til Hundested Havn. Banerne har Specialtrafik, for saa vidt angaar Fisk- samt Teglværksprodukter.

Banerne har 9 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage om Sommeren og 8 om Vinteren — og 10 om Sommeren og 8 om Vinteren paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 213 800 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 54 300 km i 1937—38.

Med Banerne foretoges i 1937—38 ca. 300 000 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 1 400 og i Vintertiden ca. 700, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 4 600 og ca. 1 800. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 165 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banerne driver 7 Omnibusruter. Med Banernes Omnibusser foretoges i 1937—38 ca. 166 000 Rejser.

Banerne befordrede i 1937—38 ca. 66 000 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 30 600 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banernes Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 53 pCt.

Banerne driver 1 Fragtmandsrute, nemlig: Hundested—Frederiksværk—Hillerød—København, Længde 70 km. Med Banernes Fragtrute befordredes i 1937—38 ca. 600 Tons. Banerne har paa Stationerne Skævinge, Ølsted, Frederiksværk, Dyssekilde og Hundested placeret Lastautomobiler til Udbringning af Gods, hvorhos Banen i Hillerød har Udbringning af Gods ved Kontrakt med en Vognmand.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var 424 600 Kr. i 1937—38.

Banerne har hidtil stedse haft Overskud, der eksklusive Bilruterne har andraget ca. 1—4 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Overskuddet, efter at der er betalt Renter af Laan, anvendes i det væsentlige til Afdrag paa Laan, dog at der ogsaa hidtil har kunnet henlægges 400 Kr. pr. km til Afskrivningsfonden. Hillerød—Frederiksværk Banen har en Fond paa ca. 30 000 Kr., hvoraf er disponeret over ca. 20 000 Kr. til Anskaffelser. Desuden ejer Frederiksværk—Hundested Banen ca. 79 000 Kr. Banerne har Moderniseringslaan paa ca. 411 200 Kr., der forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banernes økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Fra Hillerød—Frederiksværk Banens Side foreligger Plan om Tilvejebringelse af det fornødne Beløb ca. 820 000 Kr. til ny Modernisering ved Tegning af ny Aktiekapital. Kommunerne har erklæret sig villig til at tegne deres Del af den nye Aktiekapital,

saafremt Staten vil gaa med. Statens Andel af den nye Aktiekapital vilde efter Banens Plan andrage ca. 705 000 Kr., hvoraf en Del, ca. 334 000 Kr., skulde tegnes ved Konvertering af den resterende Del af Moderniseringslaanet.

Banerne er Ejer af eller har Samtrafik med de fleste af Personruterne i Banens Opland, men ønsker yderligere et Par Personruter og to Godsruter.

Kommissionens Placering af Banerne: Gruppe II.

10. Østsjællandske Jernbane.

Banen, hvis Længde er 46,2 km, er aabnet for Drift i Aaret 1879. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egntrafikalt som i Samtrafik med Statsbanerne. Af Betydning for Banens Persontrafik er navnlig Ferietrafikken til Badestederne Rødvig og Faxe Ladeplads. For Godsbefordringens Vedkommende er Transporten af Kalk- og Kridtprodukter fra A/S Faxe Kalkbrud og Vejbelægningsmateriale fra A/S Dansk Dammann Asfalt af Betydning.

Banen har 7 ordinære Tog daglig i hver Retning om Sommeren og 6 om Vinteren. Motortogskørsel: ca. 255 900 km i 1937. Damptogskørsel: ca. 43 800 km i 1937.

Med Banen foretoges i 1937 ca. 164 600 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 520 og i Vintertiden knapt 400, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 3 000 og ca. 1 500. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 72 800 i 1937 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 5 Omnibusruter. Med Banens Omnibusser foretoges i 1937 ca. 79 900 Rejser.

Banen befordrede i 1937 ca. 39 600 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 20 900 i 1937 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banen driver ingen Fragtruter, men har paa Karise, Haarlev, Klippinge og Store-Hedinge Stationer samt paa Københavns Godsbanegaard placeret Lastautomobiler til Udbringning af Gods. Endvidere er der ved Kontrakt med Vognmand etableret Godsudbringning fra Faxe Station. Med Banens Lastautomobiler befordredes i 1937 ca. 18 300 Tons Gods.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter var ca. 110 400 Kr. i 1937. Indtægten for Gods er ikke opført.

Banen har siden Driftsaaret 1920 været drevet med Underskud, der har udgjort op til 18 pCt. af den samlede Driftsindtægt. I de sidste 2 Aar har Underskuddet dog kun udgjort 11—12 pCt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 11 500 Kr., hvoraf ca. 5 000 Kr. disponible. Banen har faaet til Modernisering 322 000 Kr., ydet af Staten og Kommunerne, mod Aktier med Halvdelen af Beløbet til hver. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for stærk Konkurrence fra flere Person- og Fragtruter og har udtalt Ønske om at overtage nogle af disse.

Banens Personale er kun for de senere ansattes Vedkommende forsikret i Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse, medens Pensioneringen af Banens ældre Funktionærer udelukkende paahviler Banens Drift. Pensionsbyrden, for saa vidt angaar de Funktionærer, som Banen selv pensionerer, androg ca. 70 000 Kr. i 1937 og er den væsentlige Grund til Banens daarlige økonomiske Stilling. Banen har under Overvejelse at søge tilvejebragt en Kapital paa 600 000 Kr. til Afvikling af denne gamle Pensionsbyrde.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe II.

11. Odsherreds Jernbane.

Banen, hvis Længde er 49,4 km, er aabnet for Drift i Aaret 1899. Banen drives sammen med Høng—Tølløse og Hørve—Vørslev Jernbaner. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Samtrafik med Statsbanerne. For Banens Godstrafik spiller navnlig Befordringen af Sukkerroer, Strandskaller og Fisk en betydelig Rolle.

Banen har 10 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 11 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 281 600 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 69 600 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 213 600 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 740 og i Vintertiden ca. 710, medens det højeste Antal daglige rejsende er henholdsvis ca. 2 250 og ca. 1 500. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 94 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter, hvorimod Banen har kontraheret med Vognmænd om Personbefordring mellem Nykøbing Sj. og Rørvig og i Sommertiden mellem Asnæs og Høve Skov.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 44 000 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 23 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banens Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 27 pCt. Banen driver ingen Fragtruter, hvorimod Banen har kontraheret med Vognmænd om Godsudbringning fra Stationerne Svinninge, Hørve, Faarevejle, Asnæs, Vig og Nykøbing Sj.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 402 100 Kr. i 1937—38 for Odsherreds Jernbane og Hørve—Vørslev Jernbane tilsammen.

Banen har tidligere været drevet med Overskud, men i 1928—29, 1932—33 og fra 1935—36 har Banen haft Underskud, der har været fra ca. 2—9 pCt. af Driftsindtægten. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 43 000 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 135 000 Kr., der forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra flere Omnibusruter samt fra nogle Fragtruter og har fremsat Ønske om Samarbejde med flere af disse Ruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe II.

12. Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab.

Banen er aabnet for Drift i Aaret 1874, Strækningen Rødby—Rødby Havn dog først i Aaret 1912; den samlede Driftslængde er 70 km. Banen drives sammen med de andre Baner paa Lolland med Undtagelse af Strækningen Nykøbing—Nysted. Staten har garanteret 4 pCt. Rente af Banens Anlægs kapital. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Samtrafikken med Statsbanerne. Af særlig Betydning for Banens Godstrafik er Transporten af Roer og Roeaffald samt Kul og Kalk til Højbygaard Sukkerfabrik og Sukker og Melasse fra Maribo og Højbygaard Sukkerfabrik. Der er nogen Ferietrafik, navnlig i Forbindelsen over Langeland.

Banen har paa Strækningen Nykøbing—Nakskov 11 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage om Sommeren og 10 om Vinteren og 11 paa Søn- og Helligdage. Paa Strækningen Maribo—Rødby Havn 9 paa Hverdage og 10 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 406 300 km i 1937. Damptogskørsel: ca. 132 700 km i 1937.

Med Banen foretoges i 1937 ca. 561 700 Rejser. Paa Strækningen Nakskov—Nykøbing F. er det normale daglige Antal rejsende i Sommertiden paa Hverdage 1 000—1 500 og paa Søndage 3 500—4 200 og i Vintertiden henholdsvis 1 000—1 400 og 3 000—3 500. Paa Strækningen Maribo—Rødby Havn er de tilsvarende Tal 300—600, 1 000—1 400, 300—500 og 700—1 000. Det højeste daglige Antal rejsende er paa Strækningen Nykøbing—Nakskov i Sommertiden ca. 4 600 og i Vintertiden ca. 4 300. For Strækningen Maribo—Rødby Havn er de tilsvarende Tal ca. 2 500 og ca. 1 200. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 203 200 i 1937 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 4 Omnibusruter. Med Banens Omnibusser foretoges i 1937 ca. 44 000 Rejser.

Banen befordrede i 1937 ca. 168 500 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 68 000 i 1937 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banen har ingen koncessionerede Fragtruter, men har ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Stationerne Nakskov, Aunede, Søllested, Ryde, Maribo, Sakskøbing, Rødby, Holeby og Bursø.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 1 299 400 Kr. i 1937—38 for de 5 Baner: Den Lolland—Falsterske Jernbane, Nakskov—Kragenæs Jernbane, Maribo—Torrige Jernbane, Nakskov—Rødby Jernbane og Maribo—Bandholm Jernbane.

Banens samlede Indtægter har i de senere Aar været stigende og udgør nu ca. 1,7 Mill. Kr. Banen har aldrig haft Underskud, men har dog paa den anden Side ikke altid haft tilstrækkeligt Overskud til at foretage de fornødne Henlæggelser til Afskrivningsfonden eller til fuld Forrentning af Anlægs kapitalen. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 824 000 Kr., hvoraf ca. 190 000 Kr. er udlaant til Driften og 600 000 Kr. anbragt i Aktier i Maribo—Bandholm Jernbane. Banen har et Moderniseringslaan paa 525 000 Kr., som forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for en Del Konkurrence, navnlig fra ukoncessioneret Kørsel.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe II.

13. Odense—Svendborg Jernbane.

Banestrækningen Odense—Svendborg tilhører Det sydfynske Jernbaneselskab og er aabnet for Drift i Aaret 1876. Den samlede Driftslængde er 46,85 km. Det sydfynske Jernbaneselskab har forpagtet Nyborg—Faaborg Banen (af Staten), Svendborg—Nyborg Banen, Odense—Nr. Broby—Faaborg Banen og Faaborg—Svendborg Banen. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne, de forpagtede Baner, Mommarsk Færge og De sydfynske Dampskibsselskaber samt Langelandsbanen.

Banen har 12 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 13 om Sommeren og 12 om Vinteren paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: (ogsaa inkl. de forpagtede Baner) ca. 1 088 800 km i 1937—38. Damptogskørsel: (ogsaa inkl. de forpagtede Baner) ca. 324 000 km i 1937—38.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 445 400 rejsende. Endvidere er der mellem Svendborg og Nyborg dels over Hesselager og dels over Ringe befordret ca. 80 800 rejsende og mellem Odense og Faaborg dels over Nr. Broby og dels over Ringe ca. 34 380 rejsende.

Det gennemsnitlige Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 1 430 og i Vintertiden ca. 1 260, medens det højeste daglige Antal har været henholdsvis ca. 7 070 og ca. 3 770. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 249 000 i 1937—38 eksklusiv nogen Trafik mellem Svendborg og Nyborg og mellem Odense og Faaborg over Ringe. (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). I Banens Opland findes 6 Omnibusruter, som drives af Det sydfynske Jernbaneselskab, der har faaet meddelt Koncession under Forbehold af, at den Bane, hvortil Ruten nærmest har Tilknytning, drives af Det sydfynske Jernbaneselskab.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 204 900 Tons Gods. Endvidere er der mellem Svendborg og Nyborg, dels over Hesselager og dels over Ringe befordret ca. 34 560 Tons Gods, og mellem Odense og Faaborg, dels over Nr. Broby og dels over Ringe ca. 15 930 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 108 000 i 1937—38 ekskl. nogen Trafik mellem Svendborg og Nyborg og mellem Odense og Faaborg over Ringe (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banen har ingen koncessionerede Fragtruter; derimod er der af Det sydfynske Jernbaneselskab ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning ved følgende Stationer: Odense, Højby, Aarslev, Pederstrup, Ringe, Rudme, Kværndrup, Stenstrup og Svendborg.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 2 243 600 Kr. i 1937—38 for samtlige de under Det sydfynske Jernbaneselskab drevne Baner.

Banen har haft Overskud indtil 1933—34, derefter Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 8 og 12 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Ca. 6 pCt. heraf hidrører fra Forpagtningsafgifterne, der aarligt andrager ca. 208 000 Kr. For skyldige Forpagtningsafgifter fra 1. April 1934 og for Renter og Afdrag paa Gæld har Selskabet Moratorium til 1. Oktober 1939. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 3 155 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa ca. 670 000 Kr., der forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen har overtaget de mest betydende Personruter saavel i eget som i de forpagtede Baners Opland; men Banen har stor Konkurrence fra Lillebiler og private Biler. For Godsets Vedkommende er der stor Konkurrence fra forskellige koncessionerede Fragtruter og mange Vognmænd.

Banen har rejst Spørgsmaal om Overflytning af Odense Sydfyns Station til Statsbanestationen. Banen er ikke Medlem af den fælles Pensionskasse, og dens Pensionsfond er paa ca. 52 000 Kr.

Kommissionen er bekendt med, at der har været foretaget visse Saneringsbestrebelse af Banernes økonomiske Forhold i 1936, men man ser sig ikke i Stand til at udtale sig om dette Spørgsmaal, da Kommissionen ikke kan forhandle med Kommunerne og de øvrige interesserede Parter i Sagen. Under Forudsætning af, at Odense—Svendborg Banen saneres paa betryggende Maade, og at Banerne i Fremtiden drives uden indbyrdes Konkurrence, anbringes Odense—Svendborg og Nyborg—Ringe—Faaborg Jernbaner i Gruppe II, idet Svendborg—Nyborg Banen placeres i Gruppe III og Faaborg—Svendborg Banen og Odense—Nr. Broby—Faaborg Banen i Gruppe IV.

Kommissionens Placering af Odense—Svendborg Banen: Gruppe II.

14. Nyborg—Ringe—Faaborg Jernbane.

Banen er anlagt af og ejes af Staten. Strækningen Ringe—Faaborg blev aabnet for Drift i 1882 og Strækningen Nyborg—Ringe i 1897. Banen er 55,8 km lang. Der

henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII, samt til det under Odense—Svendborg Banen anførte.

Banen har Betydning saavel egnetrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne, Odense—Svendborg Banen og Mommars Færge.

Banen har 8 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 9 paa Søn- og Helligdage.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 215 600 rejsende. Endvidere er mellem Svendborg og Nyborg dels over Hesselager og dels over Ringe befordret ca. 80 800 rejsende og mellem Odense og Faaborg dels over Nr. Broby og dels over Ringe ca. 34 380 rejsende. Det gennemsnitlige Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 770 og i Vintertiden ca. 680, medens det højeste daglige Antal har været henholdsvis ca. 1 380 og ca. 1 290. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 77 000 i 1937—38 ekskl. nogen Trafik mellem Svendborg og Nyborg og mellem Odense og Faaborg via Ringe (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). I Banens Opland findes 3 Omnibusruter, som drives af Det sydfynske Jernbaneselskab, der har faaet meddelt Koncession under Forbehold af, at den Bane, hvortil Ruten nærmest har Tilknytning, drives af Det sydfynske Jernbaneselskab.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 64 200 Tons Gods. Endvidere er mellem Svendborg og Nyborg dels over Hesselager og dels over Ringe befordret ca. 34 600 Tons Gods og mellem Odense og Faaborg dels over Nr. Broby og dels over Ringe ca. 15 900 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 24 000 i 1937—38 ekskl. nogen Trafik mellem Svendborg og Nyborg og mellem Odense og Faaborg via Ringe (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000).

Banen, der er en Statsbane, er bortforpagtet til Det sydfynske Jernbaneselskab, og der har ikke siden 1930—31 været ført særligt Driftsregnskab. — I Forpagtningsafgift, der i de senere Aar har andraget ca. 75 300 Kr., har Staten i alt oppebaaret ca. 3 260 000 Kr., hvoraf dog ca. 600 000 Kr. er anvendt til Forbedringer. Der er givet Moratorium for Afgifterne for Tiden 1. April 1932—1. Oktober 1939. Banen har en Reservefond paa ca. 1 900 Kr. Der er bevilget Det sydfynske Jernbaneselskab et Moderniseringslaan paa 430 200 Kr. 33 $\frac{1}{3}$ pCt. af Laanet forrentes og afbetales af Selskabet.

Udveksling af ca. 16,6 km Spor paa Nyborg—Ringe Strækningen er under Forberedelse.

Banen er ikke Medlem af den fælles Pensionskasse. Det ved Banen beskæftigede Personale betragtes i Henseende til Pension som ansat ved Odense—Svendborg Banen. Banen har ingen Pensionsfond, men er pligtig til i Tilfælde af Forpagtningens Ophør den 1. April 1942 at overtage en Del af Personalet.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe II, jfr. det under Odense—Svendborg Jernbane anførte.

15. Hads—Ning Herreders Jernbane.

Banen, hvis Længde er 36,2 km, er aabnet for Drift i Aaret 1884. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnetrafikalt som i Samtrafik med Statsbanerne og Horsens—Odder Jernbane. Af særlig Betydning for Banens Godstrafik er Transporterne fra Fællesforeningen af Danmarks Brugsforeningers Fabrikker i Viby (Margarine, Sæbe, kemisk-tekniske Artikler og Reb) samt Transporter af Kul og industrielle Raaprodukter til Fabrikkerne.

Banen har 10 ordinære Tog daglig i hver Retning. Desuden nogle Tog over Delstrækninger. Motortogskørsel: ca. 174 700 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 34 900 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 261 000 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 600 og i Vintertiden ca. 700, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 2 450 og ca. 2 150. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 111 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 2 Omnibusruter. Med Banens Omnibusruter foretoges i 1937—38 ca. 117 700 Rejser.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 64 000 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 22 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 47 pCt. Banen driver ingen Fragtruter. Banen har i Odder stationeret Lastvogne til Udbringning af Gods. Endvidere er der ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Stationerne Aarhus, Viby, Tranbjerg, Maarslet, Malling, N. Randlev og Hou.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 295 100 Kr. i 1937—38.

Banen har med Undtagelse af Driftsaarene 1932—33, 1933—34, 1934—35 og 1935—36 samt enkelte tidligere Driftsaar været drevet med Overskud, der i de to sidst forløbne Driftsaar har andraget ca. 400 Kr. Den senest indtraadte Forbedring af Driftsresultaterne skyldes Banens Overtagelse af forskellige Bilruter. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 10 000 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 400 000 Kr., hvoraf 25 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Der finder ingen væsentlig Konkurrence Sted fra Personruter, efter at Banen har overtaget nogle af disse, men Banen har ansøgt om Koncession paa 3 Fragtbilruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe II.

16. Vemb—Lemvig—Thyborøn Jernbane.

Banestrækningen Vemb—Lemvig er aabnet for Drift i Aaret 1879, medens Strækningen Lemvig—Thyborøn først er aabnet i 1899. Den samlede Driftslængde er 57,6 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har eggestrafikal Betydning og Betydning i Samtrafikken med Statsbanerne. Banen sætter Statshavnen i Thyborøn i Forbindelse med Landets Jernbanenet. Banen har Specialtrafik, for saa vidt angaar Fisk og Mergel.

Banen har 9 ordinære Tog i hver Retning paa Vemb—Lemvig Strækningen og 6 paa Strækningen Lemvig—Thyborøn. Motortogskørsel: ca. 316 400 km i 1937—38. Damp- togskørsel: ca. 31 200 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 264 300 Rejser. Det gennemsnitlige Antal daglige rejsende er ca. 725 saavel Sommer som Vinter, medens det højeste daglige Antal rejsende er ca. 1 510 i Sommertiden og ca. 1 290 i Vintertiden. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 70 500 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver en Omnibusrute og har Andel (1/2) i Omnibusruten Lemvig—Vilhelmsborg—Holstebro, der drives af Statsbanerne. Med Banens Omnibusser foretoges i Driftsaaret 1937—38 ca. 14 300 Rejser.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 54 600 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 23 800 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 55 pCt. Banen driver ingen Fragtruter, men har Kontrakt med Vognmænd i Lemvig, Harboøre og Thyborøn om Godsudbringning.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 326 000 Kr. i 1937—38.

Indtil 1930—31 har Banen været drevet med Overskud — derefter med veks- lende Resultat, der i de senere Aar har varieret mellem 2 pCt. Overskud og 6 pCt. Underskud af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 127 000 Kr., hvoraf ca. 95 000 Kr. er udlaant til Driften. Banen har et Moderniseringslaan paa 490 000 Kr., der forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra en Lastbilrute.
Kommissionens Placering af Banen: Gruppe II.

17. Fjerritslev—Nr. Sundby—Frederikshavn Jernbane.

Banestrækningen Aalborg—Fjerritslev er aabnet for Drift i Aaret 1897, Stræk- ningen Aalborg—Frederikshavn i Aaret 1899, medens Sidebanen Asaa—Ørsø først er aabnet i Aaret 1914. Banerne drives sammen med Aalborg—Hadsund og Aalborg—Hvalpsund Jernbaner. Den samlede Driftslængde er 140 km. Der henvises til Beskri- velsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel eggestrafikalt som i Samtrafik med Statsbanerne, Thisted—Fjerritslev Banen og Hjørring Privatbaner. I Badesæsonen har Banen paa Søndage ca. 2 000 rejsende til Svinkløv, Blokhus, Løkken og Sæby.

Banen har 7 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 9 om Sommeren og 7 om Vinteren paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 515 700 km i 1937—38. Damp- togskørsel ca. 166 400 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 551 200 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 1 690 og i Vintertiden ca. 1 250, medens det højeste daglige Antal er henholdsvis ca. 7 110 og ca. 3 690. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 90 700 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 2 Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 176 900 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 38 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 57 pCt. Banen har ingen koncessionerede Fragtruter, derimod er der ved Kontrakt med Vognmænd etableret Lastbilkørsel og Gods- udbringning fra Stationerne i Sæby, Dybvad, Asaa, Dronninglund, Ulsted, Gandrup, Aabybro, Halvrimmen, Brovst, Skovsgaard og Bonderup.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var for alle de 3 fra Aalborg udgaaende Privatbaner ca. 629 000 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1927—28 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 12 og 17 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivnings- fond paa ca. 297 000 Kr., hvoraf 200 000 Kr. er pantsat og ca. 46 000 Kr. er udlaant til Driften. Banen har til Modernisering faaet 87 000 Kr., hvoraf 50 pCt. fra Staten og 50 pCt. fra Kommunerne. For Beløbene er udstedt Aktier. Med Hensyn til Banens økonomi- ske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen angiver at være udsat for stor Konkurrence fra saavel Personruter som Lastbilruter. En Del af disse ønskes overtaget eller omlagt.

Banen udbetaler ca. 5 pCt. højere Løn end de andre Privatbaner; men til Gengæld deltager Personalet i Dækning af Banens Underskud med indtil 11 pCt. af Lønnen. Desuden har Banen særlig lave Takster.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe II.

18. Aalborg—Hvalpsund Jernbane.

Banestrækningen Aars—Nibe—Svendstrup aabnedes for Drift i Aaret 1899, Strækningen Aars—Hvalpsund i 1910 og Færgeruten Hvalpsund—Sundsøre i Aaret 1927. Banens Driftslængde er 75,1 km. Banen drives sammen med Fjerritslev—N. Sundby—Frederikshavn og Aalborg—Hadsund Jernbaner. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnsstrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne og med Salling over Hvalpsund ved Færgeforbindelse. Banens Betydning vil muligvis stige, hvis Statsbanen til Løgstør nedlægges.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 6 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 300 400 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 28 000 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 129 500 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 390 og i Vintertiden ca. 260, medens det højeste daglige Antal er henholdsvis ca. 1 300 og ca. 780. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 46 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 49 400 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 25 500 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 61 pCt. Banen driver ingen Fragtruter. Derimod er der ved Kontrakt med Vognmænd etableret Lastbilkørsel og Godsudbringning fra Stationerne i Halkjær, Vægger, Farsø og Hvalpsund.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var for alle de 3 fra Aalborg udgaaende Privatbaner ca. 629 000 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1925—26 været drevet med Underskud, der i de senere Aar er gaaet ned fra ca. 41 til ca. 25 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 167 000 Kr., hvoraf ca. 150 000 Kr. er udlaant til Driften. Banen har et Moderniseringslaan paa 240 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen angiver at være udsat for stor Konkurrence navnlig fra Personrutebiler. En Del af disse ønskes overtaget eller omlagt.

Banen udbetaler ca. 5 pCt. højere Løn end de andre Privatbaner; til Gengæld deltager Personalet i Dækning af Banens Underskud med indtil 11 pCt. af Lønnen. Desuden har Banen særlig lave Takster.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe II.

19. Høng—Tølløse Jernbane.

Banen, hvis Længde er 38 km, er aabnet for Drift i Aaret 1901. Banen drives sammen med Odsherredsbanen. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnsstrafikal Betydning (bl. a. for „Dianalund“ Sanatorium). For Banens Godstrafik spiller navnlig Transporten af Mursten, Singels og Kalk en Rolle.

Banen har 7 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 8 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 193 800 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 7 700 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 106 900 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er (baade for Sommer og Vinter) ca. 380, medens det højeste Antal rejsende for Sommertidens Vedkommende er ca. 1 150 og for Vintertidens Vedkommende ca. 925. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 41 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter, men har i Sommer-tiden Kontrakt med Vognmand om Personbefordring mellem Høng og Bildsø.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 22 900 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 11 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banens Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 27 pCt. Banen driver ingen Fragtmandsruter, hvorimod den har Kontrakt med Vognmænd om at udbringe Gods fra Stenlille og Ruds Vedby Stationer.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 192 900 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1926—27 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret fra 9—23 pCt. af Driftsindtægten. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 86 000 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 245 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra den ukoncessionerede Bilkørsel og fra forskellige koncessionerede Ruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

20. Næstved—Præstø—Mern Jernbane.

Strækningen Næstved—Præstø er aabnet for Drift i Aaret 1900, Forlængelsen Præstø—Mern i Aaret 1913, den samlede Driftslængde er 32,5 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnsstrafikal Betydning. Af Banens Persontrafik udgør Ferietrafikken en betydelig Del (i 1937—38 ca. 15 000 rejsende). For Banens Godstrafik er navnlig Transporterne med Sukkerroer samt Benzin og Petroleum af Betydning.

Banen har 6 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 7 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 106 500 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 38 100 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 87 000 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er om Sommeren paa Hverdage ca. 225 og paa Søn- og Helligdage ca. 700, medens de tilsvarende Tal for Vintertiden er henholdsvis ca. 200 og ca. 500. Det højeste daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 1 100 og i Vintertiden ca. 800. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 41 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen har Koncession paa en Omnibusrute, som er bortforpagtet.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 38 000 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 25 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 51 pCt. Banen driver ingen koncessionerede Fragtruter, derimod har Banen etableret Godsudbringning fra samtlige Banens Stationer.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 137 700 Kr. i 1937—38.

Banen har tidligere været drevet med Overskud. — Nogle mindre Underskud er dækket af tidligere Overskud, men for Aaret 1926—27 og fra 1933—34 har Kommunerne dækket Underskuddene, der har varieret fra 4—19 pCt. af den samlede Driftindtægt.

Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 169 000 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 105 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for stærk Konkurrence fra Omnibus- og Fragtruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

21. Stubbekøbing—Nykøbing—Nysted Jernbane.

Banestrækningen Nykøbing F. — Nysted er aabnet for Drift i Aaret 1910, medens Strækningen Nykøbing F. — Stubbekøbing først aabnedes i 1911; den samlede Driftslængde er 44,2 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning og Betydning i Samtrafikken med Statsbanerne. For Banens Godstrafik er navnlig Transporten med Sukkerroer og Sten af Betydning.

Banen har 9 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 280 800 km i 1937—38. Dampogskørsel: ca. 8 600 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 233 500 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 575 og i Vintertiden ca. 850, medens det højeste daglige Antal er henholdsvis ca. 1 800 og ca. 2 000. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 75 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 3 Omnibusruter. Endvidere er Ruten Nysted-Rødby bortforpagtet til en privat Vognmand. Med Banens Omnibusruter foretoges i 1937—38 ca. 3 500 Rejser.

Der befordredes i 1937—38 ca. 102 100 Tons Gods. Antallet af Godstonskilometer pr. Banekilometer var ca. 36 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 52 pCt. Banen har ingen koncessionerede Fragtruter. Derimod er der ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra samtlige Stationer.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 168 800 Kr. i 1937—38.

Banen har været drevet med Overskud bortset fra enkelte Aar, hvor Underskuddet har varieret mellem 1 og 8 pCt. af Driftsindtægterne. Banen har en Reservefond paa ca. 279 000 Kr., hvoraf ca. 38 000 Kr. er udlaant til Driften. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra flere Omnibusruter og har udtalt Ønske om eventuelt at overtage nogle af Ruterne.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

22. Nakskov—Kragens Jernbane.

Banen, hvis Længde er 26,7 km, er aabnet for Drift i Aaret 1915. Banen drives sammen med Lollandske Baner. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning samt Betydning for Den Lolland-Falsterske Jernbane. For Banens Godstrafik er navnlig Transporten af Sukkerverar af Betydning. Fra Maribo—Torrige Jernbane over Torrige har Banen Transport af en gennem Aarene noget skiftende Mængde Sten og Grus til Vestlolland.

Banen har 6 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 7 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 93 400 km i 1937. Dampogskørsel: ca. 32 900 km i 1937.

Med Banen foretoges i 1937 ca. 116 100 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden paa Hverdage 250—300 og paa Søndage ca. 1 000 og i Vintertiden henholdsvis ca. 350 og ca. 800. Det højeste Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 1 400 og i Vintertiden ca. 1 900. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 51 700 i 1937 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver en Omnibusrute. Med denne befordredes i 1937 ca. 5 000 rejsende.

Banen befordrede i 1937 ca. 21 600 Tons Gods. Antallet af Godstonskilometer pr. Banekilometer var ca. 7 500 i 1937 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 51,5 pCt. Banen driver ingen Fragtruter, men har ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Stationerne Harpelunde, Købelev, Onsevig, Kastager, Horslunde, Svinsbjerg og Torrige.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods er medregnet i Beløbet for Den Lolland-Falsterske Jernbane.

Banen har siden 1931 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 9 og 18 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 256 000 Kr., hvoraf ca. 50 000 Kr. er udlaant til Driften. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra Biltrafik baade for Person- og Godstrafikkens Vedkommende, navnlig fra Vognmandsbiler og private Biler.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

23. De bornholmske Jernbaner.

De enkelte Banestrækninger er aabnet for Drift som følger:

Rønne—Neksø.....	Aar 1900
Aakirkeby—Almindingen.....	— 1901
Rønne—Sandvig.....	— 1913
Almindingen—Gudhjem.....	— 1916

Banerne har en Sporvidde af 1 m (smalsporede). Banernes samlede Driftslængde er 90,9 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banerne, Bilag VIII.

Banerne har egnstrafikal Betydning og Betydning ved Samtrafik med Dampskibsselskaberne København—Bornholm og Dampskibsselskaberne, der administrerer Trafikken Ystad—Rønne og Simrishamn—Allinge, samt nogen Samtrafik med Tyskland.

Banerne har 6 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage om Sommeren og 5 om Vinteren samt 6 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 352 200 km i 1937—38. Dampogskørsel: ca. 119 400 km i 1937—38.

Med Banerne foretoges i 1937—38 ca. 424 000 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 2 300 og i Vintertiden ca. 1 150, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 11 000 og ca. 4 700. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 98 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banerne driver 19 Omnibusruter. Med Banernes Omnibusser foretoges i 1937—38 ca. 100 000 Rejser.

Banerne befordrede i 1937—38 ca. 88 500 Tons Gods. Antallet af Godstonskilometer pr. Banekilometer var ca. 15 700 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privat-

baner ca. 21 000). Banernes Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 42 pCt. Banerne driver Fragtruten Rønne—Nexø, Længde 34 km, og har paa Aakirkeby Station placeret en Lastvogn til Udbringning af Gods. Endvidere er der ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Stationerne Rønne, Nekso, Østermarie, Gudhjem, Allinge og Sandvig samt Afhentning af Svin til en Række Stationer.

Banerne har gennem de senere Aar haft Underskud, der har varieret fra 2 til 5 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Efter Sammenslutningen af Banerne bæres Underskudet af Amt og Kommuner. Banerne har Fonds, hvis Beholdninger udgør ialt ca. 78 000 Kr. Banerne har Moderniseringslaan fra Staten paa 357 000 Kr. hvoraf 28 500 Kr. ikke forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banernes økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Efter at Banerne har overtaget Personrutebilerne paa Bornholm, har Banerne ingen Konkurrence fra koncessioneret Bilkørsel. Kun ved den ukoncessionerede Kørsel føler Banerne sig i Højsæsonen udsat for Konkurrence.

Kommissionens Placering af Banerne: Gruppe III.

24. Svendborg—Nyborg Jernbane.

Banen, hvis Længde er 37,71 km, er aabnet for Drift i 1897. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII, og til det under Odense—Svendborg Banen anførte.

Banen har Betydning saavel egtrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne og Sydfynske Baner.

Banen har 9 ordinære Tog i hver Retning.

I 1937—38 har Antal rejsende til og fra Banens Landstationer udgjort ca. 167 400. Mellem Svendborg og Nyborg er befordret — dels ad Svendborg—Nyborg Banen og dels over Ringe, lokalt ca. 27 100, gennemgaaende ca. 53 700. Efter den for Samdriften tilrettede Køreplan er Størstedelen af denne Trafik besørget over Hesselager. Det gennemsnitlige Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 560 og i Vintertiden ca. 500, medens det højeste daglige Antal har været henholdsvis ca. 1 610 og ca. 1 410. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 60 000 i 1937—38 (omfatter kun Trafikken til og fra Banens Landstationer) (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). I Banens Opland findes 4 Automobilruter, som drives af Det sydfynske Jernbaneselskab, der har faaet meddelt Koncession under Forbehold af, at den Bane, hvortil Ruterne nærmest har Tilnytning, drives af Det sydfynske Jernbaneselskab.

Banen har i 1937—38 befordret til og fra Banens Landstationer ca. 18 800 Tons Gods. Mellem Svendborg og Nyborg er befordret dels ad Svendborg—Nyborg Banen og dels over Ringe, lokalt ca. 5 100 Tons Gods, gennemgaaende ca. 29 600 Tons Gods. Endvidere er der fra Avernakke private Sidespor befordret ca. 24 000 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 10 000 i 1937—38 (omfatter kun Trafikken til og fra Banens Landstationer) (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000.) Banen har ingen koncessionerede Fragtruter, derimod er der af Sydfynske Jernbaneselskab ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning i Skaarup, Vejstrup, Oure, Gudme, Hesselager, Rygaard, Øksendrup, Frørup og Nyborg Lokalstation.

Banen er bortforpagtet til Det sydfynske Jernbaneselskab, og der har ikke siden 1930—31 været ført særligt Driftsregnskab. I Forpagtningsafgift, der i de senere Aar har andraget ca. 53 700 Kr., har Banen i alt modtaget ca. 1 931 000 Kr., hvilket Beløb er anvendt til Forbedringer. Der er givet Moratorium for Afgifterne fra 1. April 1934—1. Oktober 1939. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 133 300 Kr., hvoraf ca. 110 400

Kr. er udlaant til Jernbaneselskabet bl. a. til Køb af Motorvogn. Banen har et Moderniseringslaan paa ca. 65 000 Kr., der forrentes og afbetales. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen er ikke Medlem af den fælles Pensionskasse. Det ved Banen beskæftigede Personale betragtes i Henseende til Pension som ansat ved Odense—Svendborg Banen. Banen har ingen Pensionsfond, men er pligtig til i Tilfælde af Forpagtningens Ophør den 1. April 1942 at overtage en Del af Personalet.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III, jfr. det under Odense—Svendborg Jernbane anførte.

25. Odense—Kerteminde—Martofte Jernbane.

Banestrækningen Odense—Kerteminde—Dalby er aabnet for Drift i Aaret 1900, medens Strækningen Dalby—Martofte først er aabnet i 1914; den samlede Driftslængde er 35,6 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egtrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne. Af Betydning for Banens Persontrafik er Baderejser Odense—Kerteminde (i Sommeren 1937 (3 Maaneder): ca. 21 300 Rejser til en Indtægt af ca. 16 000 Kr.). For Godsbefordringens Vedkommende er særlig Transporten af Sukkerroer og Sukkerroeffald af Betydning. Endvidere haves en betydelig Stykgodstrafik af Fisk.

Banen har 9 ordinære Tog i hver Retning daglig. Motortogskørsel: ca. 209 300 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 36 500 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 260 200 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 550 og i Vintertiden ca. 560, medens højeste daglige Antal er henholdsvis ca. 1 870 og ca. 1 780. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 118 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 7 Omnibusruter. Med Banens Omnibusser foretoges i 1937—38 ca. 88 700 Rejser.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 53 400 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 33 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 71 pCt. Banen driver en Fragtmandsrute. Ved Kontrakt med Vognmænd er der etableret Udbringning af Gods fra Stationerne Bullerup, Agedrup, Dræby, Kølstrup, Ladby, Rynkeby, Revninge, Kerteminde, Messinge, Dalby og Martofte. I Odense sker Godsudbringning ved Statsbanernes Foranstaltning.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 170 100 Kr. i 1937—38.

Banen har indtil 1934—35 været drevet med Overskud. De sidste 3 Aar med Underskud fra ca. 2 til 9 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 21 000 Kr., hvoraf 15 000 Kr. er udlaant til Sydfynske Jernbaner. Banen har et Moderniseringslaan paa 233 000 Kr., som forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen har overtaget samtlige Personruter i Oplandet samt en Lastbilrute. Derimod føler Banen sig udsat for stærk Konkurrence fra mange Lastbiler.

Banen er ikke Medlem af den fælles Pensionskasse; den har en Pensionsfond paa ca. 47 000 Kr.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

26. Nordfynske Jernbane.

Banen, hvis Længde er 38,1 km, er aabnet for Drift i Aaret 1882. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne. Banen har en Del Persontrafik til Badestrand, ca. 20 000 rejsende i Sommerhalvaaret. Af særlig Betydning for Banens Godstrafik er Transporten af Sukkerroer og Sukkerroeaffald.

Banen har 7 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og henholdsvis 10 om Sommeren og 8 om Vinteren paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 175 300 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 37 400 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 234 200 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 570 og i Vintertiden ca. 750, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 2 600 og ca. 1 900. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 107 800 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 7 Omnibusruter. Med disse foretoges i 1937—38 ca. 192 800 Rejser. Endvidere drives sammen med Nordvestfynske Jernbane Ruten Bogense—Søndersø—Dallund—Odense.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 51 900 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 31 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 42 pCt. Banen driver ingen koncessionerede Fragtruter, men har paa Beldringe, Otterup, Skamby, Jullerup og Bogense Stationer placeret Lastbiler til Udbringning af Gods. Banen har dernæst Kontrakt med en Vognmand i Kappendrup om Godsudbringning. Endvidere haves Aftale med ca. 15 Vognmænd i Banens Opland om Tilkørsel af Slatgesvin til Modtagelse paa Landstationerne.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 149 000 Kr. i 1937—38.

Indtil 1931—32 har Banen haft Overskud. Derefter Underskud, der i de senere Aar har varieret fra 16 pCt. til 27 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 5 800 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 374 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen har overtaget eller har Samarbejde med samtlige Personruter i Oplandet. Derimod føler Banen sig udsat for stærk Konkurrence fra en Del koncessionerede Fragtruter og mange Vognmænd.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

27. Nordvestfynske Jernbane.

Banen, hvis Længde er 60,8 km, er aabnet for Drift i Aaret 1911. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne. Af særlig Betydning for Banens Godstrafik er Transporten af Sukkerroer, Sukkerroeaffald og Frugt.

Banen har 9 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 10 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 379 100 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 37 600 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 305 600 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 615 og i Vintertiden ca. 700, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 2 700 og ca. 2 400. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 89 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen har 1 Omnibusrute. Endvidere drives sammen med Nordfynske Jernbane Ruten Odense—Søndersø—Dallund—Bogense og sammen med Statsbanerne Ruten Odense—Middelfart—Kolding.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 39 100 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 15 600 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 52 pCt. Banen driver ingen koncessionerede Fragtruter, men ved Kontrakt med Vognmænd er der etableret Godsudbringning fra Stationerne Farstrup, Veflinge, Gamby, Nymark, Harndrup, Brenderup, Asperup, Blanke, Røjle, Mejlskov og Kassemose. Desuden har Banen fælles Vognmand i Bogense med Nordfynske Jernbane og i Odense og Middelfart med Statsbanerne.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 171 300 Kr. i 1937—38.

Banen har indtil 1930—31 og i 1933—34 været drevet med Overskud, derefter med Underskud, der i de senere Aar har varieret fra 5 pCt. til 16 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 125 000 Kr., hvoraf ca. 23 000 Kr. er udlaant til Sydfynske Jernbaner. Banen har et Moderniseringslaan paa ca. 101 100 Kr., som forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen har overtaget de fleste Personruter i Oplandet. Banen føler sig udsat for stærk Konkurrence fra flere koncessionerede Lastbiler og mange Vognmænd.

Banen er ikke Medlem af den fælles Pensionskasse, men har en Pensionsfond paa ca. 229 500 Kr.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

28. Varde—Nr. Nebel Jernbane.

Banen, hvis Længde er 37,6 km, er aabnet for Drift i Aaret 1903. Banen drives sammen med Nr. Nebel—Tarm Jernbane. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Samtrafikken med Statsbanerne. Banen har en betydelig Turisttrafik til Badestederne ved Vestkysten. For Banens Godstrafik har Mergeltransporterne været af væsentlig Betydning.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 7 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 137 300 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 15 700 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 93 400 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 350, og i Vintertiden ca. 275, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 950 og ca. 940. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 44 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen har Koncession paa en Omnibusrute, der er bortforpagtet.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 18 900 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 11 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 41 pCt. Banen driver en

Fragtmandsrute. Endvidere har Banen paa Stationerne Billum, Outrup, Lunde og Nr. Nebel placeret Lastautomobiler til Udbringning af Gods.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 156 900 Kr. i 1937—38 fra saavel Varde—Nr. Nebel Jernbane som Nr. Nebel—Tarm Jernbane.

Før 1930 havde Banen Overskud, i de senere Driftsaar Underskud, der har varieret fra 6—14 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 26 000 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 376 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen har Samarbejde med de eksisterende Personruter og er kun udsat for Konkurrence fra de private Biler. Banen ønsker Koncession paa en enkelt Fragtmandsrute. Anlæg af Terphagevejen og andre Vejanlæg vil forringe Banens Muligheder.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

29. Trolldhede—Kolding—Vejen Jernbane.

Banen, hvis Længde er 97,4 km, er aabnet for Drift i Aaret 1917. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnetrafikal Betydning og har i Aarenes Løb spillet en stor Rolle som Kulturbane. Af særlig Betydning for Banens Godstrafik er Transporten af Kvæg, Tørv, Benzin og Solarolie.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 6 om Sommeren og 5 om Vinteren paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 298 500 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 32 900 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 138 000 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 375 og i Vintertiden ca. 425, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 850 og ca. 1 150. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 26 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 1 Omnibusrute.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 38 400 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 15 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 61 pCt. Banen driver ingen koncessionerede Fragtruter. Paa Stationerne Gjesten og Vorbasse har Banen til Udbringning af Gods placeret Latsautomobiler, der tillige betjener Stationerne Veerst, Jordrup, Heinsvig og Fitting. Ved Kontrakt med Vognmænd er der tillige etableret Godsudbringning fra Stationerne Trolldhede, Sdr. Felding, Stakroge, Sdr. Omme, Grindsted, Vejen og Kolding.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 163 200 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1924—25 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 21 og 33 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 372 000 Kr., hvoraf ca. 172 000 Kr. er disponible. Banen har et Moderniseringslaan paa ca. 190 000 Kr., hvoraf 70 000 Kr. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for nogen Konkurrence fra flere Personruter, af hvilke et Par ønskes overtaget.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

30. Horsens Vestbaner.

Strækningen Horsens—Tørring er oprindeligt anlagt smalsporet og aabnedes for Drift i 1891, senere ombyggedes den til normalsporet, og som saadan aabnedes den for Drift 1929, i hvilket Aar Strækningerne Rask Mølle—Ejstrupholm og Tørring—Thyregod ligeledes aabnedes. Den samlede Driftslængde af de nævnte 3 Strækninger, der udgør Horsens Vestbaner, er 73,6 km. Horsens Vestbaner drives sammen med Horsens—Bryrup—Silkeborg, Horsens—Odder og Horsens—Juelsminde Jernbaner. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banens Betydning er egnetrafikal. For Banens Godstrafik er af særlig Betydning Mergeltransporter til Banens Stationer fra et Mergelleje ved Søvind Station (paa Horsens—Odder Jernbane).

Banen har paa Strækningen Horsens—Rask Mølle—Thyregod 6 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 7 paa Søn- og Helligdage, og paa Strækningen Ejstrupholm—Rask Mølle henholdsvis 5 og 4. Motortogskørsel: ca. 223 800 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 81 400 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 185 300 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 450 og i Vintertiden ca. 570, medens det højeste Antal daglige rejsende er henholdsvis ca. 1 000 og ca. 825. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 40 800 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 48 100 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 18 700 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 53 pCt. Banen driver ingen koncessionerede Fragtmandsruter, men der er ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Stationerne Ejstrupholm, Klovvborg, Nr. Snede, Tørring, Uldum og Aale.

Statsbanernes Indtægt alene hidrørende fra gennemgaaende Billetter var ca. 6 400 Kr. i 1937—38.

Banen har til og med 1934—35 været drevet med vekslende Overskud og Underskud. I de sidste 3 Driftsaar har der været Underskud, varierende fra 6—14 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 17 000 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra flere Person- og Lastbilruter og ønsker at overtage enkelte af disse.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III. Det bør dog være en Forudsætning for Statsstøtte, at der for Godsets Vedkommende indføres Samtrafik med Statsbanerne.

31. Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane.

Strækningen Horsens—Bryrup er oprindeligt anlagt smalsporet og aabnedes for Drift i 1899. Senere ombyggedes den til normalsporet, og som saadan aabnedes den for Drift i Aaret 1929, i hvilket Aar Forlængelsen fra Bryrup til Silkeborg ligeledes aabnedes. Den samlede Driftslængde er 60,9 km. Banen drives sammen med Horsens Vestbaner, Horsens—Odder og Horsens—Juelsminde Jernbaner. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning og nogen Betydning som Forbindelsesbane mellem Horsens og Silkeborg samt som Turistbane. Af særlig Betydning for Godstrafikken er Transporten af Mergel fra Søvind Station (paa Horsens—Odder Jernbane) til Banens vestlige Stationer.

Banen har 7 ordinære Tog paa Hverdage, 6 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 201 100 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 16 000 km i 1937—38. Desuden er med et lejet Diesellokomotiv kørt ca. 58 000 km.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 190 800 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 475 og i Vintertiden ca. 575, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 1 550 og ca. 825. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 59 500 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 15 330 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 8 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 32 pCt. Banen driver ingen Fragtmandsruter. Der er ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Brædstrup, Bryrup, Them By og Østbirk Stationer.

Statsbanernes Indtægt alene hidrørende fra gennemgaaende Billetter var ca. 7 800 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1928—29 — dog med Undtagelse af 1930—31 — været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret fra 7 til 18 pCt. af Banens samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 10 600 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra en Del Person- og Lastbilruter. Banen ønsker at overtage nogle af Personruterne.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III. Det bør dog være en Forudsætning for Statsstøtte, at der for Godsets Vedkommende indføres Samtrafik med Statsbanerne.

32. Aarhus—Hammel—Thorsø Jernbane.

Banestrækningen Aarhus—Hammel er aabnet for Drift i Aaret 1902, medens Strækningen Hammel—Thorsø først er aabnet i 1914; den samlede Driftslængde er 45,8 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne. Banen har nogen Ferietrafik, hvorved navnlig bemærkes, at der i Ferietiden daglig befordres ca. 300 Asylbørn mellem Aarhus og Stautrup (Aarhus Kommunes Plejehjem). For Banens Godstrafik er navnlig Transporter til og fra Hammel og Omegns Svineslagteri og til og fra Benzindepoter og A/S Frichs af Betydning.

Banen har 8 og 7 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage om Sommeren og 14 om Vinteren samt 16 paa Søn- og Helligdage, hvoraf en Del er Tog over Delstrækninger. Motortogskørsel: ca. 199 500 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 33 000 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 135 700 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 430 og i Vintertiden ca. 315, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 2 000 og ca. 1 300. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 46 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 4 Omnibusruter, hvoraf den ene er bortforpagtet. — Endvidere drives

sammen med Statsbanerne Ruterne Aarhus—Silkeborg og Aarhus—Hammel—Viborg. Med Banens Omnibusruter foretoges i 1937—38 ca. 165 000 Rejser.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 24 000 Tons Gods. Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 8 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banens Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 33 pCt. Banen driver 3 Fragtmandsruter. Banen har ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Stationerne Aarhus—Ormslev—Harlev—Skovby—Galten—Laasby—Toustrup—Hammel og Sall.

Statsbanernes Indtægt af direkte ekspederet Gods var ca. 95 400 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1932—33 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 4 og 14 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 150 700 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 350 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra en Del Omnibusser og Fragtbiler. Banen ønsker at overtage flere Omnibus- og Lastbilruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

33. Ringkøbing—Ørnhøj Jernbane.

Banen, hvis Længde er 30,7 km, er aabnet for Drift i Aaret 1911. Banen drives sammen med Ørnhøj—Holstebro Jernbane. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning og Betydning i Samtrafikken med Statsbanerne. Den vigtigste Special-Transport har hidtil været Mergel til Banens Opland.

Banen har 4 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 6 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 101 200 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 900 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 42 300 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden 100 og i Vintertiden 120, medens det højeste daglige Antal var henholdsvis ca. 480 og ca. 690. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 19 600 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Der befordredes i 1937—38 ca. 11 900 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 6 700 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 48 pCt. for Ringkøbing—Ørnhøj og Ørnhøj—Holstebro Jernbaner. Banen driver ingen Fragtruter; men Banen har Kontrakt med Vognmænd ved samtlige Landstationer om Afhentning af Slagterisvin.

Statsbanernes Indtægt alene fra direkte ekspederet Gods var ca. 110 000 Kr. i 1937—38, hidrørende saavel fra Ringkøbing—Ørnhøj Jernbane som Ørnhøj—Holstebro Jernbane.

Banen har været drevet med Overskud, naar undtages Aarene 1924—25, 1932—33, 1933—34 og 1937—38, hvor der var smaa Underskud: højst 5 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 220 000 Kr. Desuden en Overskudskonto paa ca. 21 000 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra Personbiler, men ikke fra Lastbilruter og Omnibusruter, med hvilke sidste der er etableret et vist Samarbejde.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

34. Ørnhøj—Holstebro Jernbane.

Banen, hvis Længde er 23,1 km, er aabnet for Drift i Aaret 1925. Banen drives sammen med Ringkøbing—Ørnhøj Jernbane. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egndtrafik Betydning og Betydning i Samtrafikken med Statsbanerne.

Banen har 4 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 6 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 75 800 km i 1937—38. Dampdogskørsel: ca. 500 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 36 200 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende var i Sommertiden ca. 80 og i Vintertiden ca. 100, medens det højeste daglige Antal rejsende var henholdsvis ca. 710 og ca. 790. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 22 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 12 300 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 3 800 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er for 1936 opgjort til ca. 48 pCt. for Ringkøbing—Ørnhøj og Ørnhøj—Holstebro Jernbaner. Banen driver ingen Fragtruter, men den har Kontrakt med Vognmænd ved samtlige Landstationer om Afhentning af Slagterisvin.

Statsbanernes Indtægt alene fra direkte ekspederet Gods var ca. 110 000 Kr. i 1937—38, hidrørende saavel fra Ørnhøj—Holstebro Jernbane som Ringkøbing—Ørnhøj Jernbane.

Banen har været drevet med Overskud varierende mellem 1 og 5 pCt. af den samlede Driftsindtægt, naar undtages Aarene 1925—26, 1931—32 og 1932—33, hvor der var smaa Underskud. Banen har en Reservefond paa ca. 25 000 Kr., desuden en Overskudskonto paa ca. 16 000 Kr. og en Dispositionsfonds paa ca. 5 000 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen er kun udsat for ringe Konkurrence, da den har Samarbejde med de Ruter, der berører Oplandet.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

35. Ebeltoft—Trustrup Jernbane.

Banen, hvis Længde er 22,5 km, er aabnet for Drift i Aaret 1901. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egndtrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne. Banen har nogen Ferietrafik bl. a. til 4 Feriekolonier ved Ebeltoft. De fleste af Banens Persontog gennemføres over Statsbanestrækningen Trustrup—Grenaa og har i Grenaa Forbindelse med Hundestedfærgen, hvilken Ordning i 1937—38 indbragte Banen en Indtægt paa ca. 9 000 Kr. Af særlig Betydning for Godstrafikken er Transporten af Skærver m. v. fra Skærvefabrikken ved Balle Station samt af Kalk fra Kalkværkerne samme Sted og Fisk fra Ebeltoft Havn.

Banen har 3 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 5 om Sommeren og 4 om Vinteren paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 53 100 km i 1937—38. Dampdogskørsel: ca. 20 100 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 39 600 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende var i Sommertiden ca. 180 og i Vintertiden ca. 70, medens det højeste daglige

Antal rejsende var henholdsvis ca. 900 og ca. 600. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 19 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen har Koncession paa 2 Omnibusruter, som er bortforpagtet.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 77 200 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 29 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 85 pCt. Banen driver ingen Fragtruter, men har paa Stationerne i Ebeltoft, Hyllested og Balle placeret Lastbiler til Udbringning af Gods. Endvidere er der oprettet Kontrakt med Vognmænd om Udbringning af Gods fra de øvrige Stationer.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 140 400 Kr. i 1937—38.

Banen har i de senere Aar, naar undtages Aaret 1935—36, været drevet med Underskud, der har varieret fra 4 til 20 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har et Moderniseringslaan paa 375 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig navnlig udsat for Konkurrence fra en Personrute og en Fragtmandsrute, som den ønsker at overtage.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

36. Ryomgaard—Gerrild—Grenaa Jernbane.

Banestrækningen Ryomgaard—Gerrild er aabnet for Drift i Aaret 1911, medens Strækningen Gerrild—Grenaa først er aabnet i 1917; den samlede Driftslængde er 43,2 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egndtrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne.

Banen har 4 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 99 800 km. i 1937—38. Dampdogskørsel: ca. 33 300 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 85 000 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er saavel Sommer som Vinter ca. 150, medens det højeste daglige Antal rejsende er ca. 500 i Sommertiden og ca. 400 i Vintertiden. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 29 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver en Omnibusrute og har Andel i Omnibusruten Grenaa—Randers, som drives af Statsbanerne.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 15 000 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 7 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik var i 1936 opgjort til ca. 42 pCt. Banen driver Fragtruten Grenaa—Auning—Randers, hvori Statsbanerne har Andel. Banen har placeret en Lastvogn i Glæsborg til Udbringning af Gods fra Stationerne i Glæsborg, Grenaa V., Voldby og Tornled. Endvidere har Banen Kontrakt med Vognmænd om Godsudbringning fra Stationerne i Nimtofte, Ramten, Tranehuse og Gerrild. Med Banens Fragtruter befordredes i 1937—38 ca. 2 100 Tons Gods.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 102 200 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1932—33 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 15 og 27 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 177 500 Kr., hvoraf ca. 97 000 Kr. er udlaant til Driften. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

37. Randers—Hadsund Jernbane.

Banen, hvis Længde er 41,8 km, er aabnet for Drift i 1883. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne og Aalborg—Hadsund Jernbane.

Banen har 8 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 6 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 154 700 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 81 500 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 129 800 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er saavel i Sommertiden som i Vintertiden ca. 350, medens det højeste daglige Antal er henholdsvis ca. 1 420 og ca. 1 570. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 65 500 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 26 100 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 14 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 41 pCt. Banen driver ingen Fragtruter, men den har ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Stationerne Spentrup, Ø. Tørslev, Norup og Havndal. Endvidere har Banen til Godsudbringning placeret Lastautomobiler paa Stationerne Hald, Gerlev og Dalbyover.

Statsbanernes Indtægt alene hidrørende fra direkte ekspederet Gods var ca. 102 200 Kr. i 1937—38.

Indtil 1920—21 havde Banen Overskud, fra 1920—21 til 1930—31 vekslende Overskud og Underskud og derefter Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 7 og 20 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 3 400 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen har Samarbejde med 2 af de 4 Rutebiler i Oplandet og ønsker ogsaa Samarbejde med de 2 andre.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

38. Aalborg—Hadsund Jernbane.

Banen, hvis Driftslængde er 56,3 km, er aabnet for Drift i Aaret 1900. Banen drives sammen med Fjerritslev—N. Sundby—Frederikshavn og Aalborg—Hvalpsund Jernbaner. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne og Randers—Hadsund Jernbane.

Banen har 6 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 209 400 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 52 100 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 158 900 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 430 og i Vintertiden ca. 435, medens det højeste daglige Antal er henholdsvis ca. 1 190 og ca. 940. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 61 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Der befordredes i 1937—38 ca. 25 800 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 18 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000).

Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 45 pCt. Banen driver ingen Fragtruter, men den har ved Kontrakt med Vognmænd etableret Lastbilkørsel og Godsudbringning fra Stationerne i Kongerslev, Bælum, Solbjerg, Skelund og Hadsund.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var for alle de 3 fra Aalborg udgaaende Privatbaner ca. 629 000 Kr. i 1937—38.

Banen har i 1921—22 og siden 1923—24 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 17 og 38 pCt. af den samlede Driftsindtægt — faldende i de to sidste Aar. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 241 200 Kr., hvoraf ca. 231 100 Kr. er udlaant til Driften. Banen har et Moderniseringslaan paa 590 100 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen angiver at være udsat for Konkurrence fra saavel Rutebiler som Lastbiler. En Del af disse ønskes overtaget eller omlagt.

Banen udbetaler ca. 5 pCt. højere Løn end de andre Privatbaner; men til Gengæld deltager Personalet i Dækning af Banens Underskud med indtil 11 pCt. af Lønnen. Desuden har Banen særlig lave Takster.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

39. Thisted—Fjerritslev Jernbane.

Banen, hvis Længde er 54,2 km, er aabnet for Drift i Aaret 1904. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har 6 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 231 500 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 46 600 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 146 500 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er ca. 400 og det højeste daglige Antal ca. 1 000. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 54 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen har Koncession paa en Omnibusroute, som er bortforpagtet.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 33 500 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 19 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 72 pCt. Banen har ingen koncessionerede Fragtruter, men har ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Frøstrup og Vesløs Stationer.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 76 400 Kr. i 1937—38.

Banen har i 1920—21, 1925—26, 1926—27 og siden 1929—30 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 16 og 41 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 50 000 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 928 000 Kr., hvoraf 25 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen angiver at være udsat for Konkurrence fra saavel Personruter som Lastbiler. Flere af disse ønskes overtaget.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

40. Hjørring—Løkken—Aabybro Jernbane.

Banen, hvis Længde er 54,6 km, er aabnet for Drift i Aaret 1913. Banen har været drevet sammen med Hjørring—Hirtshals Jernbane, Hjørring—Hørby Jernbane og Vodskov—Østervraa Jernbane. Fra 1. April 1939 er disse 4 Baner sammensluttet i eet Aktieselskab: Hjørring Privatbaner. Amt og Kommuner har garanteret Banernes Drift i 10 Aar fra 1. April 1938. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne og Aalborg—Fjerritslev Banen. For Personbefordringen er navnlig Ferie- og Turisttrafikken af Betydning. Paa 9 Helligdage i Maanederne Juni, Juli og August 1937 befordredes saaledes ca. 40 500 rejsende. For Godstrafikken er navnlig Fisketransporter samt Tørve- og Tørvebrikettransporten af Betydning.

Banen har paa Hverdage 7 ordinære Tog i hver Retning om Sommeren og 6 om Vinteren samt 8 Tog paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 184 700 km i 1937—38. Dampbogskørsel: ca. 49 700 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 194 900 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 600 og i Vintertiden ca. 400, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 7 000 og ca. 1 550. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 59 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 34 600 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 10 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik var i 1936 opgjort til ca. 52 pCt. Banen driver ingen Fragtruter, men der er ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Hjørring Vestbanestation samt fra Stationerne Lønstrup, Løkken, Ingstrup, Hjeremitslev og Saltum.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 95 200 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1925—26 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 20 og 37 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa 218 900 Kr., hvoraf ca. 60 200 Kr. er udlaant til Dækning af de første Aars Underskud og ca. 38 000 Kr. er udlaant til Driftskapital. Banen har et Moderniseringslaan paa 235 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra nogle Personruter samt fra Lastbilruter, der kører dels med, dels uden Koncession. Banen ønsker at overtage nogle af disse Ruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe III.

41. København—Slangstrup Jernbane.

Banen, hvis Længde er 34,2 km, er aabnet for Drift i Aaret 1906. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen er Oplandsbane for København og har Betydning for Udflugtstrafikken fra København, navnlig paa Sommersøndage. For Godstrafikkens Vedkommende har Transporten af Grusgravmaterialer og Teglværksprodukter tidligere spillet en betydelig Rolle (ca. 6 a 7 000 Vognladninger pr. Aar), men Konkurrencen med Lastbilerne har efterhaanden medført en Nedgang i de nævnte Transporter.

Banen har om Sommeren 23 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 29 paa Søndage og om Vinteren henholdsvis 23 og 19. Motortogskørsel: ca. 376 500 km i 1937—38. Dampbogskørsel: ca. 30 200 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 1 133 000 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 2 700 paa Hverdage og godt 7 000 paa Søn- og Helligdage og i Vintertiden henholdsvis ca. 2 400 og ca. 5 000. Det højeste daglige Antal rejsende er i Sommertiden 16 000—22 000 og i Vintertiden ca. 8 000. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 398 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibuskørsel.

Banen befordrede 1937—38 ca. 43 500 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 19 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banen driver ingen Fragtmandsruter. Banen har i Slangstrup Overenskomst med Vognmand om Udkørsel af Stykgods, derunder Banepakker i Slangstrup Stationsby. Fra Buddinge, Bagsværd og Farum Stationer udkøres Godset i det egentlige Stationsomraade af Stationernes Portører.

Statsbanernes Indtægt af direkte ekspederet Gods var ca. 80 100 Kr. i 1937—38.

Banen har tidligere været drevet med Overskud, men har siden 1931—32 givet Underskud, der har varieret mellem 5 og 11 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 109 000 Kr. — Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra Personautomobiler og særlig fra Lastautomobiler. Banen har ikke fremsat Ønske om Overtagelse af særlige Ruter eller udpeget saadanne som særlig konkurrerende, men ønsker regulerende Foranstaltninger gennemført ad Lovgivningens Vej.

Der har i flere Aar fundet Overvejelser Sted om Elektrificering og Indførelse af Banen til Københavns Centrum. Modernisering af Banens Vognpark er af denne Grund stadig blevet udsat. Saafremt disse Overvejelser maatte føre til det Resultat, at de interesserede Kommuner enes om en Ordning, der tilsikrer Banens Modernisering og Indføring til Københavns Centrum, kan Kommissionen anbefale, at Staten yder sin Medvirken til en endelig Ordning.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

42. Hørve—Værslev Jernbane.

Banen, hvis Længde er 21,1 km, er aabnet for Drift i Aaret 1919. Banen drives sammen med Odsherredsbanen. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har nogen egnstrafikal Betydning og nogen Betydning som Led i Jernbaneforbindelsen mellem Kalundborg og Odsherred. Af Betydning for Banens Godstrafik er navnlig Transporter af Sukkerroer og Fisk, men en væsentlig Del af Banens Godstrafik er i øvrigt Transitgods til Odsherredsbanen.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 6 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 77 900 km i 1937—38. Dampbogskørsel: ca. 3 800 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 24 200 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er ca. 70 og det højeste daglige Antal rejsende ca. 200. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 14 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter, men har ved Kontrakt med en Vognmand etableret Personbefordring mellem Føllenslev og Haunsø (Sejerø Færge).

Banen befordrede i 1937—38 ca. 26 300 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 19 700 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banens Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 43 pCt. Banen driver ingen Fragtmandsruter, men har ved Kontrakt med en Vognmand etableret Godsudbringning fra Føllenslev Station.

Statsbanernes Indtægt af Samtrafikken er ringe.

Med Undtagelse af 1924—25 og 1925—26 har Banen siden 1919—20 haft Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 16—35 pCt. af Driftsindtægten. Banen har forskellige Fonds paa ialt ca. 79 000 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 95 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra Bilerne.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

43. Køge—Ringsted Jernbane.

Banen, hvis Længde er 33,2 km, er aabnet for Drift i Aaret 1917. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning. Af særlig Betydning for Banens Godstrafik er Transporten af Kul fra Køge Havn.

Banen har 6 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 137 000 km i 1937—38. Ingen Damptogskørsel i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 64 300 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 150 og i Vintertiden ca. 130, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 1 500 og ca. 750. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 21 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver en Omnibusrute. Med Ruten befordredes i 1937—38 ca. 21 000 rejsende.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 18 900 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 12 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 35 pCt. Banen driver ingen koncessionerede Fragtruter, men har i Køge og Ringsted Kontrakt med Statsbanernes Vognmand om Godsets Udbringning.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 38 000 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1923—24 været drevet med Underskud, der i 1935—36 var vokset til ca. 35 pCt., men i de to sidste Driftsaar har Underskuddet kun andraget ca. 11 pCt. af Driftsindtægten. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 23 000 Kr., hvoraf ca. 22 000 Kr. er bundet i Stationsanlæg m. v. i Køge. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for en Del Konkurrence fra nogle Personruter og nærer Ønske om at overtage disse Ruter i Fællesskab med Den østsjællandske Jernbane.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

44. Kalvehavebanen.

Banen, hvis Længde er 20,7 km, er aabnet for Drift i Aaret 1897. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning og nogen Betydning for Møens Trafik. For Persontrafikken er Ferierejser og for Godstrafikken Roetransporten af Betydning.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 4 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 52 900 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 8 400 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 53 000 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden fra 175 til 375 og i Vintertiden fra 110 til 235, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 2 100 og ca. 450. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 37 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 8 Omnibusruter. Med Banens Omnibusruter foretoges i 1937—38 ca. 130 000 Rejser.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 13 300 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 11 200 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 14 pCt. Det skal hertil bemærkes, at hele Møens Trafikbehov er medregnet i Opgørelsen. Banen driver en Fragtrute. Til Driften haves et Lastautomobil, der tillige benyttes til Godsudbringning fra Kalvehave og Viemose Stationer. Fra Langebæk, Stensved og Nyraad Stationer er der ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 112 300 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1922—23 haft Underskud, der i de senere Aar er gaaet ned fra ca. 22 pCt. til ca. 5 pCt. af den samlede Driftsindtægt paa Grund af jævn Stigning i Person- og navnlig Godsindtægten. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 93 000 Kr., hvoraf ca. 66 000 Kr. er disponible. Banen har et Moderniseringslaan paa 169 942 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Den væsentligste Bilkonkurrence er de direkte Person- og Fragtruter og de private Fragtbiler til København.

Opførelsen af en Bro over Ulvsund vil medføre en Besparelse i Færgpenge paa ca. 14 000 Kr., men vil ogsaa forringe Banens Fremtidsudsigter. Statens Forsøgsstation paa Øen Lindholm har medført Trafikforøgelse paa Banen. Direktør Ipsen fremsatte som en Mulighed Tanken at forlænge Mernbanen til Viemose og derefter at nedlægge Strækningen fra Viemose til Vordingborg.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

45. Maribo—Torrige Jernbane.

Banen, hvis Længde er 23,7 km, er aabnet for Drift i Aaret 1924. Banen drives sammen med Lollandske Baner. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning. Banens største Transportartikel er Grus og Sten fra Birket.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 6 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 87 400 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 4 200 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937 ca. 43 600 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden paa Hverdage ca. 100 og paa Søndage ca. 600 og i Vintertiden henholdsvis ca. 130 og ca. 300. Det højeste daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 900 og i Vintertiden ca. 600. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 24 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver en Omnibusrute. Med denne Omnibusrute foretoges i 1937 ca. 6 800 Rejser.

Banen befordrede i 1937 ca. 15 900 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 9 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banen driver ingen Fragtruter, men har fra Stationerne Nørreballe, Stokkemarke, Vesterborg og Lindet etableret Godsudbringning ved Kontrakt med Vognmand.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods er medregnet i Beløbet for Den Lolland-Falsterske Jernbane.

Banen har siden 1930 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 22 og 41 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 7 400 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra flere Automobilruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

46. Nakskov—Rødby Jernbane.

Banen, hvis Længde er 36,7 km, er aabnet for Drift i Aaret 1926. Banen drives sammen med Lollandske Baner. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egStrafikal Betydning.

Banen har 5 ordinære Tog paa Hverdage i hver Retning og 6 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 133 600 km i 1937. Damptogskørsel: ca. 11 600 km i 1937.

Med Banen foretoges i 1937 ca. 73 500 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er paa Hverdage ca. 150 og paa Søndage ca. 700. Det højeste daglige Antal rejsende er om Sommeren ca. 800 og om Vinteren ca. 1 600. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 28 000 i 1937 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937 ca. 15 500 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 4 800 i 1937 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banen driver ingen Fragtruter, men har ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Stationerne Landet, Gloslunde, Dannemare, Tillitze, Munkeby, Kappel og Vestenskov.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods er medregnet i Beløbet for Den Lolland-Falsterske Jernbane.

Banen har siden 1930 været drevet med Underskud, der har varieret mellem 17 og 26 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 40 000 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra Bilernes Side.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

47. Odense—Nr. Broby—Faaborg Jernbane.

Banen, hvis Længde er 51,22 km, er aabnet for Drift i Aaret 1906. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII, og til det under Odense—Svendborg Jernbane anførte.

Banen har Betydning saavel egStrafikalt som i Forbindelse med Statsbanerne og Mommark Færge.

Banen har 7 ordinære Tog i hver Retning om Sommeren og 8 om Vinteren.

I 1937—38 har Antal rejsende til og fra Banens Landstationer udgjort ca. 147 400. Mellem Faaborg og Odense er befordret — dels ad Odense—Nr. Broby—Faaborg Banen

og dels over Ringe, lokalt ca. 22 480, gennemgaaende ca. 11 900. Det gennemsnitlige Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 400 og i Vintertiden ca. 425, medens det højeste daglige Antal har været henholdsvis ca. 1 210 og ca. 1 145. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 52 000 i 1937—38 (omfatter kun Trafikken til og fra Banens Landstationer) (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). I Banens Opland findes 4 Automobilruter, som drives af Det sydfynske Jernbaneselskab, der har faaet meddelt Koncession under Forbehold af, at den Bane, hvortil Ruten nærmest har Tilknytning, drives af Det sydfynske Jernbaneselskab. Desuden har Banen Andel i 2 af Statsbanerne drevne Ruter.

Banen har i 1937—38 befordret til og fra Banens Landstationer ca. 24 400 Tons Gods. Mellem Faaborg og Odense er befordret — dels af Odense—Nr. Broby—Faaborg Jernbane og dels over Ringe, lokalt ca. 2 500 Tons Gods, gennemgaaende ca. 13 400 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 11 000 i 1937—38 (omfatter kun Trafikken til og fra Banens Landstationer) (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banen har ingen koncessionerede Fragtruter, derimod er der ved Kontrakt med Vognmand etableret Godsudbringning fra Stationerne: Nr. Søby, Allested, Brobyværk, Nr. Broby, Trunderup, Jordløse, Haastrup og Millinge.

Banen er bortforpagtet til Det sydfynske Jernbaneselskab, og der har ikke siden 1930—31 været ført særligt Driftsregnskab. I Forpagtningsafgift, der i de senere Aar har andraget ca. 43 200 Kr., har Banen i alt modtaget ca. 1 789 000 Kr., hvilket Beløb hovedsageligt er anvendt til Forbedringer og til Forrentning og Afdrag paa Laan. Der er givet Moratorium for Afgifterne fra 1. April 1934 — 1. Oktober 1939. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 12 500 Kr., hvoraf ca. 12 300 Kr. er udlaant til Jernbaneselskabet. Banen har et Moderniseringslaan paa ca. 190 700 Kr., hvoraf 25 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen er ikke Medlem af den fælles Pensionskasse. Det ved Banen beskæftigede Personale betragtes i Henseende til Pension som ansat ved Odense—Svendborg Banen. Banen har ingen Pensionsfond, men er pligtig til i Tilfælde af Forpagtningens Ophør den 1. April 1942 at overtage en Del af Personalet.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV, jfr. det under Odense—Svendborg Jernbane anførte.

48. Faaborg—Svendborg Jernbane.

Banen, hvis Længde er 26,43 km, er aabnet for Drift i Aaret 1916. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII, og til det under Odense—Svendborg Jernbane anførte.

Banen har egStrafikal Betydning.

Banen har 7 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 8 paa Søn- og Helligdage.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 137 500 Rejser. Det gennemsnitlige Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 400 og i Vintertiden ca. 360, medens det højeste daglige Antal har været henholdsvis ca. 975 og ca. 870. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 70 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). I Banens Opland findes en Automobilrute, som drives af Det sydfynske Jernbaneselskab, der har faaet meddelt Koncession under Forbehold af, at den Bane, hvortil Ruten nærmest har Tilknytning, drives af Det sydfynske Jernbaneselskab.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 19 300 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 10 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca.

21 000). Banen har ingen koncessionerede Fragtruter; derimod er der ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra følgende Stationer: Egense, Ollerup, V. Skjeringe, Ulbølle og V. Aaby.

Banen er bortforpagtet til Det sydfynske Jernbaneselskab, og der har ikke siden 1930—31 været ført særligt Driftsregnskab. I Forpagtningsafgift, der i de senere Aar har andraget ca. 36 600 Kr., har Banen i alt modtaget ca. 765 000 Kr., hvilket Beløb hovedsageligt er anvendt til Forbedringer og til Forrentning og Afbetaling af Laan. Der er givet Moratorium for Afgiften for Tiden 1. April 1934—1. Oktober 1939. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 133 400 Kr., hvoraf ca. 75 000 Kr. er udlaant til Jernbaneselskabet bl. a. til Køb af Motorvogn. Banen har et Moderniseringslaan paa ca. 155 000 Kr., hvoraf 25 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen er ikke Medlem af den fælles Pensionskasse. Det ved Banen beskæftigede Personale betragtes i Henseende til Pension som ansat ved Odense—Svendborg Banen. Banen har ingen Pensionsfond, men er pligtig til i Tilfælde af Forpagtningens Ophør den 1. April 1942 at overtage en Del af Personalet.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV, jfr. det under Odense—Svendborg Jernbane anførte.

49. Nr. Nebel—Tarm Jernbane.

Banen, hvis Længde er 30 km, er aabnet for Drift i Aaret 1913. Banen drives sammen med Varde—Nr. Nebel Jernbane. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning og Betydning i Samtrafikken med Statsbanerne. For Banens Godstrafik har Mergeltransporterne været af Betydning.

Banen har 4 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 5 paa Helligdage. Motortogskørsel: ca. 72 500 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 6 300 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 43 900 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 115 og i Vintertiden ca. 135, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 740 og ca. 340. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 26 700 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen har Koncession paa en Omnibusrute, der er bortforpagtet.

Med Banen befordredes i 1937—38 ca. 10 000 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer var ca. 5 600 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 41 pCt.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 156 900 Kr. i 1937—38 for saavel Nr. Nebel—Tarm Jernbane som for Varde—Nr. Nebel Jernbane.

Banen har siden 1924 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 14—38 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 10 000 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 111 300 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Der findes ingen koncessionerede Ruter i Oplandet, men Banen føler sig udsat for Konkurrence fra private Lastbiler.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

50. Varde—Grindsted Jernbane.

Banen, hvis Længde er 44 km, er aabnet for Drift i Aaret 1919. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning og Betydning i Samtrafikken med Statsbanerne. For Banens Godstrafik har Transporten af Mergel været af Betydning.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 146 600 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 6 000 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 65 000 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 165 og i Vintertiden ca. 190, medens det højeste Antal rejsende er henholdsvis ca. 385 og ca. 470. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 28 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 12 300 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 5 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 44 pCt. Banen driver ingen Fragtmandsruter, hvorimod der fra Næsbyerg, Nordenskov, Ansager og Mølby Stationer er etableret Godsudbringning.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 65 300 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1926 været drevet med Underskud. I de senere Aar har Underskuddet varieret mellem 25—36 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 54 200 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 92 900 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

51. Kolding Sydbaner.

Banen, hvis Længde er 57,2 km, er aabnet for Drift i Aaret 1911. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning. Banen har endvidere i Sommertiden en ret betydelig Turist- og Udflygstrafik til Skamlingsbanken og Hejlsminde. For Godstrafikkens Vedkommende er navnlig Transporterne af Sukkerroer og Sukkerroeaffald af Betydning. De nævnte Transporter andrager gennemsnitlig ca. 12 000 Tons aarlig med en Fragtindtægt af ca. 16 000 Kr.

Banen har 10 ordinære Tog i hver Retning om Sommeren og 8 om Vinteren. Motortogskørsel: ca. 130 500 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 20 200 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 109 400 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 250 og i Vintertiden ca. 350, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 1 950 og ca. 1 050. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 27 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver sammen med 2 Sognekommuner 2 Omnibusruter. Med Banens Omnibusruter befordredes i 1937—38 ca. 3 400 rejsende.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 18 500 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 4 500 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 34 pCt. Banen driver ingen Fragtruter, hvorimod man paa Stationerne Bjært, Varmark, Sjølund og Ødis har placeret Lastautomobiler til Udbringning af Gods.

Statsbanernes Indtægt af Samtrafikken har ikke kunnet oplyses.

Banen har fra 1919—20 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret fra 30—53 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 208 600 Kr., hvoraf ca. 118 000 Kr. er disponible. Banen har et Moderniseringslaan paa 140 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra en Personrute og en Lastbilrute. Banen ønsker Samarbejde med Personruten og Overtagelse af Lastbilruten.

Banen har en for Trafikken uheldig bugtet Linieføring. Det er oplyst for Kommissionen, at det overvejes, om Hejlsmindestrækningen kan drives videre, hvis Kommunerne beslutter sig til at nedlægge Vamdrupstrækningen.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

52. Vejle—Vandel—Grindsted Jernbane.

Banestrækningen Vejle—Vandel er aabnet for Drift i Aaret 1897, medens Strækningen Vandel—Grindsted først er aabnet i 1914; den samlede Driftslængde er 47,2 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning samt nogen Betydning som Led i Baneforbindelsen Vejle—Varde. Banen har en Del Turist- og Udflugtstrafik. Af særlig Betydning for Godstrafikken er Mergeltransporterne.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 160 600 km i 1937—38. Dampbogskørsel: ca. 18 200 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 60 100 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 250 og i Vintertiden ca. 170, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 2 200 og ca. 650. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 27 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 14 400 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 8 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banen driver ingen Fragtruter. Der er ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Randbøl, Vandel, Billund, Vejle og Grindsted Stationer.

Statsbanernes Indtægt af Samtrafikken har ikke kunnet oplyses.

Banen har siden 1921—22 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret fra 69 til 82 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 4 700 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 69 355 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra flere Personruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

53. Horsens—Juelsminde Jernbane.

Banen, hvis Længde er 30,2 km, er aabnet for Drift i Aaret 1884. Banen drives sammen med Horsens Vestbaner, Horsens—Bryrup—Silkeborg og Horsens—Odder Jernbaner. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning. Banen har en Del Baderejsende til Juelsminde (paa Søn- og Helligdage 4—600 Personer). For Godstrafikken er Transporterne af Mergel

til Banens Stationer fra et Mergelleje ved Søvind St. (paa Horsens—Odder Jernbane) af Betydning.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning, om Sommeren dog 6 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 118 900 km i 1937—38. Ingen Dampbogskørsel.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 97 900 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 240 og i Vintertiden ca. 300, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 1 800 og ca. 750. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 58 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 32 400 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 18 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik var i 1936 opgjort til ca. 40 pCt. Banen driver ingen Fragtmandsruter. Der er ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Hornsyld og Klakring Stationer.

Statsbanernes Indtægt alene hidrørende fra gennemgaaende Billetter var ca. 5 800 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1930—31 været drevet med Underskud, der er steget fra 20—46 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 2 600 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 773 000 Kr., hvoraf 25 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra flere Person- og Lastbilruter og ønsker at overtage forskellige af disse.

Banen er vanskeligt stillet paa Grund af sin Linieføring, idet den gennemskærer et Opland, der for en stor Del føler sig knyttet til Vejle (Amtsbyen).

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

54. Horsens—Odder Jernbane.

Banen, hvis Længde er 34 km, er aabnet for Drift i Aaret 1904. Banen drives sammen med Horsens Vestbaner, Horsens—Bryrup—Silkeborg og Horsens—Juelsminde Jernbaner. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Samtrafik med Statsbanerne og de andre fra Horsens udgaaende Privatbaner (Mergeltransport). Af Betydning for Banens Godstrafik er Transporten af Mergel fra Mergellejet ved Søvind St.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 95 800 km i 1937—38. Dampbogskørsel: ca. 38 500 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 77 300 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 170 og i Vintertiden ca. 240, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 1 000 og ca. 700. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 34 600 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver en Omnibusrute. Med denne befordredes i 1937—38 ca. 36 100 rejsende.

Med Banen befordredes i 1937—38 ca. 71 900 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 35 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 86 pCt. Godsudbringning finder Sted fra Odder Station.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 81 800 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1928—29 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret fra 15—26 pCt. af Banens samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 15 000 Kr. Banen har et Moderniseringstilskud paa 140 000 Kr., ydet mod Aktier i Banen af Stat og Kommune med Halvdelen fra hver. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra en enkelt Personrute og fra en enkelt Lastbilrute. Banen ønsker Samarbejde med Personruten og Koncession paa Lastbilruten.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

55. Skive—Vestsalling Jernbane.

Banen, hvis Længde er 26,6 km, er aabnet for Drift i Aaret 1924. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har egnstrafikal Betydning.

Banen har 6 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 105 600 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 13 200 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 101 700 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende var i Sommertiden ca. 240 og i Vintertiden ca. 300 (Søn- og Helligdage henholdsvis ca. 530 og ca. 630), medens højeste daglige Antal rejsende var henholdsvis ca. 1 400 og ca. 1 300. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 56 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver 4 Omnibusruter, hvoraf 2 er bortforpagtede. Med Banens Omnibusser foretoges i 1937—38 ca. 17 300 Rejser.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 7 000 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 5 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 41 pCt. Banen driver 2 Fragtmandsruter. Banen har paa Stationerne i Spøttrup, Brodal og Balling placeret Lastbiler til Udbringning af Gods. Med Banens Fragtruter befordredes i 1937—38 ca. 450 Tons paa selve Ruterne.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 31 800 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1931—32 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 12 og 26 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 54 000 Kr., hvoraf ca. 15 500 Kr. er udlaant til Driften. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen har overtaget samtlige koncessionerede Personruter i Oplandet.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

56. Silkeborg—Kellerup—Rødkærsbro Jernbane.

Banestrækningen Rødkærsbro—Kellerup er aabnet for Drift i Aaret 1912, medens Strækningen Kellerup—Silkeborg først er aabnet i 1924; den samlede Driftlængde er 34,5 km. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel lokalt som i Forbindelse med Statsbanerne.

Banen har 6 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 132 400 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 1 200 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 71 800 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 185 og i Vintertiden ca. 210, medens det højeste daglige

Antal rejsende er ca. 800 paa Søn- og Helligdage og 1 500—2 500 ved særlige Lejligheder. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 33 600 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 11 900 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 4 100 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 26 pCt. Banen driver ingen Fragtruter. Derimod er der ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Stationerne i Silkeborg, Kellerup og Rødkærsbro.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 123 800 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1928—29 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret fra 43 til 59 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 63 000 Kr., hvoraf ca. 1 300 Kr. er udlaant til Driften. Banen har et Moderniseringslaan paa 87 500 Kr., hvoraf 50 pCt. fra Staten og 50 pCt. fra Kommunerne. For Statens Andel er udstedt Aktier. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for en Del Bilkonkurrence. Banen ønsker at overtage nogle Personruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

57. Mariager—Faarup og Viborg—Faarup Jernbaner.

Banerne, hvis Længde er 58,4 km, er aabnet for Drift i Aaret 1927. Der henvises til Beskrivelsen af Banerne, Bilag VIII.

Banerne har egnstrafikal Betydning, men ogsaa Betydning i Forbindelse med Statsbanerne. De vigtigste Transporter er Kul fra Mariager Havn til Viborg.

Banerne har 4 ordinære Tog i hver Retning paa Hverdage og 5 paa Søn- og Helligdage. Motortogskørsel: ca. 173 500 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 34 500 km i 1937—38.

Med Banerne foretoges i 1937—38 ca. 88 300 Rejser. Det normale daglige Antal rejsende er i Sommertiden ca. 220 paa Hverdage og ca. 565 paa Søndage, i Vintertiden er Tallene henholdsvis ca. 250 og ca. 485, det højeste daglige Antal rejsende er ca. 1 100 og ca. 740 henholdsvis for Sommer og Vinter. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 26 600 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banerne har Andel i Omnibusruten Viborg—Randers over Løvskaal med Siderute Bjerringbro—Tindbæk, der administreres af Statsbanerne. Desuden har Banerne Koncession paa en Omnibusrute, der er bortforpagtet.

Der befordredes i 1937—38 ca. 18 800 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 13 400 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Banerne driver ingen koncessionerede Fragtruter. Paa Ørum Station har Banerne placeret en Lastvogn til Udbringning af Gods. Endvidere er der ved Kontrakt med Godsagenter etableret Godsudbringning fra Stationerne i V. Tørslev og Sønderbæk.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 55 000 Kr. i 1937—38.

Banerne har siden deres Aabning for Drift givet Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 33 og 55 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banerne har en Reserve-

fond paa 230 Kr., Motorvognsfond ca. 16 800 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises til Bilag VIII.

Banerne føler sig udsat for Konkurrence fra flere Personruter og en Lastbilrute og ønsker Overtagelse af nogle Ruter og Samarbejde med andre.

Kommissionens Placering af Banerne: Gruppe IV.

58. Vodskov—Østervraa Jernbane.

Banen, hvis Længde er 36,5 km, er aabnet for Drift i Aaret 1924. Banen har været drevet sammen med Hjørring—Løkken—Aabybro, Hjørring—Hørby og Hjørring—Hirtshals Jernbaner. Fra 1. April 1939 er disse 4 Baner sammensluttet i eet Aktieselskab, Hjørring Privatbaner. Amtet og Kommunerne har garanteret Driften i 10 Aar fra 1. April 1938. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Forbindelse med Sæbybanen og Hørbybanen. For Godsbefordring er Mergeltransporterne af Betydning. En Rolle for Banen spiller endvidere det aarlige 2—Dages Marked i Hjallerup, der medfører en Del Heste- og Kvægtransporter foruden en forøget Persontrafik.

Banen har 5 ordinære Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 101 600 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 44 400 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 47 800 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 135 og i Vintertiden ca. 155, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 1 200 og ca. 630. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 20 800 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 37 200 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 25 000 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 56 pCt. Banen driver ingen Fragtruter, men der er ved Kontrakt med Vognmand etableret Godsudbringning fra Østervraa Station.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 21 400 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1925—26 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 42 og 69 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Reservefond paa ca. 8 400 Kr. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra flere Omnibus- og Lastbilruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

59. Hjørring—Hørby Banen.

Banen, hvis Længde er 35 km, er aabnet for Drift i Aaret 1913. Banen har været drevet sammen med Hjørring—Løkken—Aabybro Jernbane, Hjørring—Hirtshals Jernbane og Vodskov—Østervraa Jernbane. Fra 1. April er disse 4 Baner sammensluttet i eet Aktieselskab, Hjørring Privatbaner. Amt og Kommuner har garanteret Banernes Drift i 10 Aar fra 1. April 1938. Der henvises til Beskrivelsen af Banen, Bilag VIII.

Banen har Betydning saavel egnstrafikalt som i Forbindelse med Sæbybanen.

Banen har 5 Tog i hver Retning. Motortogskørsel: ca. 127 700 km i 1937—38. Damptogskørsel: ca. 1 800 km i 1937—38.

Med Banen foretoges i 1937—38 ca. 78 200 Rejser. Det normale Antal daglige rejsende er i Sommertiden ca. 155 og i Vintertiden ca. 260, medens det højeste daglige Antal rejsende er henholdsvis ca. 1 360 og ca. 830. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer var ca. 41 300 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 72 000). Banen driver ingen Omnibusruter.

Banen befordrede i 1937—38 ca. 23 300 Tons Gods. Antallet af Godstonkilometer pr. Banekilometer var ca. 11 900 i 1937—38 (Gennemsnit for samtlige Privatbaner ca. 21 000). Andel i Egnens Godstrafik er i 1936 opgjort til ca. 31 pCt. Banen driver ingen Fragtruter. Der er ved Kontrakt med Vognmænd etableret Godsudbringning fra Hjørring Vestbanestation og Østervraa Station.

Statsbanernes Indtægt af gennemgaaende Billetter og direkte ekspederet Gods var ca. 18 400 Kr. i 1937—38.

Banen har siden 1918—19 været drevet med Underskud, der i de senere Aar har varieret mellem 29 og 33 pCt. af den samlede Driftsindtægt. Banen har en Afskrivningsfond paa ca. 126 200 Kr. Banen har et Moderniseringslaan paa 182 000 Kr., hvoraf 50 pCt. forrentes og afdrages. Med Hensyn til Banens økonomiske Forhold henvises i øvrigt til Bilag VIII.

Banen føler sig udsat for Konkurrence fra flere Omnibusruter.

Kommissionens Placering af Banen: Gruppe IV.

Et Mindretal (*G. Gudiksen og C. Saxild*) ønsker at udtale:

I hvorvel vi i meget kan tiltræde den forudgaaende Udvikling og erkender, at der i de angivne Retningslinier for Hjælp til Privatbanerne indeholdes en god og virkningsfuld Støtte for mange af disse, samt at der under Forhandlingerne er optaget flere af de af os fremsatte Forslag maa vi dog beklage, at Flertallet ikke har kunnet imødekomme os i den Udstrækning, som vi finder det nødvendigt og rimeligt, hvis de Privatbaner, som maa anses for at være af Betydning for Samfundet, skal faa taalelige Vilkaar at fortsætte under.

Vi har under Kommissionens Arbejde stadig søgt at holde en bestemt Linie og skal i denne Henseende henvise til:

- A. Privatbanernes Fællesrepræsentations Henvendelse af 7. November 1936 til Ministeren for offentlige Arbejder.
- B. Amtmand Saxilds Udtalelser paa Trafikkommissionens Plenarmøde den 16. December 1937.
- C. Landstingsmand Gudik Gudiksens Bemærkninger af 9. Juni 1938.
- D. Amtmand Saxilds Udtalelser paa Plenarmødet den 26. Januar 1939.

I førstnævnte Henvendelse, der fremkom før Kommissionens Nedsættelse, anførtes 12 Punkter, indeholdende Forslag om Hjælp til Privatbanerne, nemlig:

1. Betalingen for Postbesørgelsen paa Stationerne.
2. Betalingen for Postbefordringen i Togene.
3. Den gensidige Vognoverenskomst.
4. Fragtmoderationer i Forbindelse med Statsbanerne.
5. Privatbanernes Modernisering i Henhold til Loven af 14. Marts 1931 (Moratorium).
6. Privatbanernes Tilslutningsafgift for Optagelse og Medafbenyttelse af Statsbanestationer.
7. Privatbanernes Afgift til Statsbanerne for Opstilling af Person- og Godsafregning.
8. Skolebørns Befordring paa Privatbanerne.
9. Fortsat Modernisering af Privatbanerne.
10. § 4-Udvalget og Blinklysene.
11. Mergeltransporter paa Privatbanerne.
12. Dækning af Privatbanernes Underskud ved Statstilskud.

I Amtmand Saxilds under B. nævnte Indlæg blev opgjort, hvorledes Stillingen da var til de 12 Punkter; men vi skal her resumere, hvorledes Stillingen er i Øjeblikket:

Punkt 1 og 2 — Betaling for Postbesørgelse og Postbefordring — er ikke behandlet i Kommissionen, og Privatbanerne ønsker nu Spørgsmaalene afgjort ved direkte Forhandling mellem Privatbanernes Fællesrepræsentation og Postvæsenet.

Punkt 3 — Vognoverenskomsten — er ordnet ved direkte Forhandling mellem Fællesrepræsentationen og Statsbanernes Generaldirektorat.

Punkt 4 — Fragtmoderationer — Dette Punkt er ikke drøftet i Kommissionen, og Privatbanerne har intet imod at forsøge direkte Forhandling med Statsbanerne i de Tilfælde, der kan foreligge.

Punkt 5 — Privatbanernes tidligere Modernisering — Kommissionen har behandlet dette Spørgsmaal, og de af Kommissionen opstillede Forslag herom kan vi tiltræde.

Punkt 6 — Tilslutningsafgift — Dette Punkt er optaget af Kommissionen, og vi kan slutte os til Forslaget, der herom er stillet.

Punkt 7 — Afregninger med Statsbanerne — Dette er et mindre Spørgsmaal, som Privatbanerne kan trække tilbage til senere Forhandling med Statsbanerne.

Punkt 8 — Skolebørns Befordring — Dette Punkt er imødekommet gennem Forhandling mellem Privatbanerne og Undervisningsministeriet.

Punkt 9 — Fortsat Modernisering — Kommissionen her herom stillet Forslag, som i væsentlig Grad vil betyde Støtte for Privatbanerne, men vi ønsker dog, at Støtten udvides til at omfatte alle levedygtige Baner, og henviser til vort nedenfor anførte Forslag om bedre Laanevilkaar for den tænkte Støtte.

Punkt 10 — Blinklys — Dette Spørgsmaal er ordnet ved direkte Forhandling mellem Ministeriet for offentlige Arbejder og Privatbanernes Fællesrepræsentation.

Punkt 11 — Mergeltransporter — Dette Spørgsmaal kan i denne Sammenhæng betragtes som trukket tilbage, da der forhandles direkte herom mellem Landbrugsministeriet og Banerne.

Punkt 12 — Statstilskud — Dette Punkt er indgaaende behandlet i Kommissionen, men vi har ikke fundet Tilslutning til de forskellige herom fremsatte Ønsker og skal nu henvise til vort nedenstaaende Forslag, der efter vor Formening er baade moderat og forstaaende over for de principielle Vanskeligheder; men Spørgsmaalet er betydningsfuldt for en Del Privatbaner og de i disse interesserede Kommuner.

I Amtmand Saxilds Udtalelser paa Plenarmødet den 16. December 1937 gjordes der udførlig Rede for vort Syn paa Privatbanerne og det paa Møderne fremkomne.

Det tilbagevistes, at en væsentlig Del af Danmarks Privatbaner skulde staa for Fald, idet det hævdedes, at kun ganske enkelte Baner maaske maatte ophøre, men at de allerfleste Baner kunde hjælpes paa fuld ud forsvarlig nationaløkonomisk Maade, og at de fornødne Beløb hertil ikke vilde være afskrækkende.

Det anførtes, at Amtsmøderne havde givet klart Bevis for Kommunernes bestemte Ønske om at opretholde Privatbanerne, der var livsvigtige for dem, og at Kommunerne vilde vise sig stadig at være offervillige, naar der blot blev ydet nogen Støtte fra anden Side.

Næst at fremhæve Statens og Kommunernes store Kapitalinvesteringer i Privatbanerne, og at et fornuftigt Samarbejde mellem Privatbaner og Biler og Privatbaner og Statsbaner rundt om i Landet havde haft gode Resultater, pegedes der paa, at Statsbanerne havde stor Interesse i Privatbanernes Opretholdelse, at der burde oprettes en Institution, som kunde følge Udviklingen og retlede Trafikken paa nationaløkonomisk forsvarlig Maade, at Koncessionsudstedelserne for baade Person- og Lastbilruiter burde ledes gennem et uafhængigt Trafiknævn, og at Mulighederne for Forenklinger af Banernes Drift ved visse Sammenlægninger stadig skulde have for Øje, f. Eks. ved en mere amtsvis Bedømmelse af Banerne.

Man gav Generaldirektøren for Statsbanerne Ret i, at disse næppe kunde drive Privatbanerne saa billigt, som de i Øjeblikket drives, hvorfor man tog Afstand fra Statens eventuelle Overtagelse af alle Privatbaner, men pegede i denne Sammenhæng paa, hvor store Beløb der af Staten ofredes paa Statsbanernes Modernisering, hvorfor økonomisk Støtte til Privatbanerne syntes naturlig.

Med Hensyn til det for Kommissionen fremdragne Spørgsmaal om Indførelse af Trykluftbremser paa Privatbanernes Godsvogne skal vi udtale, at det efter vor Formening er nødvendigt, at Staten stiller det i saa Henseende fornødne Beløb til Raadighed for Privatbanerne, og at dette Beløb holdes uden for Beløbet til den almindelige Modernisering af Privatbanerne, fordi denne Udgift ikke er ønsket af Privatbanerne, men er foranlediget ved Statsbanernes Indførelse af Trykluftbremseser.

Landstingsmand Gudiksen advarede i sit Indlæg den 9. Juni 1938 imod, at det sloges fast, at ingen Bane under nogen Form kunde faa Tilskud til Driften. Han pegede paa Banernes Ydelser til Samfundet ved Samtrafik med Statsbanerne og ved Skabelsen af store Grundværdier og Ejendomsskyldsværdier og hævdede, at Staten ikke kunde afvise sin Pligt til at støtte saadanne Baner og Egne. Han anbefalede Støtte til de Kommuner, der havde faaet bygget Privatbaner i den særlig dyre Tid, og pegede sluttelig paa, at en ny Omnibuslov i en tilfredsstillende Affattelse kunde føre vore Trafikforhold ind i mere rolige og sunde Spor.

I Plenarmødet den 26. Januar d. A. gik Amtmand Saxild atter imod, at de fremkomne Forslag til Statsstøtte intet indeholdt om Tilskud til Dækning af Driftsunderskud, og antydede en Ordning, hvorved et vist Beløb stillede til Raadighed for Ministeren til Fordeling efter de paagældende Regnskabsaars Afslutning. Angaaende en samlet Trafikplan pegede han paa Ordningerne, der var gennemført paa Bornholm og i Hjørring Amt og var under Overvejelse i Holbæk og Viborg Amter, og han slog til Lyd for Oprettelse af et Udvalg, der kunde være vejledende i Ordningen af Trafikproblemerne ved Oprettelse af Trafikselskaber og Ordningen af Spørgsmaal mellem Statsbanerne og Privatbanerne.

Vi maa endvidere udtale, at vi ser paa Danmarks Jernbanenet saaledes, at enhver Gren danner en Fødeaare til det øvrige Net, og skæres en Gren af, betyder det en Svækkelse for hele Banesystemet. — Gods eller Personer, der først engang er kommet paa Bil, vil som Regel blive meget længere paa denne end til det Punkt, hvor den afskaarne Gren naaede det øvrige Net.

Vi er indforstaaet med, at der findes enkelte Privatbanestrækninger, hvor Linieføringen og hele Udviklingen har været saa ugunstig, at de burde afløses af Person- og Lastbilruter, men skal den Egn, som derved bliver uden Bane, have en god Trafikbetjening, og vil man ikke risikere en ødelæggende Konkurrence mellem disse nye Ruter og bestaaende Nabobaner, maa vi anse det for ønskeligt, at saadanne nye Ruter bliver samlet i Driftsselskaber sammen med Egnens øvrige Trafikmidler, saaledes at de paagældende Selskaber overtager Pligt til at besørge hele Trafikken, saavel Spidsbelastninger som Udkørsel af Smaagods til spredt Bebyggelse. I øvrigt maa vi i denne Forbindelse pege paa, at Udtrykket „Dør til Dør“-Trafikken er et Slagord for Bilerne, som kun passer ved Kørsel fra mindre Byer ud til disses Opland, og ikke naar der bliver Tale om at besørge hele et større Oplands Trafik, i hvilket Tilfælde der maa etableres Samle- og Distributionsstationer, hvorimellem Godset befordres ved store Biltog, og hvorfra mindre Biler fordeler Godset inden for de større Byer som ud til den spredte Bebyggelse i Oplandet, — altsaa Banernes Metoder med Udkørsel pr. Bil. Spørgsmaalet om Bilernes Overtagelse af den samlede Stykgods- trafik inden for større Omraader har ogsaa i Udlandet været under Debat, jfr. saaledes Redegørelsen i „Nordisk Järnbanetidsskrift“, Hæfte 6, Juni 1937, hvor Reichsbahnoberrat Burger paaviser den forkerte Bedømmelse af Bilernes Evne til at paatage sig Stykgods- befordringen og bl. a. kommer til følgende Konklusion:

„Paa Stykgodstrafikken kan Bilerne kun tjene Penge, saa længe de selv frit kan vælge Godset“.

Vi maa ud fra disse Betragtninger formene, at der bør vises den største Varsomhed, naar der bliver Tale om at nedlægge Privatbaner. Vi maa endvidere pege paa, at Privatbanerne er Statsbanernes gode Akvisitører, og de 11—12 Mill. Kr. aarlig Indtægt af Samtrafikken, som Statsbanerne ifølge deres Driftsberetning har fra Privatbanerne, alene hidrørende fra de gennemgaaende Billetter og det direkte ekspederede Gods, vil ved en nøjagtig Gennemgang af hver Banes Forhold vise sig at stige med flere Mill. Kr. — Derfor maa ogsaa Statsbanerne have den største Interesse i Privatbanernes Opretholdelse gennem sunde Støtteforanstaltninger.

Naar det saa stærkt er fremhævet, at Staten kun er Aktionær i Privatbanerne, og at det tilkommer i første Række de interesserede Kommuner at støtte disse, maa vi pege paa Statens og Statsbanernes store økonomiske Interesse i Privatbanernes Opretholdelse, og endvidere maa vi hævde, at Staten paa mangfoldige Punkter har grebet og stadig griber ind i Privatbanernes Drift og Økonomi: Fastsættelse af Takster, Køreplaner, Budgetter, Lønninger, Arbejdstid, Sikkerhedsforanstaltninger, Reglementer, Konkurrence- spørgsmaalet over for Statsbanerne, Brandforanstaltninger (Loven af 11. Marts 1921, der kostede Banerne store Summer), Krydsningsforanstaltninger og meget andet, hvilket vi i og for sig finder rimeligt og naturligt, da Privatbanerne i Virkeligheden slet ikke er private, men er Statens og Samfundets; men saa maa Staten ikke skyldes sig ind under det juridiske Aktionærbegreb.

Vi maa derfor anse det for ganske naturligt ud fra ovenstaaende Betragtninger, om Staten gik langt videre i Støtten til Privatbanerne, end Flertallet har foreslaaet, og vi fremsætter disse Bemærkninger i det Haab, at Regering og Rigsdag vil medtage den i de kommende Overvejelser.

Da vi imidlertid lægger Vægt paa, at der er den mindst mulige Uoverensstemmelse med Flertallet, skal vi nedenstaaende formulere vort Minimum af Ændringer:

A. I Pag. 7, 2. Stk. efter „Kommissionen kan ikke tilraade, at Staten ved direkte Tilskud deltager i Dækning af Privatbanernes Underskud“ tilføjes „men kan anbefale, at der af Staten stilles en Sum aarligt til Ministerens Raadighed at fordele efter et Skøn til enkelte Baner ikke som direkte Andel i Driftsunderskuddet, men paa lignende Maade, som Forholdet er ordnet ved andre Love, der bemyndiger vedkommende Minister til at fordele Statstilskud til Kommuner, som har haft ekstraordinært store Udgifter“.

Ved Fordelingen af den omhandlede Sum mener vi, at der burde tages særligt Hensyn til de Baner, der ikke paa anden Maade kan opnaa Statsstøtte eller kun kan opnaa en ubetydelig Statsstøtte.

B. I Pag. 10 rettes „IV. . . .“ saaledes „IV. Baner, hvis Forhold er saadanne, at Kommissionen ikke kan tilraade Statsstøtte i Form af nye Laan. jfr. dog foran om særlig Statsstøtte og om Tilslutningsvederlagene samt nedenfor om eventuel Indrømmelse af Moratorium for ældre Moderniseringslaan“. Desuden rettes paa de følgende Sider 11 i 3. Stk., 3. Linie, og 16 og 2. Stk., 1. Linie, Ordene „maa fraraade“ til „ikke tilraade“.

C. Pag. 14, 4. Stk. ændres til følgende: „Der søges efter nærmere Bestemmelse af Ministeren for offentlige Arbejder tilvejebragt Bevilling til Ydelse af yderligere Moderniseringslaan til Privatbanerne. Disse Laan ydes paa samme Betingelser som tidligere Moderniseringslaan, jfr. Lov Nr. 53 af 14. Marts 1931:

1. hele Laanet forrentes og afdrages.
2. kun Halvdelen af Laanet forrentes og afdrages.
3. kun Fjerdedelen af forrentes og afdrages.
4. Rente $4\frac{1}{4}$ pCt. p. a. og Afdrag inden for et Tidsrum af 25 Aar.
5. Laanet ydes som Aktiekapital mod Tegning af et lige saa stort Beløb fra anden Side“.

D. I Pag. 15 under *b* ændres „ $\frac{2}{3}$ “ til „ $\frac{1}{2}$ “.

Ligeledes rettes paa Side 13 i 4. Stk., 4. Linie „ $\frac{2}{3}$ “ til „ $\frac{1}{2}$ “.

Sluttelig skal vi pege paa, at de Kommuner, der er interesseret i Baner, anlagt i den dyre Tid og er tyngt af Forrentning og Afdrag af store Banelaan, paa en eller anden Maade bør have yderligere Hjælp.

Et Mindretal (*Chr. Vejre, Herlak og Jul. Nielsen*) kan tiltræde den foreslaaede Gruppering af Privatbanerne efter disses trafikmæssige Betydning, ligesom Mindretallet kan tiltræde Forslaget om Ansættelses- og Pensionsspørgsmaalet for de ved de likviderede Baner ansatte Tjenestemænd. Mindretallet kan derimod ikke tiltræde den foreslaaede Form for Statsstøtte til de under II—III nævnte Baner, da en saadan Foranstaltning ikke vil bidrage til Løsning af de foreliggende Trafikspørgsmaal.

Mindretallet er ikke enigt i, at Kommissionens Arbejde med Hensyn til Opstilling af en samlet Trafikplan for Jernbanernes Vedkommende bør begrænses til Spørgsmaalet om Sanering af visse Banelinier enten ved ren Nedlæggelse, som foreslaaet af Flertallet for Himmerlandsbanerne, eller ved en Ændring i Driftsformen, som foreslaaet f. Eks. for Assensbanen.

En saadan Begrænsning af Kommissionens Arbejde findes ikke at være i Overensstemmelse med den Kommissionen stillede Opgave, jfr. Trafikministerens Skrivelse af 30. December 1936 til Kommissionens Formand. Saneringsforanstaltninger som Nedlæggelse af Baner eller Indskrænkning af Driften er kun en Videreførelse af den Jernbanelikvidation, som paabegyndtes for nogle Aar siden og som Automobilimporten og andre i en udvidet Automobilkørsel interesserede Kredse stærkt har tilskyndet, men som anerkendte Socialøkonomer alvorligt har advaret imod, bl. a. under Hensyn til de store Krav paa fremmed Valuta, som vil blive en Følge af en saadan Udvikling.

Mindretallet har den Opfattelse, at Nedlæggelse af Jernbanelinier i noget større Omfang vil være en meget betænkelig Sag, idet selv den mindste Banelinie er Led i en samlet Organisme, hvor hver enkelt Del har sin transporterhvervende Betydning.

Denne almindelige Betragtning behøver ikke at føre til den Slutning, at der overhovedet ingen Banelinier bør nedlægges, men dens Konsekvens maa være, at der i den Udstrækning, som det er muligt, maa træffes Foranstaltninger til en Befæstelse af de Baner, der endnu et godt Stykke ud i Fremtiden har offentlige Trafikopgaver at løse.

En saadan Befæstelse af de under Gruppe II—III opførte Privatbaner sker ikke paa nogen betryggende Maade ved Hjælp af de af Flertallet foreslaaede Støtteforanstaltninger. En virkelig Styrkelse af Landets samlede Jernbanenet vil derimod kunne opnaas ved at samle alle Baner under en Ledelse. Mindretallet mener derfor, at der bør søges Lovhjemmel, saaledes at Trafikministeren efter Forhandling med Privatbanernes Koncessionshavere kan inddrage de Privatbaner, som Kommissionen efter sine Undersøgelser anser som værende af Betydning for den offentlige Trafikvirksomhed (Banerne under Gruppe I—III og efter nærmere Undersøgelse visse Baner under Gruppe IV) under Statsbanernes Administration.

Herved vilde der være tilvejebragt en rationel Løsning af denne vigtige Side af Trafikproblemet, og en af Vanskelighederne for at tilrettelægge en samlet Trafikplan vilde være ryddet til Side.

Mindretallet skal pege paa nogle af de Ulemper, der er forbundet med den nuværende Splittethed i dansk Jernbanedrift.

Paa de Møder, Kommissionen afholdt i de forskellige Amter, blev i særdeles mange Tilfælde fra Privatbanernes Side gjort gældende, at den Omstændighed, at man med forholdsvis korte periodiske Mellemløb i de kommunale Forsamlinger skulde tages Stilling til Spørgsmaalet om Dækning af Privatbanernes Underskud, fremkaldte en saadan Usikkerhed, at Driftsledelsens Dispositioner vanskeliggjordes, hvilket bidrog til at svække Banens Konkurrencemuligheder.

Ligeledes blev fra de kommunale Repræsentanters Side paa Møderne stærkt fremholdt og kritiseret, at Befolkningen i de Egne, som havde Privatbane i Modsætning til de, der blev betjent af en Statsbane, var paalagt en dobbelt økonomisk Belastning, idet den foruden at skulle bidrage sin normale Part til det aarlige Tilskud, som Statskassen yder Statsbanedriften, tillige og alene skulde dække sin lokale Banes Underskud.

Ingen af disse efter Mindretallets Opfattelse meget betydelige Ulemper ved den nuværende Jernbaneordning ændres ved Flertallets Forslag.

Privatbanernes Underskud skal stadig dækkes af Kommunerne og vil fremdeles give Anledning til lokale Uoverensstemmelser og Rejsning af Spørgsmaalet om Driftens Indskrænkning eller Banens Nedlæggelse — og fremkalde netop hele den Usikkerhed i Baneledelsen, der er fremholdt som uheldig og konkurrencesvækkende.

De paagældende Egenes Befolkning vil fremdeles føle det som en Uretfærdighed at skulle dække Baneunderskud paa 2 Steder, og saaledes være paaført en Særbeskatning, og Uviljen herover vil meget vel kunne vende sig mod Banerne og blive til Skade for en hensigtsmæssig Trafikudvikling.

Det er blevet anført, at det særlige Incitament, som nu formedelst Muligheden for gennem Kommunerne at komme til at dække Privatbanernes Underskud, er til Stede, og som menes at tilskynde den lokale Befolkning til at bruge Banen, vil bortfalde efter Overgang til Statsdrift.

Mindretallet føler sig slet ikke overbevist om dette Arguments Vægt, og hidtil har det nævnte Incitament heller ikke været særlig virksomhedsfuldt, saaledes at det vil kunne paavises, at Privatbanerne i højere Grad end Statsbanerne har bevaret Transporterne.

Det vil antagelig ogsaa gaa saaledes i Fremtiden, at den enkelte Forsender benytter det Befordringsmiddel, som han i hvert enkelt Tilfælde finder mest hensigtsmæssigt, uden at føle sig paavirket af den eventuelt deraf flydende kommunale Efterregning.

Et langt bedre virkende Incitament for Benyttelse af Banerne end Udsigten til at skulle deltage i Underskudsdekningen vil det efter Mindretallets Opfattelse være at skaffe Banerne mere sikre Driftsvilkaar og dermed bedre konkurrencemæssige Betingelser gennem en mere rationel Udnyttelse af det forhaandenværende Baneberedskab og en Forøgelse af hver enkelt Banelinies Driftskapacitet.

Paa enkelte Amtsmøder fremsattes fra Privatbanernes Side Udtalelser, som lod formode, at der i hvert Fald paa visse Omraader gør sig et Konkurrenceforhold gældende mellem Stats- og Privatbaner, som undertiden har gjort Transporterhvervelse noget vanskelig for de sidstnævnte. Selv om det kun drejer sig om lokale Foreteelser, saa antyder det fremsatte alligevel noget om, at det nødvendige Samarbejde mellem Banerne indbyrdes har sine daglige Besværligheder, som lægger Beslag paa et Energiforbrug, af hvilket der kunde gøre mere nyttig Anvendelse.

Det her anførte taler for en Sammenslutning af alle de her i Landet eksisterende Jernbaner af almen trafikmæssig Betydning. En saadan Statsovertagelse skulde formentlig ikke kunne volde Vanskeligheder eller støde paa Modstand hos de nuværende Koncessions-

havere. Privatbanerne i Danmark tilhører jo Befolkningen, d. v. s. henholdsvis Staten og de betræffende Kommuner, og Benævnelsen Privatbaner er for saa vidt misvisende, som den leder Tanken hen paa privatkapitalistiske Baneselskaber.

Det forekommer derfor Mindretallet, at Trafikkommissionen, som har faaet den Opgave at udarbejde en for Landets Forhold hensigtsmæssig Trafikplan, ikke kan se bort fra de foran nævnte og andre ved en stærkt decentraliseret Jernbanedrift forbundne Ulemper. En Decentralisation er for Privatbanernes Vedkommende endda videreført saa konsekvent, at Privatbanenettet udgør ca. 50 forskellige af hinanden adskilte Administrationsenheder.

Mindretallet er af den bestemte Opfattelse, at det mangelfulde Samarbejde mellem Privatbanerne indbyrdes og mellem disse og Statsbanerne svækker samtlige Baners Betydning som Trafikfaktor, idet en effektiv Udnyttelse af deres samlede Beredskab og Trafikmuligheder vanskeliggøres. Motorkøretøjerne faar derved uberettigede konkurrencemæssige Fordele, og Offentligheden bibringes et forkert Indtryk af de forskellige Trafikmidlers Fortrin og Mangler.

En Fortsættelse af denne Decentralisation af Banedriften vil derfor være vel egnet til at forstærke den tilstedeværende Tilbøjelighed til at livkidere Jernbanernes Sidelinier — en Udvikling, der ogsaa vil svække de øvrige Linier, for hvilke Sidelinierne er Føderuter, — og være uheldig saavel af samfundsmæssige som af transportmæssige Grunde.

Samfundsmæssigt set vil en Banenedlæggelse af blot nogenlunde stort Omfang ikke være tilraadelig, da Følgen deraf umiddelbart vil blive en stærk Forøgelse af Bilmateriellet — hvis Topbelastningerne skal kunne afvikles som hidtil — og desuden vil en kostbar Forstærkning og Udvidelse af Vejnettet blive nødvendig. Der er i øvrigt ikke ført Bevis for, at Bilerne vil være i Stand til at overtage Banernes Transport af store Varemængder f. Eks. hurtig Bortkørsel og Fordeling af Grovgods, som afskibes i vore Havne. En hurtig Afvikling af denne Transport, som er af megen Betydning for Erhvervslivet, er kun mulig ved, at Banerne til enhver Tid kan stille det fornødne Antal Vogne til Raadighed. Dette Forhold blev i øvrigt paavist af den jyske Handelsstands Repræsentant, Konsul Abel, ved Trafikkommissionens Møde i Aalborg.

Paa dette og andre betydende Omraader vil Banerne — og navnlig et samlet og velorganiseret Jernbaneberedskab — endnu i lang Tid være Motortrafikken ad Landevejene overlegent, og det er Mindretallets Opfattelse, at ogsaa disse Grunde taler for, at man paa det nuværende Erfaringsgrundlag bør gaa meget forsigtigt til Værks med Hensyn til at erstatte Baner med Biler.

Set fra et samfundsmæssigt Synspunkt vil en saadan Udvikling, der fører den offentlige Trafik bort fra de Trafikmidler, som ejes og drives af Samfundet, over til privatkapitalistisk Driftsformer, betyde et socialt og kulturelt Tilbageskridt, og den er afgjort stridende mod de Retningslinier, som i de sidste 50 Aar har været fulgt ved Anlæg og Drift af mere almen Transportvirksomhed her i Landet.

En samfundsmæssig set gavnlig Trafikudvikling vil efter Mindretallets Opfattelse bedst fremmes ved at samle det relativt lille danske Jernbanenet i et organisk Hele. Man vil derved tilvejebringe Sikkerhed for, at en eventuel fremtidig Banesanering ikke kommer til at foregaa i hurtigere Tempo end almene Hensyn gør det ønskeligt, og derhos kunne opnaa at yde Befolkningen bedre og mere ensartede Trafikvilkaar samt stille alle Landets Egne mest mulig paa lige Fod i trafikmæssig Henseende.

Med Henvisning til disse Begrundelser skal Mindretallet indstille, at der søges fornøden Hjælp til at tilvejebringe en Sammenslutning af Landets Stats- og Privatbaner.

Et Mindretal (*Ipsen*) kan ikke tiltræde, at eventuelle Moderniseringslaan til Privatbanerne anvendes til Erhvervelse af private Omnibus- og Fragtruter eller Etablering af saadanne Ruter i Konkurrence med bestaaende Ruter og maa anse det for uheldigt, at Staten saaledes skulde yde Støtteforanstaltninger, der vilde kunne medføre formindsket Skatteindtægt for Kommunerne, idet de nævnte private Erhverv nu svarer Erhvervsskatter.

I øvrigt vil efter Mindretallets Mening de økonomiske Fordele, som Jernbanerne ad denne Vej kunde opnaa, være af ringe Betydning set i Forhold til de foreliggende Driftsunderskud, navnlig for saa vidt angaar de i Gruppe III opførte Jernbaner; ydermere viser Erfaringerne (Bilag II Omnibusruter Side 9) at Jernbanernes Omnibuskørsel i en Række Tilfælde foregaa med Tab.

Privatbanernes Repræsentanter: Gudiksen og Saxild, har udtalt sig for, at Person- og Lastbilruter, der afløser Privatbanestrekninger, bør samles i Driftsselskaber sammen med Egnens øvrige Trafikmidler. Med Henvisning til foranstaaende, maa Mindretallet nedlægge Indsigelse mod denne Tanke. Der ses ingen som helst Grund til en saadan forlods Stillingtagen til, hvorledes Trafikordningen bør være i Tilfælde af, at en Privatbane nedlægges, og det er aldeles ikke givet, at Person- og Godstransporterne vil søge til netop et saadant Driftsselskabs Linier; maaske vælges helt andre Veje, og her vil navnlig Handelsdygtigheden hos de forskellige Købstæders Erhvervsdrivende være af Betydning.

Særligt maa Mindretallet vende sig mod den Antagelse, at Afløsning af Jernbanerne vil ske ved Anvendelse af „tunge Biltog mellem Samle- og Distribueringsstationer, hvorfra minder Biler fordeler Godset“.

Automobiltransporternes samfundsmæssige Fordele ligger deri, at der kan disponeres over forholdsvis smaa Transportenheder, som kan sættes ind efter Behovet og paa de ønskede Tidspunkter. At etablere „Biltog“ vilde være et trafikalt Tilbageskridt og blive en Gentagelse af Jernbanetrafikken med netop de Mangler, som har bevirket, at Publikum efterhaanden i stedse større Udstrækning er gaaet over til at benytte Automobiltransport i Stedet for Jernbanerne.

Til Citatet af Reichsbahnoberrat Burgers Udtalelser skal bemærkes, at den største Del af Stykgodstransporter pr. Automobil her i Landet foregaa under Benyttelse af rene Vægttariffer, at Indehaverne af koncessionerede Ruter naturligvis ikke vilkaarligt kan udskyde Varer, der indleveres til Transport, og at Konkurrenceforholdet Automobiltransporterne imellem bevirker, at Reichsbahnoberrat Burgers Udtalelser ikke har Gyldighed her i Landet.

Et Mindretal (*A. J. Andersen, Dalsgaard, Gudiksen, Kyed*) ønsker at udtale:

Som anført Side 71 er omskrevne Baner ikke private Foretagender, men offentlige Institutioner, som saavel Stat som Kommuner gennem deres økonomiske Deltagelse har erkendt at være samfundsgavnlig Trafikmidler under dagældende Forhold.

Staten har givet Udtryk for denne Opfattelse ved i Anlægsudgifter for „Privatbaner“ at deltage med 76 Mill. Kr.

Mindretallet er af den Opfattelse, at det ikke kan have været Meningen at Staten ved nævnte Baners Oprettelse vilde skyde en økonomisk Særbelastning over paa Befolkningen i de Egne, hvor „Privatbanerne“ er blevet anlagt, tværtimod maa det modsatte snarere have været Tilfældet, idet en væsentlig Del af „Privatbane-Egnene“ er de tyndest befolkede, mindre gode, hvad Jordbonitet angaar, og med Hensyn til Befolkningens Skatteevne, maa det erkendes, at den er forholdsvis ringe.

Yderligere Bekræftelse paa, at det ikke har været Statens Hensigt gennem Aktieselskabssystemets Anvendelse at undgaa en økonomisk Risiko, har man derigennem,

at det ikke er et Princip, at Staten er gaaet ind for, idet der f. Eks. ved Lollands- og Østsjællandsbanen fra Statens Side er givet Garanti for Renteudbytte, hvilket vil sige, at Staten i disse Tilfælde er gaaet ud i den betydelige Risiko at sikre Kapitalen Udbytte.

Aktieselskabsformens Anvendelse er fra Statens Side ej heller noget Udtryk for principielt at unddrage sig Andel i et eventuelt Driftsunderskud, hvilket fremgaar deraf, at Staten andre Steder har bygget Baner med Tilskud fra Kommunerne, hvorefter Staten har overtaget Driften og derved senere følgende Underskud (jfr. Himmerlandsbanerne, Viborg—Herning, Salling og Videbækbanen).

Andre Steder, som f. Eks. ved Viborg—Aalestrupbanen, er Kommunerne Ejere af Banen, hvorimod Staten har overtaget Driften og dækker det derved følgende Underskud.

Det omvendte har man ogsaa Eksempler paa ved Nyborg—Faaborgbanen.

Af det anførte fremgaar, at der ikke har været nogen økonomisk Linie fra Statens Side over for „Privatbanespørgsmaalet“, men at Staten i det givne Tilfælde har handlet ud fra dette at give paagældende Egn Adgang til at faa Del i et samfundsmæssigt Gode, der i mange Tilfælde — ikke alene for paagældende Egn —, men for Samfundet som Helhed har været en udmærket økonomisk Faktor (Egnens Opdyrkning — Mergeltransport m. v.).

Statens Medbestemmelsesret ved Privatbanernes Drift gennem Regnskabs-, Takster og Udbyttegodkendelser samt Ret til i paakommende Tilfælde at overtage Banen paa nærmere fastsatte Vilkaar giver yderligere Bekræftelse paa, at det ikke er fra en Aktionærs Synspunkt, Spørgsmaalet er bedømt, men fra det samfundsmæssige.

Som Følge heraf kan Flertallet derfor ikke med Rette gøre de Betragtninger gældende med Hensyn til Statens Stilling over for „Privatbanerne“, som der er givet Udtryk for i dette Afsnit af Betænkningen, og som for en væsentlig Del gaar ud paa at paavise, at Staten skal betragtes som Aktionæren.

Særlig er denne Betragtning ikke holdbar, naar der foretages en nærmere Sammenligning mellem Statsbanerne og „Privatbanerne“.

De økonomiske Forhold har for begge Kategorier af Baner her i Landet ændret sig (som i andre Lande) som Følge af de tekniske Fremskridt paa Landevejstrafikkens Omraader.

Manglende Rentabilitet og Underskud er Fællesmærket for Banerne.

For Statsbanernes Vedkommende dækkes Underskuddet gennem Skatter, hvori alle Skatteyderne deltager, hvorimod Privatbanernes Underskud alene udlignes af paagældende Egns kommunale Skatteydere, stærkest tynger det Landkommunernes Skatteydere, der ikke alene i Almindelighed betaler den største Part, men for Ejendomsbesidderne bliver det en dobbelt Beskatning derved, at ogsaa Amterne deltager i Dækningen ved Siden af Landkommunerne. Selv om den mindre Part falder paa Oplandets Byer, virker den under alle Omstændigheder ogsaa som en Særbeskatning.

Dette er Forholdet for „Privatbane-Egnene“ i Modsætning til „Statsbane-Egnene“.

Nogen samfundsmæssig Retfærdighed kan ikke udledes af en saadan Fremgangsmaade, og endnu grellere bliver Forholdet i de fleste Tilfælde, naar man sammenligner Egnenes økonomiske Forhold.

Her overfor fremføres Side 72 (sidste Stk.) følgende:

„Hertil maa bemærkes, at Statsbanernes Virksomhed jo saa langt fra alene kommer „Statsbane-Egnene“ til gode, men — gennem Statsbanernes Opgave som Hovedfaktor i Landets Person-, Post- og Godstrafik og som i Realiteten bestemmende for Transportprisernes Niveau — ogsaa saavel Privatbaneegne som Egne, hvor slet ingen Baner findes.“

Denne Begrundelse kan imidlertid med samme Ret gøres gældende i modsat Retning, nemlig at Privatbanerne ogsaa kommer Statsbaneegnens Beboere til gode, naar de ønsker at befordres pr. Bane i de Egne, hvor kun Privatbanetrafikken findes (jfr. f. Eks. Befordringen til Svendborg).

En fortsat Sammenligning mellem Forholdene vedrørende Statsbaner og „Privatbaner“ turde være overflødig, da ingen kan være i Tvivl om, at Privatbanerne saavel som Statsbanerne er oprettet for at give Landets Borgere ligelig Adgang til dette trafikale Gode, og derfor maa en ligelig Fordeling af Byrderne ved fortsat Opretholdelse eller delvis Afvikling af Banenettet ogsaa tilstræbes, thi det er selvsagt urimeligt at kræve af Beboerne i „Privatbaneegne“, at de foruden at betale deres Part af det driftsmæssige Underskud i Statsbanerne, samt i Tilskuddet til Statsbanepersonalets Pensionering ogsaa skal kunne gaa med til for en Aarrække at garantere Driftsunderskuddets Betaling i Privatbanen, Renter og Afdrag paa Moderniseringslaan. Tilskud til Personalets Pensionering foruden de højere Takster, der er gældende for Person- og Godsbefordring for dem, der bor ved Privatbane fremfor ved Statsbane.

En saa uretfærdig Fremgangsmaade — samfundsmæssig set — kan ikke opretholdes og endnu mindre yderligere uddybes gennem Kravet om fleraarig Garanti for Opretholdelse.

Som Følge heraf kan Mindretallet ikke give Tilslutning til de Opfattelser og Forslag, der fra Flertallets Side er gjort gældende og fremsat i dette Afsnit af Betænkningen.

Ikke alene vil de af Flertallet foreslaaede Ordninger opretholde og eventuelt yderligere uddybe Uligheden mellem de Egne, i hvilke Befolkningen betjenes henholdsvis af Statsbanerne og „Privatbanerne“, men ogsaa fortsat opretholde Usikkerheden for Privatbanernes Drift, idet Tilsagnet om lokale Tilskud med forholdsvis korte Tidsmellemlum skal fornyes.

En saadan Tilstand vil som ogsaa et Medlem af Kommissionen, Chr. Vejre, har anført, være et Minus, idet Driftsledelsen svækkes i sine Dispositioner, ligesom Banens Konkurrenceevne formindskes derved.

Det af Mindretallet Chr. Vejre, Herlak og Jul. Nielsen stillede Rationaliseringsforslag, gaaende ud paa en Sammenslutning af samtlige Landets Baner under een Ledelse vil ikke bringe det ønskede Resultat, hvad Økonomien angaar, men uden Tvivl foraarsage et væsentlig større Driftsunderskud end det nuværende Statsbanenet plus „Privatbanerne“ har tilsammen.

Man maa i den Forbindelse formene, at Flertallet har Ret i, at en saadan Sammenslutning vil betyde, at der vil blive langt større Krav til de sekundære Baner end nu og altfor store i Forhold til de Indtægtsmuligheder, der i bedste Fald vil være for adskillige af disse Baner med særlig egnstrafikal Betydning.

Med Hensyn til Privatbanernes Klassificering kunde Mindretallet have ønsket denne foretaget paa en anden Maade end sket er og uden Hensyn til, om den enkelte Bane i Øjeblikket er i Stand til at bære sig eller ikke, nemlig alene efter om Banen har almen, d. v. s. landstrafikal Betydning, særlig egnstrafikal Betydning (i hvert Tilfælde for nogle Aar), hvorimod de Baner, der ikke kan henregnes til nævnte 2 Klasser, maa henvises til „individuel“ Behandling.

Mindretallet er af den Opfattelse, at man ved en saadan Fremgangsmaade bedre vilde være kommen til Drøftelsen af en virkelig Sanering af Banenettet, hvilken Flertallets Forslag har vanskeliggjort, ligesom dette efter Mindretallets Opfattelse ikke indeholder et tilstrækkeligt økonomisk Grundlag for en rationel Sanering.

I saa Henseende finder Mindretallet, at de af Medlem af Kommissionen P. Christensen (Købstadforeningernes Repræsentant) foreslaaede Retningslinier vedrørende

Privatbanernes økonomiske Forhold er mere rationelle med Henblik paa Opretholdelsen af den nødvendige Banetrafik.

Endvidere opnaas der herved retfærdigere Dækningsregler for Driftsunderskud end de nu gældende samtidig med, at der for de særlig egnsrafikale betydende Baner fortsat — gennem de interesserede Kommuner Deltagelse i Banernes Ledelse og Medansvar for Økonomien — opretholdes Egn-Interesser for Banernes Trivsel.

De Baner, der ikke med Rette kan anbringes i *een* af de 2 nævnte Klasser, vil næppe blive opretholdt medmindre en Banes Økonomi giver nogenlunde Grundlag herfor, og heraf fremgaar, at der efterhaanden vil finde en Afvikling Sted for de ikke klassificerede Baner, og ved denne Afvikling vil Statens Medvirken være paakrævet baade med Hensyn til Tilrettelæggelsen af den for paagældende Egn til Erstatning for Banen nødvendige Rute- og Fragtbiltrafik, og med Hensyn til at faa den økonomiske Afvikling foretaget paa en rimelig Maade, saavel for den paagældende Egn, som for det til Banen knyttede Personale, der ikke — efter de foreslaaede Regler — kan overgaa til Statsbanen, andre Privatbaner eller Rutebiltrafikken.

Det er Mindretallets Opfattelse, at den Pension, som dette Personale har haft begrundet Forventning om at kunne opnaa ved Afgang under normale Forhold, maa tilsikres det paa den Maade, at hvad der mangler i at blive dækket gennem den gældende Pensionsordning vil være at udrede af de i Banen interesserede Kommuner og Staten med Halvdelen fra hver Side.

Mindretallet er af den Opfattelse, at der ikke herved skabes nogen Præcedens, idet de ekstraordinære Forhold maa tages i Betragtning, ligesom Sagen maa bedømmes under Hensyntagen til Grundlaget for Banernes Oprettelse.

For øvrigt er denne Fremgangsmaade med Hensyn til ekstraordinære Afgang for Banepersonale paa Linie med den, der benyttes af Statsbanerne (tvungen Afgang ved 65 Aars Alderen, nu 66) for at nedbringe Personalets Størrelse.

H. F. Ulrichsen ønsker at fremsætte følgende Bemærkninger, der i det hele og store ligger paa Linie med forannævnte Mindretal:

Den af Flertallet foreslaaede Form for Støtteforanstaltninger til de under Gruppe 2 og 3 opførte Privatbaner løser ikke de forskellige Problemer. Uanset en saadan Støtte vil der stadig blive en Ulighed mellem de Egne, i hvilke Befolkningen betjenes af Statsbaner, og de Dele af Landet, der kun har Privatbane, og hvor der derfor baade i Form af Skatter skal betales til Dækning af Statsbanernes Underskud, og desuden gennem Kommunerne til Dækning af den lokale Banes Underskud, hvortil kommer, at der i Forvejen for Privatbanernes Vedkommende er højere Takster for baade Person- og Godsbefordring.

Ordningen fjerner heller ikke den betydelige Ulempe, at Privatbanerne lever i Usikkerhed, idet man med visse korte Mellemrum skal have fornyet de forskellige lokale Tilskud. En saadan Tilstand er, som ogsaa af Medlem af Kommissionen, Chr. Vejre, anført, et væsentligt Minus og svækker Driftsledelsens Dispositioner saavel som Banens Konkurrenceevne.

Naar man ikke følger det af Mindretallet, Chr. Vejre, Herlak og Jul. Nielsen stillede Forslag om en Sammenslutning af samtlige Landets Baner under een Ledelse, er det af økonomiske Grunde, idet man er overtydet om, at en saadan Sammenslutning vilde betyde, at der blev stillet langt større Krav til de sekundære Baner end nu, saaledes at det udvidede Statsbanenet uden Tvivl vilde faa et væsentlig større aarligt Driftsunderskud end det nuværende Statsbanenet plus Privatbanerne tilsammen.

Man er heller ikke tilfreds med den af Flertallet opstillede Klassifikation af Privatbanerne, der let vil blive misforstaaet af Offentligheden. I saa Henseende er Slangerupbanens Placering i Gruppe 4 et talende Eksempel. Trafikalt er Banen af en hel anden Type end samtlige andre under denne Kategori opførte Baner, og ogsaa økonomisk kan den komme til at indtage en Særstilling (jfr. herom Bemærkningerne om Banen Side 128). Man vilde i og for sig finde de af Medlem af Kommissionen Peder Christensen foreslaaede Retningslinier vedrørende Privatbanernes fremtidige Forhold mere rationelle, idet man derved i højere Grad fjernede de foran nævnte, ogsaa af Mindretallet Vejre anførte Ulemper.

Et Mindretal (*Jørgensen*) ønsker tilføjet følgende Bemærkning:

Ifølge Kommissoriet skal Kommissionen undersøge, hvilke Transportmidler, der bør nedlægges.

For at kunne iværksætte en saadan Undersøgelse maatte Kommissionen imidlertid samtidig med Jernbanenettet have beskæftiget sig ikke alene med det bestaaende Vejnet, men ogsaa med fremtidige Vejplaner, idet det er umuligt at udtale sig om, hvorvidt en Egn Trafikbehov fuldt ud kan dækkes — saaledes som Kommissoriet forlanger det — uden en samtidig Behandling af Vejnet og Jernbanenet.

Da Kommissionen imidlertid ikke har ment at skulle beskæftige sig med Vejnet, er Mindretallet af den Formening, at Grundlaget mangler for en Bedømmelse af de enkelte Jernbaneliniers Betydning for Tilfredsstillelsen af en Egn Trafikbehov, og kan som Følge deraf ikke tage Standpunkt.

6. Statsbanerne.

Som foran Side 12 nærmere udviklet maa Trafikkommissionens Arbejde med Hensyn til Opstilling af en Trafikplan for *Statsbanernes* Vedkommende i alt væsentligt begrænses til en Behandling af Spørgsmaalet om en *Sanering af visse Sidebaner*, medens samtlige Hovedlinier maa forudsættes at ligge uden for Kommissionens Arbejdsomraade.

Det kan nu vel altid være diskutabelt, hvilke Banestrækninger der maa betegnes som Hovedlinier og hvilke som mere sekundære Linier, ligesom det — som nedenfor nærmere uddybet — er forbundet med adskillig Vanskelighed at gøre de enkelte Strækningers økonomiske Driftsresultat op. Ud fra en almindelig Vurdering af Statsbanelinierne, baseret paa Undersøgelse af Strækningernes Forhold i Henseende til Køreplan, Trafikmængde, Betydning for Landsdelen eller som Led i gennemgaaende Trafik m. v. mener man at kunne fastslaa, at følgende Statsbanelinier maa betegnes enten som Hovedlinier eller som Sekundærlinier af saa forholdsvis stor Betydning, at de maa regnes at falde uden for Kommissionens nærmere Undersøgelse:

- 1) Nord- og Kystbanen.
- 2) Frederikssundbanen.
- 3) Strækningerne fra København til Kalundborg, Korsør og Gedser (saavel via Ringsted som via Køge).
- 4) Slagelse-Værsløv (Kalundborg) og Slagelse—Næstved.
- 5) Nyborg—Fredericia.
- 6) Fredericia—Frederikshavn.
- 7) Fredericia—Padborg.
- 8) Fredericia—Esbjerg.
- 9) Esbjerg—Struer—Langaa.
- 10) Bramminge—Tønder—Grænsen.
- 11) Tønder—Tinglev—Sønderborg—Mommarmark.
- 12) Vejle—Herning—Holstebro.
- 13) Skern—Skanderborg.
- 14) Struer—Thisted.
- 15) Aarhus Ø.—Grenaa og Randers—Ryomgaard.

For Nord- og Kystbanens Vedkommende er af Statsbanerne forelagt Kommissionen den som *Bilag IX* trykte Opgørelse for Finansaaret 1937—38, udvisende et Tilskud fra Staten til disse Baners Drift af ca. 2,7 Mill. Kr., naar Afskrivning og Forrentning medregnes. Det er samtidig fra Statsbanerne udtalt, at den gennemførte Elektrificering af Linierne fra København til Klampenborg og Holte har forbedret Driftsresultatet, men der foreligger ikke fra Tiden før Elektrificeringen Opgørelser, der direkte kan sammenstilles med Tallene for 1937—38.

For Thybanens Vedkommende gælder, at den efter en Undersøgelse i 1932 maatte forudsættes at give et forholdsvis meget betydeligt Driftsunderskud. Driftsresultatet da var imidlertid stærkt paavirket af Oddesund-Overfarten, og det blev i de følgende Aar væsent-

lig forbedret gennem delvis Motorisering, Forenkling af Stationstjenesten m. v. Banens Forhold er derhos dybtgaaende ændret ved Aabningen af Jernbane- og Færdselsbroen over Oddesund, og det vil efter Kommissionens Opfattelse være naturligt at se Tiden an i nogle Aar, før man atter underkaster Banen en driftsøkonomisk Undersøgelse. Det bemærkes i denne Forbindelse, at ikke alene Oddesundbroen, men ogsaa den i Løbet af 1939 tilkomne Vildsundbro kan faa Betydning for Landsdelens Trafik, den sidste navnlig, saafremt Sallingsundbroen senere skulde komme til, hvorved en helt ny Forbindelsesvej etableres mellem Nordthy og Nordøstjylland via Mors. Ogsaa Færdigbygningen af Havnen ved Hanstholm kan faa Betydning for Trafikken.

For den jyske Nordøstbane (Aarhus Ø.—Grenaa og Randers—Ryomgaard) gælder, at en Undersøgelse i 1932 gav til Resultat, at Banestrækningerne maatte forudsættes at give et betydeligt Driftsunderskud. Undersøgelsen resulterede i nogen Billiggørelse af Driften. Den fortsatte Anskaffelse af dieselelektriske Motorvogne har muliggjort det for Statsbanerne fra Foraaret 1939 at motorisere Driften med Forbedringer af Toggangen, der indebærer Muligheder for Forøgelse af Driftsindtægt og giver lavere Driftsudgifter. Hertil kommer, at disse to Landsdels-Baners Trafikmængde er betydelig, ligesom Driften af dem er en nødvendig Forudsætning for Driften af de 2 Privatbaner i Djursland (Ebeltoft Banen og Ryomgaard—Gerrild Banen). Det maa anses for hensigtsmæssigt efter nogle Aar under de nye Forhold at underkaste de to Banestrækninger en driftsøkonomisk Undersøgelse.

De to Smaabaner fra Vojens til Haderslev og fra Røde Kro til Aabenraa kan vel ikke betegnes som Baner af større Betydning, men de danner — under Hensyn til den sønderjyske Stambanes Anlæg i nogen Afstand fra Købstæderne paa Østkysten — et naturligt Supplement til denne Bane. Visse Togpar er allerede erstattet med Rutebiler, og denne Udvikling — eventuel Banedriftens Motorisering — tænkes udvidet, men om Strækningernes Nedlæggelse vil der i hvert Fald ikke i en nærmere Fremtid ventes at kunne blive Tale.

For Strækningerne Sorø—Vedde og Tønder—Højer

gælder, at Driften i Henhold til Lov Nr. 198 af 20. Maj 1933 er nedlagt, for saa vidt Personbefordringen angaar, men at der foreløbig paa dem opretholdes en Godsbefordring under enkle Former. Denne reducerede Drift kan, saafremt det skønnes ønskeligt, indstilles uden særlig Lovhjemmel, naar Tilslutning indhentes fra Rigsdagens Finansudvalg. De første Driftsresultater under den nye Driftsform synes at vise, at der er Udsigt til, at der under denne praktisk taget kan skaffes Balance mellem Driftsindtægterne og de beskedne Driftsudgifter. Statsbanerne følger stadig Udviklingen, og det kan forudsættes, at Sagen vil blive forelagt de bevilgende Myndigheder, saafremt den maatte forme sig uheldigt, hvorhos Spørgsmaalet i hvert Fald maa forudsættes at komme til Behandling, naar det nuværende Spor paa Strækningerne er ved at være helt udslidt. Kommissionen finder herefter ikke Anledning til nærmere Behandling af disse to Strækninger.

Tilbage bliver herefter følgende Banestrækninger:

- 1) Dalmose—Skælskør,
- 2) Skern—Videbæk,
- 3) Sallingbanen,
- 4) Viborg—Herning,
- 5) Laurbjerg—Silkeborg—Funder—Bramminge,
- 6) Himmerlandsbanerne (Hobro—Løgstør og Viborg—Aalestrup) og
- 7) Tommerup—Assens.

Angaaende disse Baners Forhold og Kommissionens Standpunkt til hver enkelt henvises til de følgende Afsnit. Som indledende Fællesbemærkninger skal anføres følgende:

Den enkelte Banestrækningens Betydning for Statsbanerne i økonomisk Henseende er søgt belyst gennem en Opstilling af Banestrækningens økonomiske Driftsresultat, der altsaa skulde give Udtryk for, hvorledes Driften af Strækningen indvirker — negativt eller positivt — paa Statsbanernes samlede Driftsresultat. Denne Indvirkning er imidlertid ikke uden videre Udtryk for, hvad der kunde spares — eventuelt tabes — ved Nedlæggelse af Strækningen. Som det fremgaar af det følgende, maa der ved et Forsøg paa Vurdering heraf i høj Grad anvendes Skøn ogsaa vedrørende Trafikken paa andre Strækninger. Den talmæssige Opgørelse placerer Sidebanen økonomisk inden for det samlede Net, medens den paa Opgørelsen med tilsluttende Ræsonnementer og sammenhørende Skøn baserede Vurdering søger at fastslaa Konsekvenserne af Sidebanens Nedlæggelse.

Om de talmæssige Opgørelser af Strækningens Driftsresultat, hvilke Opgørelser er beregnet af Statsbanerne, gælder endvidere følgende:

Regnskabsordningen ved Statsbanerne er ikke anlagt saaledes, at de enkelte Strækningers Driftsresultat eller Rentabilitet umiddelbart kan gøres op. Man har derfor maattet opstille særlige Beregninger, der allerede ifølge Forholdets Natur maa indeholde adskillige Skøn. For Driftsindtægternes Vedkommende gælder, at man har søgt tillagt Banen den Del af saavel Billetindtægter som Fragtindtægter, der svarer til Transporten paa Banelinien, og at man, hvor Skøn har maattet anlægges (f. Eks. for Abonnementskort og summarisk bogførte Smaasendinger af Gods), snarest har begunstiget Sidebanen. Fordelingen af Billet- og Fragt-Indtægter for Transporter, der er sket saavel over Sidebanen som over andre Linier, er sket efter den paa de enkelte Linier faldende Del af den samlede Transportafstand og med Deling af Konstant-Andelen i Fragtafgiften lige mellem Afgangs- og Bestemmelsesstation.

Driftsudgifterne er delt i 3 Grupper: 1) Egentlige Driftsudgifter paa selve Strækningen ekskl. Overgangsstationen (Overgangsstationerne), herunder Pensionsudgifter, dernæst 2) Andel i Udgifter paa Overgangsstationen samt Andel i Værkstedsudgifter og endelig 3) Andel i Administrationsudgifter og Fællesudgifter m. v.

Man har ved denne Deling tilstræbt at skabe bedst muligt Grundlag for den senere Vurdering af Konsekvensen af Banens Nedlæggelse, for saa vidt angaar Udgiftsbudgettet.

Den første Gruppe omfatter Udgifter vedrørende Stations-, Tog- og Lokomotivtjenesten, Banebevogtningen og Banevedligeholdelsen samt Signal- og Telegraftjenesten. Disse Udgifter kan regnskabsmæssigt opgøres paa Grundlag af Bogføringen. Det karakteristiske for denne Udgiftsgruppe skulde være, at alle disse Udgifter maa kunne regnes fuldt ud sparede i Tilfælde af Driftens Nedlæggelse paa Strækningen. (Det forudsættes, at Personalet kan anvendes andetsteds).

Den anden Udgiftsgruppe omfatter dels Udgifter paa Overgangsstationen, dels Værkstedsudgifter. Over for Udgifterne paa Overgangsstationen kan flere Synspunkter anlægges. Man kan søge at fordele de samlede Udgifter paa Overgangsstationen mellem de forskellige tilstødende Banestrækninger i Forhold til et eller flere Udtryk for den paa Strækningerne værende Trafik. Dette vilde mulig være den teoretisk rigtige Fremgangsmaade, i hvert Fald saafremt der var Tale om at gøre alle Statsbanernes Strækninger op. Statsbanernes første Opgørelser for nogle Aar siden syntes imidlertid i hvert Fald at vise, at man næppe kunde bruge de foreliggende Udtryk for Trafikenheder (f. Eks. Togkilometer pr. Banekilometer), og da Formaalet med Opgørelsen navnlig er at tilrettelægge en Vurdering af Følgerne af Sidebanens Nedlæggelse, skønnedes Fremgangsmaaden mindre hensigtsmæssig, fordi der ved den utvivlsomt vil blive tillagt en Sidebane flere Udgifter, end der kan regnes sparet ved Sidebanens Ophør. Man har derfor i Stedet søgt fastslaaet,

hvilke Andele af de paa Overgangsstationen faldende Udgifter der virkelig vil kunne regnes sparet i Tilfælde af Sidebanens Nedlæggelse, og kun disse Andele er opført som en Sidebanen tilfaldende Udgift. Værkstedsudgifterne er dels gjort direkte op, dels skønsmæssigt anslaaet.

For den anden Udgiftsgruppe skulde det herefter være karakteristisk, dels at Udgifterne vel ikke — som Udgifterne under den første Gruppe — er regnskabsmæssig nøjagtige, dels at de dog stort set — ligesom første Gruppe — maa kunne regnes sparede i Tilfælde af Banens Nedlæggelse. Det er af de foran anførte Grunde muligt, at Opgørelsen for denne Udgiftsgruppes Vedkommende rent regnskabsmæssigt set er i Sidebanens Favør.

Den tredje Udgiftsgruppe omfatter Banens Andel i Administrationsudgifter og dens Andel i en Række Fællesudgifter f. Eks. til Skadeserstatninger, forskellige Tilskud, Skatter m. v., som ikke kan reparerer paa de enkelte Strækninger. Disse Administrations- og Fællesudgifter beregnes som en Procentdel af de samlede Udgifter, idet det forudsættes, at der er det samme Forhold mellem de Fællesudgifter, der skal tillægges Strækningen, og de samlede Administrations- og Fællesudgifter, som mellem de egentlige Driftsudgifter paa Strækningen og Banernes samlede egentlige Driftsudgifter. Det karakteristiske for denne tredje Udgiftsgruppe skulde være, at den vel betegner et Udtryk for, at ogsaa den enkelte Sidebane bør bære en Andel af Banernes Fællesudgifter, men at det paa den anden Side maa anses for tvivlsomt, om denne Udgiftsandel vil kunne spares helt eller blot delvis i Tilfælde af Banens Nedlæggelse.

Tilbage staar at beregne Afskrivning og Forrentning, der af regnskabstekniske Grunde er vanskelig at gøre op, men ogsaa maa skønnes i denne Forbindelse at være uden større Interesse, idet disse Beløbs Medregning eller Ikke-Medregning ikke kan være afgørende for Spørgsmaalet om Opretholdelse af Driften paa en Banelinie.

Den herefter foreliggende Opgørelse af en Sidebanes økonomiske Driftsresultat bør imidlertid som foran anført ikke isoleret anvendes som afgørende for, hvorvidt en Sidebane bør nedlægges eller bevares, eller til Vurdering af, hvilke økonomiske Konsekvenser en Nedlæggelse maa regnes at ville medføre.

Uanset et endog særdeles daarligt økonomisk Driftsresultat kunde Banens Betydning som Trafikfaktor i Egnen være saa væsentlig, at man maatte tillægge denne Betydning større Vægt end Driftsunderskuddet.

Den enkelte Sidebanes Betydning som Trafikfaktor i Egnen er undersøgt af Statsbanernes Transportagentur gennem stedlige Optællinger m. v., og angaaende deres Resultat henvises til det under de enkelte Baner anførte.

Ved Bedømmelsen af de økonomiske Konsekvenser maa det dernæst tages med i Betragtning, at Sidebanen er et Led i det samlede Net, og at dens Nedlæggelse vil influere paa Trafikken ogsaa paa andre Strækninger, der maa forudsættes udsat for et vist Tab af Transporter, dels af Trafik til og fra Sidebanen, dels af andre Transporter. Dette Tab er det kun muligt at anslaa rent skønsmæssigt. Om Trafikken til og fra Sidebanen gælder, at det vel er sandsynligt, at i hvert Fald mere langvejsrejsende og Godstransporter over længere Afstande stadig vil komme til Befordring over Statsbanerne til henholdsvis fra Overgangsstationen med tilsluttende Automobilbefordring fra henholdsvis til denne. Dette vil for Godstransporternes Vedkommende være ensbetydende med, at Banerne foruden at bevare den de andre Linier tilregnede Fragtandel tillige bevarer den Sidebanen tilregnede halve Konstant (men ogsaa faar de paa Overgangsstationen faldende nye Udgifter), ligesom det for Personbefordringens Vedkommende i visse Tilfælde (som Følge af Zonetaksterne over længere Afstande) kan medføre, at Banerne bevarer Billetindtægten (ogsaa den Sidebanen tillagte Andel). Ud over Tab af visse Gennemgangstransporter er der yderligere Risiko for Indtægtstab ved Bortfald af saadanne lokale Befordringer paa

de andre Strækninger, som under de ændrede Forhold maaske kan erobres af Konkurrence-Transportmidler, f. Eks. i Returkørsel mellem den hidtidige Sidebanes Opland og andre Egne. Nogen større Udgiftsnedgang paa andre Strækninger som Følge af saadan Trafiknedgang bør der næppe regnes med. Alt i alt maa Vurderingen for hver enkelt Banes Vedkommende baseres paa Skøn over de lokale Forhold. Meget kan derhos komme til at afhænge af Organiseringen af den offentlige Trafik under de ændrede Forhold.

1) Skælskør-Banen.

Statsbanestrækningen fra Dalmose til Skælskør (i det efterfølgende betegnet Skælskørbanen) er sammen med Statsbanen fra Slagelse til Næstved anlagt i Henhold til Lov Nr. 55 af 12. April 1889.

Til Anlægget ydede de interesserede Kommuner et Tilskud af 40 000 Kr. pr. Banemil, d. v. s. i alt ca. 60 000 Kr. Banen, hvis Driftslængde er 11,5 km, blev aabnet for Drift 15. Maj 1892. Anlægsværdien (ekskl. Overgangsstationen og rullende Materiel) ultimo 1937—38 kan anslaaes til ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Skælskørbanen er anlagt som indhegnet, let Bane med 22,5 kg Skinner i Grusballast. Foruden de 11,5 km Hovedspor findes der 4,2 km Sidespor (herunder Havnebane i Skælskør). Hovedsporet er ikke udvekslet eller forstærket siden Banens Anlæg. Det er saaledes nu 47 Aar gammelt og saa slidt, at Banen, naar den skal drives med saavel Person- som Godsbefordring, kun vil kunne opretholdes i en kortere Aarrække. Største tilladte Hastighed paa Banen er 60 km/T, største tilladte Akseltryk 12 t.

Der findes paa Banen foruden Overgangsstationen i alt 3 Ekspeditionssteder, nemlig Skælskør Station (i 6. Lønningsklasse) samt Ekspeditionsstederne Sønder-Bjærg og Tjæreby, der begge bestyres ved private. Foruden Stationsbygningerne med Beboelse og nogle Ledvogterboliger findes der til Brug for Banen Remisebygninger i Dalmose og Skælskør.

Trækraften paa Banen er normalt Benzinmotorvogne, idet samtlige Plantog er oprangeret med 2 Kraftvogne af Litra M_A (80 HK), eventuelt Litra M_E (100 HK). Som Reserve er i Skælskør stationeret 2 Motorbivogne.

Banen befares af 4 Plantog daglig i hver Retning (5 paa Søn- og Helligdage). Korteste Rejsetid Dalmose—Skælskør er 19 Minutter. Køreplanen er naturligvis i høj Grad bestemt af Tilslutningen i Dalmose til og fra Tog til Slagelse og Næstved.

Statsbanerne driver siden 15. Maj 1933 følgende Automobilruter, der i Banens Opland betjener navnlig Skælskør:

- 1) a. Skælskør—Slagelse (over Boeslunde), 20 km.
6 Dobbeltture daglig.
- 1) b. Skælskør—Slagelse—Sorø—Holbæk, 69 km.
Over Delstrækningen fra/til Skælskør 2 Dobbeltture daglig.
- 2) Skælskør—Sorø (over Dalmose—Fuglebjerg), 38 km.
4 Dobbeltture daglig til/fra Skælskør.
- 3) Nørre-Ålslev—Vordingborg—Næstved—Skælskør—Korsør, 91 km.
6 Dobbeltture daglig mellem Korsør og Skælskør og
4 Dobbeltture daglig mellem Skælskør og Næstved.
- 4) Skælskør—Bisserup, 16 km.
Fra/til Skælskør 2 Dobbeltture daglig.
- 5) Skælskør—Stignæs, 7 km (Siderute).
3 Dobbeltture daglig (S. og H. 4).
- 6) Korsør—Fuglebjerg—Næstved—Fakse Ladeplads, 76 km, og Korsør—Næstved—Vordingborg, 72 km. (Passerer begge Boeslunde—Dalmose, 2 henholdsvis 1 Dobbeltture daglig paa denne Del af Ruten).

Desuden findes der to private koncessionerede Bilruter for Personbefordring: Slagelse—Dalmose—Bisserup og Slagelse—Flakkebjerg—Høve—Oreby—Sdr. Bjerre—Ørlev.

Der maa paa Strækningen regnes beskæftiget i alt 10 Tjenestemænd, hvorhos der maa regnes med Afløsning i visse Tilfælde af Tjenestemænd udefra samt med, at Tilsynstjenesten udføres af Tjenestemænd, der ogsaa varetager dette Arbejde for andre Strækninger.

Af det paa Dalmose Station værende Personales Arbejde kan kun en ringe Del regnes som direkte foranlediget af Skælskørbanen; derimod er Stationsanlægget unødvendigt stort, saafremt Stationen alene var Mellemstation, og der vilde efter nogen Ændring bl. a. af Sikringsanlægget kunne ske Personalebesparelse ved Skælskørbanens Nedlæggelse.

Med Banen blev der i 1937—38 foretaget ca. 16 300 Rejser paa almindelige Billetter. Det gennemsnitlige Antal rejsende pr. Tog var paa Hverdage ca. 7, paa Søn- og Helligdage ca. 12. Der er ikke større Forskel paa Antallet af rejsende i Sommer- og Vinterperioden. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer paa Banen er for 1937—38 opgjort til ca. 14 400. (Det var paa Statsbanerne som Helhed ca. 576 000 og paa samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 72 000).

Den befordrede Mængde af Gods m. m. samt levende Dyr var i 1937—38 ca. 13 300 t, hvoraf ca. $\frac{1}{5}$ var Roer og Roeaffald og ca. $\frac{1}{5}$ Slagteriprodukter. Af levende Dyr befordres i alt kun ca. 120 t. Svinene til Skælskør Slagteri befordres ikke pr. Bane. Transporterne over Havnebanen i Skælskør er uden større Betydning (ca. 100 Vogne aarlig). Antallet af Tonkilometer pr. Banekilometer paa Banen er for 1937—38 opgjort til ca. 13 600. (Det var paa Statsbanerne som Helhed ca. 242 000 og for samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 21 000).

Statsbanernes kalkulatoriske Opgørelse af Indtægter og Udgifter paa Banen viser for Driftsaarene 1935—36, 1936—37 og 1937—38 følgende Resultater:

	I n d t æ g t e r:		
	1935—36 Kr.	1936—37 Kr.	1937—38 Kr.
1. Personbefordring	7 659	7 149	6 313
2. Rejsegodsbefordring	155	104	88
3. Gods- og Kreaturbefordring	34 023	35 962	34 648
4. Postbefordring	2 242	2 253	2 260
5. Andre Indtægter	5 309	6 112	5 476
	<hr/> 49 388	<hr/> 51 580	<hr/> 48 785

	U d g i f t e r:		
	1935—36 Kr.	1936—37 Kr.	1937—38 Kr.
1. Strækningen ekskl. Overgangsstationen	104 680	99 728	94 866
2. Andel i Udgifter paa Overgangsstationen samt i Værkstedsudgifter . .	24 759	23 402	26 551
3. Andel i Administrations- og Fællesudgifter m. v.	3 550	3 236	3 634
	<hr/> 132 989	<hr/> 126 366	<hr/> 125 051

Medens Driftsindtægterne — i Gennemsnit for de tre Aar — saaledes androg ca. 50 000 Kr., var de egentlige Driftsudgifter (ekskl. Afskrivning og Forrentning) ca. 128 000 Kr. og det rene Driftsunderskud ca. 78 000 Kr. Skønmæssigt anslaaet vil Afskrivningen andrage ca. 6 500 Kr. *Det samlede regnskabsmæssige Driftsunderskud kan her- efter for Statsbanebudgetets Vedkommende anslaaes til ca. 85 000 Kr., d. v. s., at Under- skuddet er hen imod dobbelt saa stort som de samlede Driftsindtægter, selv om man ser bort fra den Forrentning, der for denne Banes Vedkommende maa regnes opført paa Ministeriet for offentlige Arbejders Budget (F. L. § 16) og ikke paa Statsbanernes Budget (F. L. § 2), og som maa anslaaes til ca. 25 000 Kr.*

Dette Driftsresultat er vel ikke uvæsentlig bedre end det for 1929—30 opgjorte (Indtægt da ca. 85 000 Kr., rene Driftsudgifter ca. 230 000 Kr., rent Driftsunderskud ca. 145 000 Kr.), men ved Bedømmelsen af det maa der tages Hensyn til den skete Ud- vikling og de foreliggende Muligheder. Den meget betydelige Udgiftsnedgang kan for den overvejende Dels Vedkommende føres tilbage til den siden 1930 gennemførte Motorise- ring af Toggangen (og til Nedgangen i Togantallet fra 7 Togpar til 4 Togpar daglig), Billig- gørelse af Stationstjenesten paa Mellemstationerne (Entrepriseordning) samt til Nedgang i Pensionsudgifter (som Følge af Nyordningen) m. v. Samtidig er imidlertid Driftsindtæg- terne faldet betydeligt — om end ikke med saa stort et Beløb som Udgifterne saa dog procentvis lige saa meget (42—43 pCt.). Driften er billiggjort saa meget, at der ikke tør regnes med Mulighed for yderligere Indvindinger, naar Driften med saavel Person- som Godsbefordring skal opretholdes. Nogen Udsigt til Stigning i Befordringen synes der ikke at være. En Undersøgelse af Egnens Trafikbehov og af Banens Andel i Afviklingen heraf viser følgende:

For Personbefordringens Vedkommende er Banen reelt uden nogen Betydning. Den samlede Personbefordringsindtægt andrager kun ca. 18 Kr. daglig i Gennemsnit, altsaa et saa lavt Beløb, at det vanskeligt kunde dække Udgiften til en Rutebilforbindelse. Den største Del af Egnens Personbefordring er naturligt gaaet over paa Rutebilerne, der byder bedre Vilkaar i Henseende til Transporttid i Forbindelsen til alle Sider. I øvrigt har man Indtrykket af, at ogsaa Befordringen i Privatbiler spiller nogen Rolle.

For Godsbefordringens Vedkommende er Egnens samlede Transportbehov (ekskl. Skibstransporter til Skælskør) af Statsbanernes Transportagentur i Foraaret 1937 opgjort til ca. 30 000 t. Heraf er pr. Bane transporteret ca. 13 000 t (ca. 43 pCt.), pr. koncessioneret Fragtbilrute ca. 1 850 t (ca. 6 pCt.), ved Virksomheders egne Transportmidler ca. 2 430 t (8 pCt.) og pr. Automobil uden Koncession ca. 13 000 t (ca. 43 pCt.). Statsbanerne besørger saaledes ikke engang Halvdelen af Godstransporterne i Egnen, og af den Godsmængde, der sendes pr. Bane, indtager de lavest tariferede Varer (bl. a. Roer og Roeaffald) en større Procentdel.

Allerede det forholdsvis meget store aarlige Driftsunderskud, til hvis Nedbringelse der ikke er nogen Udsigt, maa rejse Spørgsmaalet om, hvorvidt det er rigtigt at opretholde Banens Drift. Saadan Opretholdelse — uanset betydelige økonomiske Ofre fra Statens Side — kunde muligvis dog forsvares, saafremt Banen virkelig var en Trafikfaktor af Vigtig- hed for Egnen. Dette er den — som foran vist — imidlertid overhovedet ikke for Person- befordringens Vedkommende, medens den endnu afvikler en Del af Egnens Godstrafik og mulig ogsaa for denne Befordringsgrens Vedkommende under den nuværende Trafik- ordning i nogen Grad tjener som fragtregerende Faktor. For Personbefordringens Ved- kommende er der i øvrigt saa meget mindre Anledning til at bringe økonomiske Ofre paa Banedriftens Opretholdelse, som Rutebildriften i Egnen praktisk taget i sin Helhed gennem Statsbanernes Overtagelse af Ruterne er under Statsdrift.

Til disse mere almindelige Grunde, som taler mod Driftens Fortsættelse, kommer imidlertid det specielle Forhold, at Banen, saafremt den skal opretholdes for Personbefor-

dring, i Løbet af de nærmest kommende Aar nødvendigvis maa ombygges og forstærkes, idet Sporet som foran omtalt næsten er opslidt. En nødvendig Sporomlægning og -for- stærkning (med brugelige ældre Spormaterialer og kun delvis Udveksling af Svellerne) maa anslaaes at ville koste ca. 200 000 Kr. Det synes ganske urimeligt at anvende et saa- dant Beløb paa en Bane, der giver et Driftsunderskud paa ca. 85 000 Kr. aarlig, og som i hvert Tilfælde for Personbefordringens Vedkommende ikke løser nogen Opgave, der ikke lige saa godt kan udføres af andre Trafikmidler.

Tilbage staar da at afgøre, om man bør stille Forslag om fuldstændig Nedlæggelse straks, eller om man bør søge Banen opretholdt — i hvert Fald foreløbig — som ren Gods- bane. Ved fuldstændig Nedlæggelse af Banen maa man for Indtægternes Vedkommende regne med Bortfald af den paa Banen faldende Indtægt — ca. 50 000 Kr. (idet dog antagelig Hovedparten af Personbefordringsindtægtens ca. 7 000 Kr. vil tilfalde Stats- banernes Rutebiler i Egnen) — og derudover for andre Strækningers Vedkommendes Bortfald af Indtægterne for de Befordringer, der vil gaa fra disse Strækninger ved Skælskør- banens Nedlæggelse. Disse sidste Indtægter er det efter Forholdets Natur meget vanskeligt at danne sig noget Skøn over. For Driftsudgifternes Vedkommende kan man ved fuldstæn- dig Nedlæggelse af Banen regne med Bortfald af hele det som „Udgifter paa Strækningen“ opførte Beløb (ca. 95 000 Kr.) og derudover med Bortfald af en Del af de øvrige Banen tilregnede Andele af Fællesudgifter, Værkstedsudgifter m. v. (i alt ca. 30 000 Kr.). Hvor stor en Part af dette sidste Beløb der kan spares, er det meget vanskeligt at skønne over. Alt i alt maa man formentlig dog kunne regne med, at der ved Banens fuldstændige Ned- læggelse kan spares Hovedparten af de ca. 76 000 Kr., der nu er opgjort som rent Drifts- underskud (hvorhos Afskrivning og Forrentning bør ophøre ved Nedskrivning af Anlægs- kapitalen).

Paa den anden Side bør man næppe se bort fra, at Bortfald af Godsbefordrings- mulighederne antagelig vil medføre visse Ulemper for Forsendere (mindre Service) og mulig indebære Risiko for Takstforhøjelser, vel navnlig for de paa Banerne lavt tari- ferede Varer.

Der kan ikke ved Banens Nedlæggelse paaregnes indvundet Værdier af større Betydning, idet Sporet er opslidt og det rullende Materiel delvis kun begrænset anvendeligt andetsteds. Det faatallige Personale kan overgaa til Tjeneste paa andre Strækninger.

Opretholdelse af Banen indtil videre alene som Godsbane er mulig uden Spor- omlægning eller -forstærkning og kan som Følge af Banens korte Længde og Trafikmængden antagelig gennemføres paa noget lignende Maade som sket paa Sorø-Vedde Banen og Tønder —Højer Banen, altsaa ved Kørsel med Traktor efter Behov. Selv om man naturligvis maatte regne med Bortfald af en Del Smaasendinger og lignende, der ikke kan afvente den noget langsommere Befordring, er det dog sandsynligt, at Hovedparten af den nu- værende Godsbefordring paa Banen (og i Forbindelse dermed paa andre Strækninger) kan bevares. Med en Godsbefordringsindtægt paa 25—30 000 Kr. aarlig og med de af den enkle Drift følgende lave Driftsudgifter skulde der ikke være Risiko for noget større rent Driftsunderskud.

Det synes herefter rigtigst at søge Lovgivningsmagtens Tilslutning til Nedlæggelse af Driften af Skælskørbanen, for saa vidt angaar Personbefordringen, medens man fore- løbig opretholder Godsbefordringen under stærkt forenklet Drift, og saaledes at denne Befordring i Tilfælde af utilfredsstillende økonomisk Resultat bør kunne indstilles med Tilslutning af Rigsdagens Finansudvalg, altsaa uden at ny Lovhjemmel er fornøden. *Kommissionen foreslaar, at Ministeren for offentlige Arbejder forelægger Rigsdagen Lov- forslag i Overensstemmelse hermed.*

2) Videbæk-Banen.

Statsbanestrækningen fra Skern til Videbæk (i det efterfølgende betegnet Videbæk-Banen) er anlagt i Henhold til Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v.

Til Anlægget ydede de interesserede Kommuner et Tilskud af 25 000 Kr. pr. Banemil, d. v. s. i alt ca. 65 000 Kr. Banen, hvis Driftslængde er 19,5 km, blev aabnet for Drift 15. November 1920. Anlægsudgiften var ca. 2,3 Mill. Kr. Anlægsværdien (ekskl. Overgangsstation og rullende Materiel) ultimo 1937—38 kan anslaaes til ca. 1,6 Mill. Kr.

Videbæk-Banen var fra først af tænkt som Led i en nordvestjydsk Diagonalbane Skern—Skive, og efter Banens Bygning blev der i Rigsdagssamlingen 1920—21 gennemført en Lov om Anlæg af en Jernbane fra Videbæk over Vildbjerg—Ørre—Feldborg til Skive. Loven forudsatte et Kommunitilskud af 3 333 Kr. pr. Banekilometer. Anlægget blev imidlertid ikke paabegyndt.

Videbæk-Banen er anlagt som uindhegnet Bane med 32 kg Skinner i Grusballast. Foruden de 19,5 km Hovedspor findes der 2,5 km Sidespor. Største tilladte Hastighed paa Banen er 45 km/T, største tilladte Akseltryk 13 t.

Der findes paa Banen (foruden Overgangsstationen) i alt 4 Ekspeditionssteder, nemlig Videbæk Station (i 12. Lønningsklasse) samt Ekspeditionsstederne Kongsholm og Herborg, der bestyres ved private, og Sædding, der bestyres af en Ekspedient (i 14. Lønningsklasse). Foruden Stationsbygningerne med Beboelse og nogle Ledvogterboliger findes der til Brug for Banen Remisebygning i Videbæk (som dog efter Driftens Motorisering praktisk taget ikke benyttes).

Trækraften paa Banen er normalt Benzinmotorvogne, idet samtlige Plantog er oprangeret af Motorvogn Litra M_E (100 HK). Der benyttes i Almindelighed intet andet Personvognsmateriel end M_E-Vognene og ingen Rejsegodsvogne.

Banen befares af 4 Plantog daglig i hver Retning (5 paa Søn- og Helligdage). Rejsetid er ca. 35—40 Minutter. Køreplanen er naturligvis i høj Grad bestemt af Tilslutningerne i Skern.

Statsbanerne driver siden 1. Januar 1933 en Automobilrute Herning—Videbæk—Ringkøbing, 47 km. 4 Dobbeltture daglig.

Desuden findes der private koncessionerede Bilruter for Personbefordring: Herning—Videbæk (3 Dobbeltture daglig paa Hverdage, paa Søn- og Helligdage 2), Skern—Videbæk (3—4 Dobbeltture daglig) og Skern—Spjald (med Forbindelse til Kongsholm og til Dels Sædding, 4—6 Dobbeltture daglig).

Der maa paa Strækningen regnes beskæftiget i alt 8 Tjenestemænd, hvorhos der maa regnes med Afløsning i visse Tilfælde af Tjenestemænd udefra samt med, at Tilsynstjenesten udføres af Tjenestemænd, der ogsaa varetager dette Arbejde for andre Strækninger.

Endvidere maa der skønmæssigt regnes med Beskæftigelse til Ekstraarbejdere i et Antal Dage, svarende til 6 Mand aarlig.

Med Banen blev der i 1937—38 foretaget ca. 19 000 Rejser paa alm. Billetter. Det gennemsnitlige Antal rejsende pr. Tog var Hverdage ca. 9, paa Søn- og Helligdage ca. 17. Der er ikke større Forskel paa Antallet af rejsende i Sommer- og Vinterperioden. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer paa Banen er for 1937—38 opgjort til ca. 18 700. (Det var paa Statsbanerne som Helhed ca. 576 000 og paa samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 72 000).

Den befordrede Mængde af Gods m. m. samt levende Dyr var i 1937—38 ca. 8 000 t. Af levende Dyr befordredes i alt kun ca. 150 t. Antallet af Tonkilometer pr. Banekilometer paa Banen er for 1937—38 opgjort til ca. 6 400. (Det var paa Statsbanerne som Helhed ca. 242 000 og for samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 21 000).

Statsbanernes kalkulatoriske Opgørelse af Indtægter og Udgifter paa Banen viser for Driftsaarene 1935—36, 1936—37 og 1937—38 følgende Resultater:

	Indtægter:		
	1935—36 Kr.	1936—37 Kr.	1937—38 Kr.
1. Personbefordring	14 277	14 594	14 854
2. Rejsegodsbefordring	200	212	208
3. Gods- og Kreaturbefordring	21 311	21 037	19 562
4. Postbefordring	4 536	4 689	4 836
5. Andre Indtægter	11 605	11 725	11 764
	<hr/> 51 929	<hr/> 52 257	<hr/> 51 224

	Udgifter:		
	1935—36 Kr.	1936—37 Kr.	1937—38 Kr.
1. Strækningen (ekskl. Overgangsstationen) . .	74 551	82 881	78 300
2. Andel i Udgifter paa Overgangsstationen samt i Værkstedsudgifter	17 187	18 037	20 515
3. Andel i Administrations- og Fællesudgifter m. v.	2 437	2 529	2 828
	<hr/> 94 175	<hr/> 103 447	<hr/> 101 643

Medens Driftsindtægterne i hvert af de tre Aar saaledes androg ca. 50 000 Kr., var de egentlige Driftsudgifter (ekskl. Afskrivning og Forrentning) i Gennemsnit ca. 100 000 Kr. aarlig og det rene Driftsunderskud saaledes ca. 50 000 Kr. Skønmæssigt anslaaet vil Afskrivningen andrage ca. 20 000 Kr. *Det samlede regnskabsmæssige Driftsunderskud kan herefter for Statsbanebudgettets Vedkommende anslaaes til ca. 70 000 Kr.*, d. v. s. at Underskuddet er næsten halvanden Gang saa stort som de samlede Driftsindtægter, selv om man ser bort fra den Forrentning, der for denne Banes Vedkommende maa regnes opført paa Ministeriet for offentlige Arbejders Budget (F. L. § 16) og ikke paa Statsbanernes Budget (F. L. § 2), og som maa anslaaes til ca. 70 000 Kr.

Dette Driftsresultat er vel ikke uvæsentlig bedre end det for 1930—31 opgjorte (Indtægt da ca. 69 000 Kr., rene Driftsudgifter ca. 174 000 Kr., rent Driftsunderskud ca. 105 000 Kr.), men ved Bedømmelsen af det maa der tages Hensyn til den skete Udvikling og de foreliggende Muligheder. Den meget betydelige Udgiftsnedgang kan for den overvejende Dels Vedkommende føres tilbage til den i 1934 gennemførte Motorisering af Toggangen, Billiggørelse af Stationstjenesten paa Mellemstationerne (Entrepriseordning) samt til Nedgang i Pensionsudgifter (som Følge af Nyordningen) m. v. Samtidig er imidlertid Driftsindtægterne faldet betydeligt (ca. 25 pCt.). Driften er billiggjort saa meget, at der ikke tør regnes med Mulighed for yderligere Indvindinger, naar Driften med saavel Person- som Godsbefordring skal opretholdes. Nogen Udsigt til Stigning i Befordringen synes der ikke at være.

Med Hensyn til Egnens Trafikbehov og Banens Andel i Afviklingen heraf gælder følgende:

Bebyggelsesforholdene m. v. ved Stationsbyerne er saaledes: *Kongsholm*: Kun spredt Bebyggelse, ligger umiddelbart ved Skern—Holstebro Landevejen. *Sædding*: ca. 180 Indbyggere, ca. 2 km til Skern—Holstebro Landevej. *Herborg*: ca. 100 Indbyggere.

ca. 4 km til Herning—Ringkøbing Landevej. *Videbæk*: ca. 1 000 Indbyggere, ligger ved Herning—Ringkøbing Landevej.

For Egnens Personbefordring maa Rutebilforbindelserne (fra Videbæk til alle tre Sider, mod Herning endda med 2 Ruter) være tilstrækkelige. Hovedruten Herning—Videbæk—Ringkøbing er Statsbanernes.

Egnens samlede Transportbehov er for Godsbefordringens Vedkommende af Statsbanernes Transportagentur i Foraaret 1937 opgjort til ca. 42 000 t afsendt og ankommet Gods (deraf ca. 18 000 t Briketter fra Fiskbæk pr. Herborg og ca. 4 600 t Teglværksprodukter fra Trøstrup pr. Videbæk).

Heraf transporteredes: pr. Bane..... ca. 8 100 t = ca. 19,3 pCt.
- Bil uden Koncession..... - 29 400 t = - 69,9 —
- Virksomhedens egne Biler - 4 600 t = - 10,8 —

Alle Briketterne sendes pr. Lastbil (afhentes fra hele Jylland og Fyn). Som Følge af Anskaffelse af en Briketpresser mere vil den aarlige Produktion antagelig blive 25 000 à 30 000 t, som alt vil blive befordret pr. Lastbil. Af ca. 17 000 levende Dyr afsendes pr. Bane ca. 4 200 (ca. 25 pCt.) og pr. Bil ca. 12 800 (ca. 75 pCt.).

Under Hensyn til det meget daarlige Driftsresultat og Banens ringe Betydning som Trafikfaktor i Egnen mente Statsbanerne det i 1932, da Lovforslag om Nedlæggelse af Driften paa forskellige af Statsbanernes Linier skulde forelægges, rigtigt at stille Forslag ogsaa om Nedlæggelse af Driften af Videbæk-Banen, dog med Opretholdelse foreløbig af en indskrænket Drift, alene omfattende Godsbefordring. Ved Lov Nr. 198 af 20. Maj 1933 blev der hjemlet Adgang til Nedlæggelse af Banen, dog tidligst efter 1. Oktober 1934, og efter at der er gennemført Forenkling af Driften, samt efter at begge Rigsdagens Finansudvalg har givet deres Tilslutning til Nedlæggelse. Fra 15. Maj 1934 blev Driften paa Banen fuldstændig motoriseret, ligesom bl. a. Stationstjenesten yderligere blev billigjort.

Da Statsbanerne i Begyndelsen af 1935 ønskede at indhente Tilslutning fra Rigsdagens Finansudvalg til Nedlæggelse af Driften paa Tønder—Højer Banen, for saa vidt Personbefordringen angik, gjorde man samtidig Rede for Videbæk-Banens Forhold og for, at man under Hensyn dels til, at Bepærelserne i Driften af denne ikke havde kunnet virke ret længe, dels — og navnlig — til, at der syntes at være Muligheder for en forøget Godstransport, ønskede indtil videre at opretholde Driften af Videbæk-Banen med baade Person- og Godsbefordring.

Forventningerne om forholdsvis stærkt forøget Godstrafik var baseret paa Anlægget af Briketfabrikken i Fiskbæk og — til Dels — Kartoffelmelsfabrikken i Videbæk. Hele Briketfabrikationen transporteres imidlertid pr. Bil. Kartoffelmelsfabrikens Forsendelser andrager kun ca. 1 550 t aarlig.

Der er herefter og efter de seneste Aars Stabilitet i Driftsresultaterne paa Banen ikke Grund til at vente større Udslag i Driftsresultaterne i Fremtiden. Der maa fortsat regnes med et egentligt Driftsunderskud paa antagelig mindst 50 000 Kr. aarlig (foruden Afskrivning). Under Hensyn hertil og til Banens ringe Betydning som Trafikfaktor bør der efter Kommissionens Opfattelse ved en landsomfattende Sanering af Sidelinier ogsaa for dennes Vedkommende stilles Forslag om helt eller delvis Ophør af Driften.

Tilbage staar da at afgøre, om man bør stille Forslag om fuldstændig Nedlæggelse straks, eller om man bør søge Banen opretholdt — i hvert Fald foreløbig — som ren Godsbane. Ved fuldstændig Nedlæggelse af Banen maa man for Indtægternes Vedkommende regne med Bortfald af den paa Banen faldende Indtægt — ca. 50 000 Kr. (idet dog antagelig en Del af Personbefordringsindtægten ca. 15 000 Kr. vil tilfalde Statsbanernes Rutebiler

i Egnen) — og derudover for andre Strækningers Vedkommende Bortfald af Indtægterne for de Befordringer, der vil gaa fra disse Strækninger ved Videbæk-Banens Nedlæggelse. Disse sidste Indtægter er det efter Forholdets Natur meget vanskeligt at danne sig noget Skøn over. For Driftsudgifternes Vedkommende kan man ved fuldstændig Nedlæggelse af Banen regne med Bortfald af hele det som »Udgifter paa Strækningen« opførte Beløb (ca. 78 000 Kr.) og derudover med Bortfald af en Del af de øvrige Banen tilregnede Andele af Fællesudgifter, Værkstedsudgifter m. v. (i alt ca. 23 000 Kr.). Hvor stor en Part af dette sidste Beløb der kan spares, er det meget vanskeligt at skønne over. Alt i alt maa man formentlig dog kunne regne med, at der ved Banens fuldstændige Nedlæggelse kan spares Hovedparten af de ca. 50 000 Kr., der nu er opgjort som rent Driftsunderskud (hvorhos Afskrivning og Forrentning bør ophøre ved Nedskrivning af Anlægskapitalen).

Paa den anden Side bør man næppe se bort fra, at Bortfald af Godsbefordringsmulighederne antagelig vil medføre visse Ulemper for Forsendere (mindre Service) og mulig indebære Risiko for Takstforhøjelser, vel navnlig for de paa Banerne lavt tariferede Varer.

De ved Banens Nedlæggelse indvundne Spormaterialer kan anvendes andetsteds. Dette gælder ogsaa det rullende Materiel, som dog kun er begrænset anvendeligt. Det faatallige Personale af fast ansatte kan overgaa til Tjeneste paa andre Strækninger.

Opretholdelse af Banen indtil videre alene som Godsbane er mulig uden Sporomlægning eller -forstærkning og kan som Følge af Banens korte Længde og Trafikmængden antagelig gennemføres paa noget lignende Maade, som sker paa Sorø—Vedde Banen og Tønder—Højer Banen, altsaa ved Kørsel med Traktor efter Behov. Selv om man naturligvis maatte regne med Bortfald af en Del Smaasendinger og lign., der ikke kan afvente den noget langsommere Befordring, er det dog sandsynligt, at Hovedparten af den nuværende Godsbefordring paa Banen (og i Forbindelse dermed paa andre Strækninger) kan bevares. Med en Godsbefordringsindtægt paa ca. 20 000 Kr. aarlig og med de af den enkle Drift følgende lave Driftsudgifter skulde der ikke være Risiko for noget større Driftsunderskud.

Det synes herefter rigtigst i Overensstemmelse med Reglerne i § 1 i Lov Nr. 198 af 28. Maj 1933 at søge Tilslutning fra Rigsdagens Finansudvalg til Nedlæggelse af Driften af Videbæk-Banen, for saa vidt angaar Personbefordringen, medens man foreløbig opretholder Godsbefordringen under stærkt forenklet Drift.

Kommissionen foreslaar, at Ministeren for offentlige Arbejder forelægger Sagen for Rigsdagens Finansudvalg i Overensstemmelse hermed.

3) Sallingbanen.

Statsbanestrækningen fra Skive til Glyngøre er anlagt i Henhold til Lov Nr. 16 af 18. Februar 1881. Bevilling til Anlæg af en Jernbanestation i Nykøbing Mors og til Erhvervelse af den tidligere af Nykøbing Kommune drevne Færgeoverfart over Salling-sund er givet paa Finansloven for 1884—85. Banen blev aabnet for Drift den 15. Maj 1884 og Overfarten overtaget af Statsbanerne fra samme Dag at regne. Til Anlægget ydede de interesserede Kommuner et Tilskud af 80 000 Kr. pr. Banemil, d. v. s. i alt ca. 300 000 Kr.

Anlægsværdien (ekskl. Overgangsstationen og Materiel) ultimo 1937—38 kan anslaas til 2½ Mill. Kr.

Banen, hvis Driftslængde er 28,6 km, er anlagt som uindhegnet let Bane. Sporet er i 1931—32 forstærket, saaledes at det nu har 37 kg Skinner. Største tilladte Hastighed for Togene er 70 km/T, største tilladte Akseltryk 16 t. Foruden Hovedsporene findes der 10,4 km Sidespor (herunder Sporene paa Nykøbing Mors Station).

Færgeoverfarten har en Driftslængde paa 3,75 km. Den betjenes normalt af Motorfærgen »Morsø«, bygget i 1933. I det efterfølgende betegnes Banestrækningen, Færgeoverfarterne og Nykøbing Mors Station under eet som Sallingbanen.

Foruden Overgangsstationen Skive H. og Endestationen Nykøbing Mors (i 5. Lønningsklasse) findes der paa Banen 1 Station i 6. Lønningsklasse, 1 i 7. Lønningsklasse, 2 i 12. Lønningsklasse, 1 Station, der bestyres af private, 1 Billetsalgsted og 2 Trinbrætter.

Der er normalt paa Hverdage 8 Tog, paa Søn- og Helligdage 10 Tog i hver Retning. Togene er dels Motortog (Motorvogne Litra ML), dels Dampdog (Lokomotiver Litra O). Køretiden Skive—Glyngøre er med Motortog ca. 50 Minutter. Paa Færgeoverfarten er der Sejlads i stiv Plan i Tiden Kl. 7,00—23,30 med Afgang fra Glyngøre hver fulde Time, fra Nykøbing Mors Kl. 7,30, 8,30 o. s. v. Sejltiden er 17 Minutter.

Der findes i Salling en Række koncessionerede Omnibusruter. De Ruter, der paa kortere eller længere Strækninger griber ind i Sallingbanens Opland, er følgende:

Skive—Sallingsund—Glyngøre og Skive—Glyngøre—Glyngøre,
 Skive—Debel (Fur),
 Skive—Branden,
 Skive—Selde,
 Skive—Junget og
 Skive—Grætrup samt
 Sundsøre—Roslev—Glyngøre.

Endvidere er der Ruter fra Mellemstationerne Roslev og Jebjerg ud i Oplandet, som nærmest maa karakteriseres som Føderuter for Statsbanerne.

For — uden Igangsætning af nye Tog — at etablere Forbindelse mellem Mors—Salling og Morgen-Lyntoget fra Struer henholdsvis Aften-Lyntoget fra København samt for at muliggøre tidligere Anbringelse af Posten om Morgenen i Nykøbing Mors erhvervede Statsbanerne i 1937 Koncession paa at køre Ruteautomobil Skive—Nykøbing Mors med to Ture daglig i hver Retning. Rejsehjemler, gyldige til Jernbanebefordring paa Sallingbanen, gælder ogsaa til Rutebilen paa Strækningen, dog ikke Billigbilletter og Frirejsehjemler. Til lokale rejsende sælges der i Rutebilen Billetter til samme Takster som ved Jernbanebefordring. Dobbeltbilletter købt i Bilen er paa Tilbagereisen ogsaa gyldige i Togene. Der fandtes i 1937 ingen koncessionerede Fragtmandsruter i Salling. Derimod var der i Banestrækningens Opland (ekskl. Skive og Mors) i alt 34 Vognmænd med Lastbiler.

Mellem Statsbanerne og A/S. Sallingsund Færgefart (som driver Overfarten mellem Salling og Mors ca. 5 km Syd for Nykøbing Mors) er der fra 1934 Overenskomst om et vist Samarbejde med Hensyn til Fordeling af Indtægterne af Lokaltrafikken paa Statsbanernes Færgeoverfart og Selskabets Overfart.

Der maa paa Banen og Færgeoverfarten regnes beskæftiget i alt 69 Tjenestemænd, hvorhos der maa regnes med nogen Afløsning udefra samt med Tjenestemænd udefra til Tilsynstjeneste. Endvidere maa der skønmæssigt regnes med Beskæftigelse til Ekstraarbejdere i et Antal Dage, svarende til 22 Mand aarlig.

Til Belysning af Trafikken paa Banen kan det anføres, at der i 1937—38 fra Banens Stationer (ekskl. Overgangsstationen) blev solgt i alt ca. 110 000 Billetter. Det gennemsnitlige Antal rejsende pr. Tog var paa Hverdage 28, paa Søn- og Helligdage 50. Der er ikke større Forskel paa Antallet af rejsende i Sommer- og Vinterperioden. To af Togene om Søndagen har i Gennemsnit hver godt 100 rejsende. Paa Hverdage har det stærkest benyttede Tog i Gennemsnit 44 rejsende. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer paa Banen er for 1937—38 opgjort til ca. 140 000. (Det var paa Statsbanerne som Helhed ca. 576 000 og paa samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 72 000).

Den befordrede Mængde af Gods m. v. samt levende Dyr var i 1937—38 ca. 13500 t Stykgods og ca. 31 000 t Vognladningsgodt samt ca. 3500 t levende Dyr. Antallet af Tonkilometer pr. Banekilometer paa Banen er for 1937—38 opgjort til ca. 50 000. (Det var paa Statsbanerne som Helhed ca. 242 000 og for samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 21 000). Specielt for Overfarten Glyngøre—Nykøbing Mors gælder, at der i 1937—38 blev foretaget ca. 128 000 Rejser og overført ca. 13 000 Motorkøretøjer og ca. 16 900 Jernbanevogne. Den overførte Vægtmængde af Gods m. m. er opgjort til ca. 36 000 t.

Statsbanernes kalkulatoriske Opgørelse af Indtægter og Udgifter viser for Drifts-aaret 1937—38 følgende Resultat:

Indtægter:

1. Personbefordring	171 242 Kr.
2. Rejsegodsbefordring (inkl. Overførsel af Motorkøretøjer)	29 564 —
3. Gods- og Kreaturbefordring	193 140 —
4. Postbefordring	22 002 —
5. Andre Indtægter	34 181 —
	I alt . . . 450 129 Kr.

Udgifter:

1. Strækningen og Overfarten (ekskl. Overgangsstationen)	613 798 Kr.
2. Andel i Udgifter paa Overgangsstationen og Værkstedsudgifter	93 070 —
3. Andel i Administrationsudgifter og Fællesudgifter m. v.	20 795 —
	I alt . . . 727 663 Kr.

Der var herefter et Driftsunderskud paa ca. 280 000 Kr., hvorhos der ikke er beregnet Udgifter til Afskrivning og Forrentning. Udgiften til Afskrivning kan skønmæssigt anslaaes til 20 000 Kr. Udgiften til Forrentning kan ikke regnes afholdt af Statsbanernes Budget, men af Bevillingen paa Finanslovens § 16; den kan skønmæssigt anslaaes til 112 000 Kr. (Begge Beløbene gælder kun Anlægsværdien af de faste Anlæg, men ikke af Materiellet).

I Indtægten af Personbefordring er medregnet Indtægten af Billetsalget paa Statsbanernes Omnibusrute Skive—Nykøbing Mors, men til Gengæld fradraget den Omnibusrutens Regnskab tilførte Andel (40 Øre pr. Vognkilometer, i alt 17 800 Kr.).

Af Personbefordringsindtægten ca. 171 000 Kr. falder ca. 104 000 Kr. paa Billetsalg mellem Banens Stationer indbyrdes. Den rent lokale Persontrafik er saaledes forholdsvis betydelig. Af Godsbefordringens ca. 193 000 Kr. falder ca. 35 000 Kr. paa Godstransporter mellem Banens Stationer indbyrdes.

En af Statsbanernes Transportagentur i 1937 foretagen Undersøgelse af Godstransporter og Trafikbehov i Banens Opland gav følgende Resultat:

a) *Salling* ca. 28 200 t afsendt og ankommet Gods:

deraf pr. Bane	ca. 11 600 t = ca. 41,1 pCt.
— - Bil	- 13 000 t = - 46,1 —
— ved Virksomhedens egne Transportmidler	- 3 600 t = - 12,8 —

b) *Nykøbing Mors* ca. 36 300 t afsendt og ankommet Gods:

deraf pr. Bane	ca. 31 400 t = ca. 86,5 pCt.
— - Bil	- 3 700 t = - 10,2 —
— ved Virksomhedens egne Biler	- 1 200 t = - 3,3 —

I alt . . . ca. 64 500 t

Deraf pr. Bane	ca. 43 000 t = ca. 66,6 pCt.
— - Bil uden Koncession	- 16 700 t = - 25,9 —
— ved Virksomhedens egne Transportmidler	- 4 800 t = - 7,5 —

Uden for Opgørelsen er Gods pr. andre Skibe end D.S.B.'s Færge til og fra Nykøbing Mors og Gods mellem Nykøbing Mors og dennes Opland paa Øen.

Af ca. 41 000 levende Dyr afsendtes pr. Bane ca. 8 100 (ca. 20 pCt.) og pr. Lastbil ca. 32 800 (ca. 80 pCt.).

Det meget betydelige Driftsunderskud paa Banen (ca. 60 pCt. i Forhold til Driftsindtægterne) skyldes i ganske særlig Grad Færgeoverfarten, paa hvilken Driftsudgifterne (ekskl. Pensionsudgiften) har udgjort ca. 209 000 Kr., medens de tilsvarende Driftsudgifter (ekskl. Pensionsudgiften) paa Strækningen (inkl. Nykøbing Mors St.) har udgjort ca. 370 000 Kr. De nævnte Driftsudgifter pr. km Banelængde har altsaa udgjort ca. 12 900 Kr., pr. km Overfartslængde ca. 55 700 Kr. Det kan langt fra udligne denne ekstraordinært store Udgift, at Tarifastanden paa Færgeoverfarten regnes til 10 i Stedet for til 4 km.

Sallingbanens økonomiske Driftsresultat blev første Gang opgjort af Stykgodsudvalget for Driftsaaret 1930—31. Med en Driftsindtægt paa ca. 466 000 Kr. og en Driftsudgift paa ca. 951 000 Kr. blev Driftsunderskuddet da opgjort til ikke mindre end ca. 485 000 Kr. I Forhold til dette viser Driftsresultatet for 1937—38 en udpræget Bedring. Dette skyldes praktisk taget udelukkende Udgiftsnedgang, idet Driftsindtægterne er nogenlunde de samme. (Der er en Nedgang paa ca. 16 000 Kr., overvejende faldende paa Gods- og Kreaturbefordringen, medens der i Indtægten af Overførsel af Motorkøretøjer har været en Indtægtsfremgang paa ca. 20 000 Kr.). Af Udgiftsnedgangen falder en Del paa ændret Beregningsform bl. a. for Pensionsudgifterne, men den ganske overvejende Del skyldes dog Besparelser i Stationstjenesten (Billiggørelse af Betjeningen) samt i Lokomotiv- og Togtjenesten (Overgang til Motordrift, Traktor i Nykøbing M. i Stedet for Rangermaskine, Bortfald af Togpersonalets Tjeneste paa Overfarten m. v.). Udgiften til Søfartstjenesten er kun faldet fra ca. 221 000 Kr. til ca. 209 000 Kr., men Ibrugtagningen af den mindre Motorfærge i Stedet for de ældre Dampfærger har altsaa kunnet medføre, at medens der i 1930—31 normalt blev sejlet 8 Dobbeltture daglig, sejles der nu 17 Dobbeltture daglig med den anførte aarlige Mindreudgift paa ca. 12 000 Kr.

Der kan efter den gennemførte Rationalisering af saavel Stations-, Tog- og Lokomotivtjenesten som Billiggørelsen af Overfartsudgifterne efter Statsbanernes Opfattelse ikke regnes med yderligere væsentlige Forskydninger i Driftsudgifterne (bortset fra de Udsving, som skyldes Svingninger i Lønninger, Materialepriser o. l.). Der synes — efter Resultatet i den sidste halve Snes Aar — ej heller at kunne regnes med væsentlige Forskydninger i Driftsindtægterne under det nuværende Takstniveau. Det maa herefter anses for godtgjort, at der for Sallingbanen maa regnes med et aarligt Driftsunderskud paa mellem 250 000 og 300 000 Kr. aarlig.

Et Driftsunderskud af denne Størrelse paa en Bane paa i alt rundt regnet 30 km Længde rejser naturligvis Spørgsmaalet om Driftens Opretholdelse paa Banen. Det kan her straks fastslaaes, at der efter Banens Driftslængde og Godsmængde ikke for denne Banes Vedkommende saaledes som for Skælskør- og Videbæk-Banen kan blive Tale om Opretholdelse af Godsbefordringen alene ved Hjælp af Kørsel med Traktor. Man har kun Mulighed for enten at nedlægge Driften helt eller at opretholde Banen med saavel Person- som Godsbefordring.

Det afgørende maa da herefter blive, om Banen maa betegnes som en Trafikfaktor for Egnen af en saadan Betydning, at denne Betydning i sig selv — uanset Driftsunder-

skuddet — kan motivere Opretholdelsen. Dette maa formentlig uden videre kunne fastslaaes, for saa vidt Færgeoverfarten angaar. Denne Færgeoverfart — der som anført i Indledningen eksisterede allerede i 1880'erne, da Banen blev anlagt — danner Hovedforbindelsen mellem Øen Mors (med ca. 30 000 Indbyggere, deraf ca. 8 000 i Nykøbing) og det øvrige Land, og det er givet, at denne Overfart maa opretholdes, indtil den eventuelt afløses af en Broforbindelse. Den logiske Konsekvens af Færgeoverfartens Opretholdelse er imidlertid Opretholdelsen af i hvert Fald Godstrafikken paa Banestrækningen Glyngøre—Skive, og da denne Godstrafik som foran anført ikke kan afvikles isoleret under enkle Driftsformer, bør ogsaa Personbefordringen paa Sallingbanen bevares indtil videre. Det er i øvrigt Færgeoverfarten, der giver den største Part af Driftsunderskuddet, og det er sandsynligt, at Driftsresultatet vilde have ligget ganske anderledes (væsentligt bedre), saafremt Sallingbanen uden Færgeoverfart kunde være videreført til Mors.

Forholdene for Sallingbanen — ligesom i øvrigt for Trafikken til og fra Salling og navnlig Mors i sin Helhed — vil derfor undergaa en meget betydelig Forandring, saafremt Planen om Bygning af en Færdselsbro (med Mulighed for Jernbanetransport) bliver gennemført. Det vil da blive meget usikkert, hvorvidt Godsbefordringen paa Banen blot i Hovedsagen kan bevares, og ogsaa Personbefordringen vil faa nye Vilkaar.

Det er ganske ugørligt at skønne over, hvorvidt den betydelige Besparelse i Driftsudgifter ved Færgeoverfartens Nedlæggelse vil blive modsvaret af betydelige Indtægtstab ved Overgang fra Jernbane- til Landevejstransport. Det er vel i hvert Fald sandsynligt, at den Rolle som Trafikfaktor for Egnen og Øen, som Banen endnu spiller, da vil blive ikke uvæsentlig formindsket.

Kommissionens Stilling til Spørgsmaalet om Opretholdelse af Sallingbanen maa herefter blive den, at man maa tilraade at stille sig afventende, i hvert Fald indtil Spørgsmaalet om Bygning af Broen mellem Salling og Mors er afgjort. Det kan i denne Forbindelse fremhæves, at da Skinnerne er udvekslet og Sporet forstærket for ca. en halv Snes Aar siden, bliver der ikke foreløbig Tale om ekstraordinære Udgifter til Vedligeholdelse, ligesom Færgerne til Overfarten er nyanskaffet. Det vil i øvrigt falde vanskeligt at finde Anvendelse for denne andetsteds ved Statsbanerne. Saafremt Broen bygges, vil Banen mulig faa forøget Betydning under Byggetiden. Naar dernæst Broen har været benyttet i saa lang Tid, at man kan vurdere dens Betydning for Trafikken, vil det være naturligt at underkaste Sallingbanen en ny Undersøgelse.

4) Viborg—Herning.

Statsbanestrækningen fra Viborg til Herning er anlagt i Henhold til Lov Nr. 92 af 27. April 1900 og aabnet for Drift den 26. Juni 1906. Til Anlægget ydede de interesserede Kommuner et Tilskud af 25 000 Kr. pr. Banemil, d. v. s. i alt ca. 160 000 Kr.

Anlægsudgiften (ekskl. de to Endestationer og Materiel) ultimo 1937—38 kan anslaaes til ca. 2,6 Mill. Kr.

Banen, hvis Driftslængde er 47,8 km, er anlagt som vindhegnet let Bane med 22,5 kg Skinner i Grusballast, men er i Aarene 1929—30 forstærket, saaledes at den nu har 37 kg Skinner. Største tilladte Hastighed for Togene er 45 km/T, største tilladte Akseltryk 16 t. Foruden Hovedsporene findes der i alt 4,9 km Sidespor.

Foruden de to Endestationer Viborg og Herning findes der paa Banen 1 Station i 12. Lønningsklasse, 4 Stationer, der bestyres af Ekspedienter (i 14. Lønningsklasse), 1 Station, der bestyres af private, 1 Billetsalgssted og 3 Trinbrætter.

Der er normalt paa Hverdage 5 Tog i hver Retning (og 1 Tog yderligere Karup—Viborg), paa Søn- og Helligdage 7 Tog i hver Retning. Togene er dels Motortog (Litra

ME), dels Damp tog (Lokomotiver Litra G). Køretiden Viborg—Herning med Motortog er ca. 1 Time 20 Minutter.

Efter Anlægget af den nye Vej mellem Herning og Viborg har Statsbanerne fra 1. April 1938 etableret Omnibusrute mellem de 2 Byer med Kørsel 3 Gange daglig i hver Retning.

Der er ikke andre koncessionerede Ruter gennem hele Banens Opland, derimod er der fra Viborg en Rute til Hald-Bækkelund og fra Herning en Rute til Grove, som i nogen Grad betjener Dele af Banens Opland. Af koncessionerede Fragtmandsruter findes der kun een i Banens Opland (fra Viborg til Frederiks).

Der maa paa Strækningen (ekskl. Endestationerne) regnes beskæftiget i alt 33 Tjenestemænd, hvorhos der maa regnes med Afløsning udefra samt med Tjenestemænd udefra til Tilsynstjeneste. Endvidere maa der skønmæssigt regnes med Beskæftigelse til Ekstraarbejder i et Antal Dage, svarende til 12 Mand aarlig.

Til Belysning af Trafikken paa Banen i Relation til Egnen kan det anføres, at der i 1937—38 fra Banens Stationer (ekskl. Overgangsstationen) blev solgt i alt ca. 26 400 Billetter. Det gennemsnitlige Antal rejsende pr. Tog var paa Hverdage 28 og paa Søn- og Helligdage 50. Der er paa Hverdage ikke større Forskel paa Antallet af rejsende i Sommer- og Vinterperioden. To af Togene om Søndagen har i Gennemsnit ca. 100 rejsende. Paa Hverdage har det stærkest benyttede Tog i Gennemsnit 48 rejsende. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer er for 1937—38 opgjort til ca. 70 000. (Det var paa Statsbanerne som Helhed ca. 576 000 og paa samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 72 000).

Til og fra Banens Stationer blev der i 1937—38 befordret ca. 2 400 t Stykgods og ca. 16 000 t Vognladningsgods. Antallet af Tonkilometer pr. Banekilometer paa Banen er for 1937—38 opgjort til ca. 75 000 (Det var paa Statsbanerne som Helhed ca. 242 000 og for samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 21 000).

Statsbanernes kalkulatoriske Opgørelse af Indtægter og Udgifter viser for Driftsaaret 1937—38 følgende Resultat:

Indtægter:

1. Personbefordring	130 868	Kr.
2. Rejsegodsbefordring	1 832	—
3. Gods- og Kreaturbefordring	223 213	—
4. Postbefordring	9 254	—
5. Andre Indtægter	23 298	—
	<hr/>	
	I alt...	388 465 Kr.

Udgifter:

1. Strækningen (ekskl. Overgangsstationer)	262 285	Kr.
2. Andel i Udgifter paa Overgangsstationer samt Værkstedsudgifter	92 062	—
3. Andel i Administrations- og Fællesudgifter m. v.	12 705	—
	<hr/>	
	I alt...	367 052 Kr.

Driftsoverskud herefter ca. 21 000 Kr., naar der ikke beregnes Udgifter til Afskrivning og Forrentning. Udgiften til Afskrivning kan skønmæssigt anslaaes til 17 000 Kr. Udgiften til Forrentning afholdes ikke af Statsbanernes Budget, men opføres paa Finanslovens § 16; den kan skønmæssigt anslaaes til 117 000 Kr. (Begge Beløbene gælder kun Anlægsværdien af de faste Anlæg, men ikke af Materiellet).

Over Halvdelen af Banens Indtægter stammer fra Transitbefordringen, idet henimod 35 000 Kr. af den samlede Personbefordringsindtægt paa ca. 131 000 Kr. og ca. 195 000 Kr. af den samlede Godsbefordringsindtægt paa ca. 223 000 Kr. stammer fra Transittrafik, saaledes at Trafikken til og fra Banens Opland — inkl. Postbefordring og forskellige mindre Indtægter — kun indbringer ca. 160 000 Kr. Det maa tilføjes, at Transitbefordringen vanskeliggør helt sikre Beregninger, idet Skøn paa adskillige Punkter maa anlægges. Resultatet af Opgørelsen maa derfor vurderes med nogen Varsomhed.

En af Statsbanernes Transportagentur i 1937 foretagen Undersøgelse af Gods-transporterne og Trafikbehov i Banens Opland gav til Resultat et anslaaet aarligt Trafikbehov paa ca. 33 000 t afsendt og ankommet Gods. Heraf transporteredes pr. Bane ca. 17 400 t = ca. 52,8 pCt. og pr. Automobil (uden Koncession) ca. 15 500 t = ca. 47,2 pCt. Af Specialtransporter fra Egnen var der bl. a. ca. 2 000 t Myrehalm og ca. 1 500 t Kartoffelmel (fra Fabrik i Karup). Ca. 7 700 levende Dyr fra Egnen blev alle befordret pr. Automobil. Der fandtes i Egnens Stationsbyer og Landsbyer (altsaa Herning og Viborg ekskl.) i alt 23 Vognmænd med Lastbiler.

Banens hidtidige økonomiske Stilling maa efter det foreliggende kunne karakteriseres saaledes, at der, naar man ser bort fra Kravene til Afskrivning og Forrentning samt for Beregningen af Udgifterne paa Overgangsstationerne anlægges den foran Side 156 nærmere omtalte, for Sidebanen gunstige Beregningsmaade, har kunnet regnes med et vist Driftsoverskud, der udelukkende hidrører fra Transitbefordringen.

Banen giver i adskillige Forbindelser væsentlig kortere Afstande mellem forskellige Egne af Jylland, end naar andre Jernbaneruter vælges. Eksempelvis skal nævnes, at Afstanden Viborg—Skern (Vestjylland, Esbjerg) via Herning er 89 km, via Struer er 150 km, og at Afstanden Viborg—Fredericia (Øerne) via Herning er 147 km, via Langaa 195 km.

Viborg—Herning Banen har fra først af foruden Opgaven som Transitstrækning i udpræget Grad haft den Opgave at være Kulturbane for de Hedeegne, hvorigennem den var anlagt, og hvor der først i de seneste Aar er kommet gennemgaaende Landevejsforbindelse mellem Banens Endepunkter.

Ved dette Vejanlæg maa man regne med, at Banen har mistet en væsentlig Del af sin Betydning for Lokaltrafikken. Der maa utvivlsomt regnes med, at denne i de kommende Aar vil gaa en Del ned, og den vilde næppe isoleret taget kunde begrunde Opretholdelse af Banens Drift. Det maa herefter være Transittrafikken, der bliver afgørende, og saaledes som Forholdet ligger, maa det forekomme naturligt at stille sig afventende og se, hvorledes denne Transittrafik udvikler sig i de kommende Aar dels som Følge af Vejanlægget, dels under Hensyn til de Vilkaar, som saadan Trafik eventuelt vil faa under den kommende Lovgivning om Omnibus- og Fragtmandskørsel.

Som foran omtalt er Banens Spor omlagt og forstærket omkring 1930, og der foreligger altsaa ikke foreløbig Spørgsmaal om Udgifter til Udbygning af Jernbanen.

Banens Nedlæggelse vil under det nuværende Takstsystem automatisk fordyre Jernbanetransporter af saavel rejsende som Gods mellem Egne, for hvis Vedkommende Banen giver en væsentlig kortere Afstand end andre Jernbanelinier. I hvilket Omfang Transittrafik uden trafikale Ulemper vil kunne føres over paa andre Jernbanelinier, afhænger i væsentlig Grad af Trafikken paa disse, og en teoretisk Undersøgelse heraf paa nærværende Tidspunkt vil derfor antagelig være uden Værdi, saafremt Spørgsmaalet om Omlægning først paa et adskilligt senere Tidspunkt bliver aktuelt.

Kommissionen finder herefter ikke Anledning til at foretage nogen Indstilling vedrørende Banen, idet man gaar ud fra, at Statsbanerne følger Udviklingen paa denne.

5) Langaa—Silkeborg—Brande—Bramminge.

Den jyske Diagonalbane Nordøst—Sydvest omfatter i anlægsmæssig Henseende Strækningerne Laurbjerg—Silkeborg (37,4 km) og Funder—Brande—Bramminge (105,5 km), i køreplanmæssig Henseende desuden Strækningerne Laurbjerg—Langaa (3,5 km) og videre til Randers (13,5 km), Silkeborg—Funder (6,1 km) og Bramminge—Esbjerg (16,4 km), hvilke Strækninger benyttes dels af Diagonalbanens Tog, dels af Togene paa henholdsvis jyske Hovedbane, jyske Midtbane og jyske Sydbane.

Banen er anlagt i Henhold til Lov Nr. 92 af 27. April 1900 (Strækningen Laurbjerg—Silkeborg) og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 (Strækningen Funder—Bramminge). Til Anlæggene ydede de interesserede Kommuner et Tilskud af 25 000 Kr. pr. Banemil, d. v. s. i alt ca. 480 000 Kr. Anlægsværdien (ekskl. Overgangsstationer, Fællesstrækninger og Materiel) ultimo 1937—38 kan anslaaes til ca. 11,1 Mill. Kr.

De forskellige Dele af Strækningen er aabnet for Drift saaledes: Silkeborg—Laurbjerg 1908, Bramminge—Grindsted 1916, Grindsted—Brande 1917, Brande—Funder 1920.

Banen er anlagt som indhegnet Bane med 37 kg Skinner i Grusballast. Største tilladte Hastighed er 70 km/T, største tilladte Akseltryk 16,0 t. Foruden Hovedsporene findes der i alt 24 km Sidespor.

Foruden de Stationer, der er fælles for andre Statsbanestrækninger og Diagonalbanen, findes der paa denne i alt:

- 1 Station i 6. Lønningsklasse (Grindsted, ogsaa Station for tilstødende Privatbaner),
- 2 Stationer i 7. Lønningsklasse (Ejstrupholm og Thorsø, begge tillige Station for tilstødende Privatbane),
- 2 Stationer i 12. Lønningsklasse,
- 8 Stationer, der bestyres af Ekspedienter (i 14. Lønningsklasse),
- 5 Stationer, der bestyres af private,
- 2 Billetsalgssteder med Sidespor og
- 6 Trinbrætter.

Trækkraften paa Banen er dels Damplokomotiver (Litra D og K), dels Motorvogne (Litra MR og MT).

Strækningen (Randers—)Langaa—Silkeborg befares af 6 Tog i hver Retning og Strækningen Silkeborg—Bramminge(—Esbjerg) af 5 Tog i hver Retning daglig paa Hverdage. Paa Søndage er der yderligere et Tog i hver Retning paa Strækningen Langaa—Silkeborg. Køretiden for Strækningen Bramminge—Langaa er for det hurtigste Tog $3\frac{3}{4}$ Time. Hensynet til saavel Tilslutninger paa krydsende Linier som lokale Krav vanskeliggør Køreplanslægningen.

Der er ikke koncessionerede Automobilruter over længere Strækninger nogenlunde parallelt med Jernbane. Derimod er der adskillige Ruter, der paa kortere Delstrækninger maa forudsættes at virke konkurrerende med Banen om Oplands trafik.

Der maa paa Strækningen regnes beskæftiget i alt ca. 170 Tjenestemænd, hvorhos der maa regnes med Afløsning udefra samt med, at Tilsynstjenesten delvis udføres af Tjenestemænd, der ogsaa varetager dette Arbejde for andre Strækninger. Endvidere maa der skønsmæssigt regnes med Beskæftigelse til Ekstraarbejdere i et Antal Dage, svarende til ca. 73 Mand aarlig.

Stationspersonalet i Thorsø, Ejstrupholm og Grindsted udfører ogsaa Privatbanens Forretninger paa vedkommende Station. Privatbanernes Tilslutningsafgift androg i 1935—36 i alt 25 040 Kr.

Til Belysning af Trafikken paa Banen i Relation til Egnen kan det anføres, at der i 1937—38 fra Banens Stationer (ekskl. alle Overgangsstationer) blev solgt i alt ca. 65 000

Billetter. Det gennemsnitlige Antal rejsende pr. Tog var paa Strækningen Langaa—Silkeborg paa Hverdage 22 (Søn- og Helligdage 45), paa Strækningen Silkeborg—Brande paa Hverdage 18 (Søn- og Helligdage 43) og paa Strækningen Brande—Bramminge paa Hverdage 21 (Søn- og Helligdage 52). Et enkelt Tog har paa Søn- og Helligdage i Gennemsnit 94 rejsende. Paa Hverdage ligger de stærkest benyttede Togs Antal rejsende paa ca. 30. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer er for 1937—38 opgjort til ca. 40 000. (Det var for Statsbanerne som Helhed ca. 576 000 og paa samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 72 000).

Til og fra Banens Stationer blev der i 1937—38 befördert i alt ca. 9 200 t Stykgods og ca. 30 000 t Vognladningsgods og levende Dyr. Antallet af Tonkilometer pr. Banekilometer paa Banen er for 1937—38 opgjort til ca. 82 000. (Det var for Statsbanerne som Helhed ca. 242 000 og for samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 21 000).

Statsbanernes kalkulatoriske Opgørelse af Indtægter og Udgifter paa Banen viser for Driftsaaret 1935—36 følgende Resultat:

I n d t æ g t e r :	
1. Personbefordring	290 609 Kr.
2. Rejsegodsbefordring	4 185 —
3. Gods- og Kreaturbefordring	1 142 684 —
4. Postbefordring	53 553 —
5. Andre Indtægter	88 111 —
	I alt . . . 1 579 142 Kr.
U d g i f t e r :	
1. Strækningen (ekskl. Overgangsstationer)	1 091 344 Kr.
2. Andel i Udgifter paa Overgangsstationer samt Værkstedsudgifter	373 650 —
3. Andel i Administrations- og Fællesudgifter m. v.	51 463 —
	I alt . . . 1 516 457 Kr.

Der var herefter et Driftsoverskud paa ca. 60 000 Kr., naar der *ikke* beregnes Udgifter til Afskrivning og Forrentning. Udgiften til Afskrivning kan skønsmæssigt anslaaes til ca. 81 000 Kr. Udgiften til Forrentning afholdes ikke af Statsbanernes Budget, men opføres paa Finanslovens § 16; den kan skønsmæssigt anslaaes til ca. 500 000 Kr. (Begge Beløbene gælder kun Anlægsværdien af de faste Anlæg, men ikke af Materiellet).

Det maa bemærkes, at ca. 800 000 Kr. af Indtægterne (nemlig ca. 30 000 Kr. af Personbefordringsindtægten og ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. af Godsbefordringsindtægten) hidrører fra Transitbefordring, saaledes at Befordringen til og fra Banens Stationer kun giver en Banen tilfaldende Indtægt af ca. 800 000 Kr.

Det tilføjes, at Banens Karakter som delvis Transitbane med mange Overgangsstationer vanskeliggør sikre Beregninger, idet Skøn paa adskillige Punkter maa anlægges. Resultatet bør derfor vurderes med nogen Varsomhed.

Under Hensyn bl. a. til denne Usikkerhed i Opgørelsen og til Arbejdets meget betydelige Omfang samt til, at man ikke for de efterfølgende Driftsaar mener at kunne regne med større Udslag i Forhold til Driftsresultatet for 1935—36, har man ikke opstillet Opgørelser over de to følgende Aars Driftsresultat.

Banens økonomiske Stilling maa efter det foreliggende kunne karakteriseres saaledes, at der stort set maa regnes med Balance mellem Driftsindtægter og Driftsudgifter, naar man ser bort fra Krav i Henseende til Afskrivning og Forrentning. Det bør dog her-

ved erindres, at man — som nærmere foran Side 157 omtalt — ved Beregningen af Udgifterne paa Overgangsstationerne, Værkstedsudgifter og Fællesudgifter o. l. har anlagt en for Sidebanen særdeles gunstig Beregningsmaade ved kun at opføre de Beløb, der — i hvert Fald delvis — kan regnes sparet i Tilfælde af Nedlæggelse; over for et saa stort Baneanlæg som den her omhandlede Diagonalbane burde man formentlig — i hvert Fald saafremt det kun drejede sig om at fastslaa Banens økonomiske Stilling — fordele disse Grupper af Udgifter paa anden Maade mellem den undersøgte Bane og de tilstødende (skærende) Linier, men af Hensyn til en for alle de til Kommissionen undersøgte Linier ønskelig Ensartethed i Beregningen har man ikke gjort Afvigelser i Beregnings-Opstillingerne.

En nærmere Betragtning af Driftstallene for 1935—36 viser bl. a. følgende:

Banens Betydning ligger ganske overvejende i dens Godsbefordring. Medens Indtægtsfordelingen mellem Person- og Godsbefordringen i 1935—36 for samtlige Statsbanelinier under eet var ca. 60 pCt. for Personbefordringen og ca. 40 pCt. for Godsbefordringen, var den paa denne jyske Diagonalbane ca. 20 pCt. for Personbefordringen og ca. 80 pCt. for Godsbefordringen. For Personbefordringens Vedkommende var Hovedparten Lokalbefordring og kun en mindre Del (ca. 10 pCt.) egentlig Transitbefordring. For Godsbefordringens Vedkommende gav derimod Transitbefordringen som foran nævnt den overvejende Indtægt (ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. af Godsbefordringens samlede Indtægt paa 1,14 Mill. Kr.).

En af Statsbanernes Transportagentur i 1937 foretagen Undersøgelse af Gods-transporter og Trafikbehov i Banens Opland — naturligvis i høj Grad vanskeliggjort af det Forhold, at der fra flere Steder paa Banen var Jernbanetrafik ogsaa ad andre Linier, saaledes at man kun rent skønmæssigt kunde fastslaa, hvad der burde regnes som Diagonalbanens Part — gav til Resultat for dette Opland et anslaaet aarligt Trafikbehov paa ca. 96 800 t Gods. Heraf blev pr. Bane transporteret ca. 32 500 t (34 pCt.), pr. Automobil (Vognmand) ca. 58 300 t (60 pCt.) og ved Virksomhedernes egne Transportmidler ca. 6 000 t (6 pCt.). Oplandet (ekskl. Grindsted med ca. 2 400, Brande med ca. 2 400 og Silkeborg med ca. 20 000 Indbyggere) omfattede da Bebyggelser med rundt regnet 10 000 Indbyggere, og der fandtes i disse Bebyggelser i Sommeren 1937 75 Vognmænd med i alt 93 Lastautomobiler (foruden Paahængsvogne). Af ca. 14 000 levende Dyr til Slagteri og Slagtehus ved een af Banens Stationsbyer gik saa at sige ingen pr. Jernbane, men alle pr. Automobil.

Banens Betydning som Transitbane skyldes den væsentlig kortere Afstand mellem Nordøstjylland og Sydvestjylland via Diagonalinien end over jyske Hovedbane—Sydbane. Medens Afstanden Randers—Esbjerg via Fredericia er 256 km, er den via Silkeborg—Brande kun 182 km (den er via Viborg—Herning—Skern 203 km). Fra Silkeborg er Afstanden til Esbjerg via Brande 128 km, via Skern 142 km.

Imidlertid er Afstanden ikke afgørende for, hvilken Transportvej mellem flere forskellige Jernbaneruter der skal vælges. Medbestemmende — hyppigt endog afgørende — er Transportmulighederne, d. v. s. Toggangens Hyppighed, Beliggenhed inden for Døgnet m. v. Netop i denne Henseende vil en Hovedrute med Døgtjeneste, større Transportmængder og derfor stærkere Toggang m. m. hyppigt byde paa trafikale Fordele, der mere end opvejer Ulemper ved en noget længere Transportvej. Ikke mindst for Persontrafik og for Transport af »letfordærvelige Varer« (Landbrugets Eksport) betyder Transporttiderne og -mulighederne overordentlig meget. Saafremt der derfor ikke over den kortere, men mere sekundære Linie kan skaffes Transit-Transporter nok til Udbygning af en rigelig Toggang — der ikke kan motiveres ved Egnens eget Trafikbehov —, vil »Omvejen« være

den trafikalt rigtige. For de to Ruter, der i denne Forbindelse er Tale om, gælder, at Strækningen Randers—Fredericia—Esbjerg for den ganske overvejende Del er og i Løbet af faa Aar ogsaa for den endnu resterende Delstrækning Vejen—Bramminges Vedkommende vil være forsynet med Dobbeltspor, at den i anlægsmæssig Henseende endvidere er udstyret med Rangerbanegaarde i Aarhus og Fredericia, og at den køreplansmæssigt altid vil høre til de stærkest udbyggede danske Statsbanestrækninger i Kraft af sin Karakter som den vigtigste jyske Hovedlinie. Strækningens Kapacitet er derfor i alle Henseender saa betydelig, at den uden Vanskelighed kan tage ogsaa Transittrafikken Nordøstjylland—Sydvestjylland.

Spørgsmaalet om Bevarelsen af Diagonalinien Langaa—Silkeborg—Brande—Bramminge maa herefter siges i overvejende Grad at være afhængig af, hvilken Stilling Banen har i Henseende til Afvikling af Egnens lokale Trafik. Saa længe Forholdene er nogenlunde som nu, vil der formentlig være tilstrækkelig Brug for Banen og dermed Begrundelse for Driftens Opretholdelse. Helt anderledes kan det komme til at ligge, dersom den paatænkte Diagonalvej Randers—Esbjerg i Forbindelse med en Vej fra Diagonalvejen til Hem (Forbindelse til Aarhus) bliver til Virkelighed. Denne Vej vil i meget høj Grad formindske Jernbanens Betydning for Egnens lokale Transporter og vil utvivlsomt ogsaa i nogen Grad skærpe Konkurrencen om Transitbefordringen. Det maa da synes yderst tvivlsomt, om der til sin Tid vil blive Transporter tilbage paa Jernbanen i et Omfang, der kan bære Driftsudgifterne, som paa en Banestrækning paa ca. 180 km altid vil være meget betydelige.

Kommissionen maa herefter foreslaa, at Spørgsmaalet om Opretholdelsen af Driften paa Langaa—Silkeborg—Bramminge Banen tages op til Undersøgelse, saafremt Diagonalvejen anlægges.

6) Himmerlandsbanerne.

Betegnelsen »Himmerlandsbanerne« omfatter Strækningerne Hobro—Løgstør og Viborg—Aalestrup. Den 66,2 km lange Statsbanestrækning Hobro—Løgstør er anlagt i Henhold til Lov Nr. 54 af 12. April 1889. Til Anlægget ydede de interesserede Kommuner et Tilskud af 40 000 Kr. pr. Banemil, det vil sige, i alt ca. 350 000 Kr. Den samlede Anlægs kapital var ca. 3 Mill. Kr. Banen blev aabnet for Drift 15. Juli 1893. Anlægs værdien (ekskl. Overgangsstation og rullende Materiel) ultimo 1937—38 kan anslaaes til ca. 2,3 Mill. Kr. Den 37,6 km lange Strækning Viborg—Aalestrup er anlagt som Privatbane i Henhold til Koncession, meddelt af Viborg Aamtsraad 4. Juni 1890, og med et Statstilskud paa 80 000 Kr. pr. Banemil, i alt ca. 425 000 Kr., hvorhos Staten betalte Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne. I Henhold til Koncessionens § 11 overtog Staten Driften af Banen i Forpagtning mod en aarlig Afgift paa 4 000 Kr. pr. Mil, det vil sige 19 200 Kr. Forpagtningsoverenskomsten er uopsigelig fra begge Sider, hvorimod den træder ud af Kraft, hvis Staten benytter den i Koncessionens § 12 fastslaaede Ret til at indløse Banen for en Betaling af $26\frac{2}{3}$ Gange den aarlige Forpagtningssum. Banen blev aabnet for Drift den 15. September 1893.

I 1899 aabnedes Privatbanen Aars—Nibe—Svendstrup (—Aalborg) og i 1910 Privatbanen Aars—Hvalpsund (fra 1927 med Færgeforbindelse til Sundsøre).

Himmerlandsbanerne er anlagt som uindhegnede, lette Baner med 22,5 kg Staal-skiner i Grusballast; Banerne har særlig ugunstige Stigningsforhold med Maksimalstigningspromille 12,5. Foruden de 103,8 km Hovedspor findes der 17 km Sidespor. Største tilladte Hastighed er 45 km/T, største tilladte Aksestryk 11 t.

Der findes paa Banerne foruden Overgangsstationerne i alt 3 Stationer i 6. Lønningsklasse (Aalestrup, Aars og Løgstør), 1 i 7. Lønningsklasse, 5 Stationer, der bestyres

af Ekspedienter (i 14. Lønningsklasse), 6 Stationer, der bestyres af private, 3 Billetsalgsteder med Sidespor og 5 Trinbrætter. I Aars benytter Privatbanen Statsbanernes Stationsanlæg. I Løgstør er der for nylig paa Jernbanestationen indrettet Rutebilstation for alle de koncessionerede Omnibusruter, der kører til Byen. Foruden Lejeboligerne i Stationsbygningerne findes der en Del Lejeboliger overvejende for Banetjenestens Personale. I Løgstør og Aalestrup er der Remiseanlæg m. v. for Maskintjenesten.

Trækkraften paa Banerne er dels ældre Damplokomotiver (Litra J), dels Motorvogne (Litra M_E, 100 HK). Der benyttes normalt i alt 6 toakslede Personvogne og et Par Rejsegodsvogne til Togstammerne.

Banerne befares af 5 Tog i hver Retning daglig paa Hverdage, 6 paa Søn- og Helligdage. Rejsetiden Viborg—Løgstør er med Motortogene ca. 2½ Time, Rejsetiden Hobro—Aalestrup ca. ¾ Time.

Statsbanerne driver følgende Automobilruter i Banernes Opland:

- 1) Hobro—Aars—Løgstør, 60 km, 4 Dobbeltture daglig (5 paa Søn- og Helligdage).
- 2) Viborg—Farsø—Løgstør, 70 km, 3 Dobbeltture daglig.
- 3) Aalborg—Viborg, 85 km, 4 Dobbeltture daglig (5 paa Søn- og Helligdage).

Herudover findes der en Række koncessionerede Omnibusruter, saaledes at Landsdelen i en Linie Vest for Statsbanen Hobro—Aalborg og Nord for Linien Hobro—Viborg befares af i alt ca. 30 Ruter. Der er f. Eks. 4 Ruter mellem Løgstør og Aalborg og 5 Ruter fra Viborg mod Nord.

Der maa paa Strækningen regnes beskæftiget i alt 109 Tjenestemænd, hvorhos der maa regnes med nogen Afløsning udefra samt med, at Tilsynstjenesten delvis udføres af Tjenestemænd, der ogsaa varetager dette Arbejde for andre Strækninger. Endvidere maa der skønmæssigt regnes med Beskæftigelse til Ekstraarbejdere i et Antal Dage, svarende til 37 Ekstraarbejdere aarlig.

Stationspersonalet i Aars udfører ogsaa Privatbanens Forretninger paa Stationen. Herfor oppebærer Statsbanerne 2 400 Kr. aarlig.

Til Belysning af Trafikken paa Banerne kan det anføres, at der i 1937—38 fra Banens 18 Stationer (ekskl. de to Overgangsstationer) blev solgt i alt ca. 62 000 Billetter.

Det gennemsnitlige Antal rejsende pr. Tog var paa Hverdage paa Strækningen Hobro—Aalestrup 14, paa Strækningen Viborg—Aalestrup 15 og paa Strækningen Aalestrup—Løgstør 14. Paa Søn- og Helligdagene var de tilsvarende Tal henholdsvis 26, 43 og 36. Der er ikke større Forskel paa Antallet af rejsende i Sommer- og Vinterperioden.

Bortset fra et enkelt Tog paa Søn- og Helligdage, der gennemsnitlig beforder 60—75 rejsende, har ingen af Togene paa Søn- og Helligdage i Gennemsnit 50 rejsende, og for Hverdagene Vedkommende har to Tog paa Strækningen Hobro—Aalestrup hver 25—28 rejsende og to Tog paa Strækningen Viborg—Løgstør hver 20—21 rejsende, medens de øvrige Tog har højst 16 rejsende og flere af dem under 10 rejsende i Gennemsnit. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer er for 1937—38 for Strækningen Hobro—Løgstør opgjort til ca. 34 300 og for Strækningen Viborg—Aalestrup til ca. 37 400. (Det var paa Statsbanerne som Helhed ca. 576 000 og paa samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 72 000).

Den befordrede Godsmængde var i 1937—38 ca. 12 000 t Stykgods og ca. 40 000 t Vognladningsgods og levende Dyr. Antallet af Tonkilometer pr. Banekilometer er for 1937—38 for Banerne opgjort til ca. 18 700. (Det var for Statsbanerne som Helhed ca. 242 000 og for samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 21 000).

Statsbanernes kalkulatoriske Opgørelse af Indtægter og Udgifter paa Banerne viser for Driftsaarene 1935—36, 1936—37 og 1937—38 følgende Resultater:

I n d t æ g t e r:

	1935—36	1936—37	1937—38
	Kr.	Kr.	Kr.
1. Personbefordring	131 660	142 084	140 132
2. Rejsegodsbefordring	1 901	2 049	1 963
3. Gods- og Kreaturbefordring	188 454	204 722	192 846
4. Postbefordring	40 638	44 460	46 900
5. Andre Indtægter	49 125	53 729	52 835
	411 778	447 044	434 676

U d g i f t e r:

	1935—36	1936—37	1937—38
	Kr.	Kr.	Kr.
1. Strækningen (ekskl. Overgangsstationerne)	552 425	662 838*)	658 332**)
2. Andel i Udgifter paa Overgangsstationer samt Værkstedsudgifter	158 982	157 125	165 792
3. Andel i Administrations- og Fællesudgifter m. v.	40 949	42 461	45 621
	752 356	862 424	869 745

Der var herefter et Driftsunderskud, der i 1935—36 androg ca. 340 000 Kr., i 1936—37 (naar Udgifterne til Sporforstærkningen ikke medregnes) ca. 375 000 Kr. og i 1937—38 (ogsaa ekskl. Udgift til Sporforstærkning) ca. 420 000 Kr., alt under den Forudsætning, at der ikke medregnes Udgifter til Afskrivning og Forrentning. Udgiften til Afskrivning kan skønmæssigt anslaaes til ca. 20 000 Kr. Forrentningen maa for Himmerlandsbanernes Vedkommende regnes opført paa Ministeriet for offentlige Arbejders Budget (F. L. § 16) og ikke paa Statsbanernes (F. L. § 2). Den kan skønmæssigt anslaaes til ca. 125 000 Kr. (Begge Beløbene gælder kun Anlægsværdien af de faste Anlæg, men ikke af Materiellet).

Efter at det økonomiske Driftsresultat for Himmerlandsbanerne første Gang var opgjort af Statsbanernes Stykgodsudvalg for Driftsaaret 1930—31 — og da udvisende endnu langt større Underskud —, og efter at det derefter i de følgende Driftsaar havde vist sig, at de Saneringsforanstaltninger, navnlig i Henseende til Omlægning af Køreplan og Billiggørelse af Stationsbetjening, som Stykgodsudvalget havde foreslaaet, vel havde nedbragt Driftsudgifterne, men at Driftsunderskuddet for Driftsaarene 1932—33 og 1933—34 androg over ½ Mill. Kr. aarlig, blev der i Rigsdagssamlingen 1934—35 forelagt Forslag til Lov om Erhvervelse af Ejendomsretten til og Nedlæggelse af Banen Viborg—Aalestrup samt om Nedlæggelse af Statsbanen Hobro—Løgstør. I Bemærkningerne til Lovforslaget blev dette motiveret ikke alene med det meget daarlige Driftsresultat, men navnlig med, at det maatte betragtes som fastslaaet, at Befolkningen i Egnen havde svigtet Banerne saavel med Hensyn til Personbefordring som Godsbefordring. Hertil kom som vægtigt Sidemotiv, at Driftens Opretholdelse inden længe maatte kræve en Anlægsudgift paa ca. 2 Mill. Kr. til Ombygning og Forstærkning af det da ca. 40 Aar gamle, stærkt medtagne Spor, hvilken Kapitalanvendelse maatte forekomme lidet rimelig.

Lovforslaget blev ikke gennemført.

*) Heraf ca. 41 000 Kr. til Sporforstærkning.

***) Heraf ca. 13 500 Kr. til Sporforstærkning.

De fra Statsbanernes Side over for Kommissionen fremførte Synspunkter og det foreliggende Materiale kan resumeres saaledes:

Himmerlandsbanernes Opgave maa karakteriseres som værende af udpræget lokal Karakter. De har i mange Aar efter Anlægget i høj Grad bidraget til den tyndt befolkede og forholdsvis fattige Egn Opdyrkning og Kultivering. Efter saaledes i det væsentlige at have løst deres særlige Opgave som Kulturbaner har det ikke været muligt for Banerne at bevare deres Stilling som bærende Trafikfaktorer i Egnen, i hvilken Automobiltrafikken er sat — relativt vist nok endog særlig stærkt — ind, begunstiget bl. a. i mange Tilfælde af den kortere Landevejsafstand end Afstand pr. Jernbane til de store Byer Aalborg, Randers og Aarhus og vel ogsaa hyppigt af, at Trafikmulighederne paa Banerne ikke kunde forsvare en gennemgribende Udbygning af Beredskabet paa disse, og at Linieføring og Stigningsforhold stillede dem vanskeligt i Konkurrencen.

Banernes Betydning for Personbefordring karakteriseres gennem de anførte Tal for Togenes gennemsnitlige Antal rejsende. Med Hensyn til Egnens samlede Transportbehov for Godsbeholdningens Vedkommende gælder, at dette af Statsbanernes Transportagentur i Foraaret 1937 er opgjort til ca. 102 000 t afsendt og ankommet Gods. Heraf transporteres pr. Baue ca. 39 000 t = ca. 38,2 pCt., pr. koncessionerede Bilruter ca. 3 000 t = 3 pCt., pr. andre Vognmandsbiler ca. 40 000 t = ca. 39,2 pCt., ved Virksomheders egne Midler ca. 16 600 t = ca. 16,3 pCt. og endelig pr. Skib ca. 3 400 t = ca. 3,3 pCt.

Under Hensyn dels til Banernes lette Bygning og uheldige Stigningsforhold, dels til forøgede Omrangeringer kan Banerne ikke med Udbytte bruges til Transitbefordring af Gods over Strækningen Hobro—Aalestrup—Viborg, selvom Afstanden ad denne Vej er ca. 22 km kortere end Afstanden via Langaa.

Ved en Betragtning af Udviklingen fra 1930—31 til 1937—38 maa det erindres, at Beregningen af Driftsresultaterne er undergaaet visse Ændringer — bl. a. med en for Sidebanerne mere fordelagtig Fordeling af Udgifter paa Overgangsstationerne —, og at regnskabsmæssige Ændringer — bl. a. Forandring af Pensionsudgifts-Posteringsen — ogsaa spiller en Rolle. De senere Aars Driftsresultater — efter Gennemførelsen af Stykgodsudvalgets og andre Saneringsforslag — synes imidlertid at tyde paa, at en vis Stabilitet er naaet. Der kan vel være Udslag i Driftsindtægterne fra det ene Aar til det andet, men dette kan f. Eks. skyldes 2 Paasker i eet Driftsaar eller særlig mange Lejlighedstransporter (Halm, Kartofler), men nogen virkelig varig Fremgang i Indtægterne er der ikke Tegn til. Paa lignende Maade kan der være Udsving i Driftsudgifterne, f. Eks. paa Grund af Stigning i Ekstraarbejderlønninger, særlig omfattende Banevedligeholdelsesarbejder o. lign., men om nogen større Nedgang i Udgifterne kan der afgjort ikke blive Tale, idet Driften er billiggjort saa meget, som det maa anses for muligt, og yderligere Nedsikring af f. Eks. Toggangen maa antages at resultere i større Indtægtstab end Udgiftsbesparelse.

Der maa herefter regnes med et aarligt rent Driftsunderskud paa Himmerlandsbanerne paa 350 000 à 450 000 Kr., hvorved ikke er regnet med Udgifter til Afskrivning eller Forrentning. Saafremt man — som i nogle af de senere Aar — af Driftsbudgettet maa afholde Udgifter til Sporforstærkning paa de mest nødvendige Punkter, vil Driftsunderskuddet blive saa meget større.

Taget for sig er Himmerlandsbanerne altsaa i meget høj Grad underskudsgivende. Tilbage bliver saa vidt muligt at undersøge, hvilken Betydning Banernes Drift har for det økonomiske Resultat paa Statsbanerne som Helhed (eventuelt ogsaa paa visse Privatbaner). Hvad Statsbanerne angaar, da har man prøvet paa at opføre, hvilke Driftsindtægter der tilfalder andre Baner (Statsbanerne og — for direkte ekspederede Befordringer — fremmede Baner via Statsbanerne) af Befordringer, der delvis sker over Himmerlandsbanerne.

For Personbefordringens Vedkommende andrager dette Beløb ca. 100 000 Kr. (medens den Himmerlandsbanerne selv tilfaldende Personbefordringsindtægt som foran anført andrager ca. 140 000 Kr.).

Statsbanerne har anstillet en Undersøgelse af, hvorvidt og hvorledes den Persontrafik i Himmerland, der nu bestrides af Banerne, ved disses Nedlæggelse kan afvikles med Ruteautomobiler. Undersøgelserne, der har omfattet saavel Ruteomlægninger som Køreplanslægning, Materielbehov m. v., har givet til Resultat, at den nu forekommende Personbefordring paa Himmerlandsbanerne i alt væsentligt vil kunne afvikles paa hensigtsmæssig Maade ved udvidet Kørsel med Ruteautomobiler. Merudgifterne herved paa Statsbanernes Rutebillinier til Hobro, Aalborg og Viborg er beregnet til ca. 172 000 Kr. aarlig, heri medregnet saavel de egentlige Kørselsudgifter som Afskrivning paa og Forrentning af nødvendigt nyt Materiel. Anskaffelsessummen for dette nye Materiel kan anslaaes til 200 000 Kr. Personbefordringsindtægten paa Himmerlandsbanerne var i 1937—38 ca. 140 000 Kr. Naar man rent skønsmæssigt regner med, at denne kan bevares, og at der yderligere for Automobilruterne maa kunne regnes med en ikke ubetydelig Pakkebefordringsindtægt og vel antagelig Hovedparten af Banernes nuværende Postbefordringsindtægt (44 000 Kr. aarlig), vil man mene uden Risiko at kunne regne i hvert Fald med Balance paa den Rutebilkørsel, der skal erstatte Personbefordringen paa Himmerlandsbanerne efter disses Nedlæggelse.

Ved en saadan udvidet Rutebilkørsel, der i et antagelig overvejende Antal Relationer kan byde fuldt saa gode eller bedre Rejsevilkår end den nuværende Jernbanebefordring, vil man regne med stort set at kunne bevare ogsaa den Personbefordring paa andre Baner, der nu sker i Sammenhæng med Personbefordring paa Himmerlandsbanerne, og den deraf følgende Indtægt paa ca. 100 000 Kr. Om Indtægtstab af nogen Betydning paa andre Strækninger skulde der altsaa for Personbefordringens Vedkommende ikke blive Tale ved Afløsning af Jernbanedriften med en fornøden udbygget Automobil-Rutedrift ved Statsbanernes Foranstaltning.

For Godsbeholdningens Vedkommende vil den Fragtindtægt, der tilfalder andre Strækninger af Transporter, som foregaar dels paa disse, dels paa Himmerlandsbanerne, efter en af Statsbanerne foretagen kalkulatorisk Opgørelse med den nuværende Godsmængde andrage ca. 550 000 Kr. aarlig. Som allerede omtalt i de indledende Bemærkninger (Side 4) er det overordentlig vanskeligt at skønne over det antagelige Fragttab — uden tilsvarende Udgiftsnedgang — paa andre Strækninger ved Nedlæggelsen af en Sidebane, men det fremgaar af det nævnte Tal, at Risikoen for Fragttab ikke er ubetydelig.

Under Hensyn hertil og i øvrigt ud fra lignende Betragtninger som nedenfor Side 186 for Assensbanen anført har man overvejet Mulighederne for Etablering af Godsbeholdning under indskrænket Drift. Saadan Befordring lader sig let arrangere paa ganske korte Strækninger (til Skælskør og Videbæk ligesom til Vedde og Højer) med Traktor og — noget vanskeligere — paa Assensbanens 30 km ved Hjælp af Lokomotiv fra Odense, men den synes ikke gennemførlig paa de ca. 100 km Himmerlandsbaner med Mulighed for paa engang tilstrækkelig Effektivitet og Økonomi. Ved Nedlæggelse af den nuværende Driftsform maa derfor ogsaa Godsbeholdningen overgaa til Automobilbefordring.

Organisationen af denne vil i høj Grad være afhængig af, hvorledes Forholdene bliver under den nye Omnibus- og Fragtmandslov, hvorhos der kræves omfattende stedlige Undersøgelser som Basis for en saadan Organisation. Transporten kan tænkes ordnet paa lignende Maade, som Statsbanerne nu overalt har organiseret Afhentning og Tilbringning af Gods inden for de forskellige Stationers Opland, i det foreliggende Tilfælde dog efter fornøden Forhandling med Privatbanen Aalborg—Hvalpsund. Den kan ogsaa tænkes

overdraget et Tranportselskab under fornøden Medvirkning fra Amts- og Sognekommuner, eventuelt tillige Erhvervsorganisationer og lign.

Den Omstændighed, at man formentlig kan regne med Opretholdelse af Driften — i hvert Fald indtil videre — paa Privatbanen Aalborg—Aars—Hvalpsund, har ført til Overvejelser af Muligheden for at etablere Adgang til Godsbefordring over Strækningen Aars—Løgstør ved Bevarelse af Banelegeme m. v. paa denne Strækning og Kørsel efter Behov med Godsvogne. Denne Kørsel maatte da forudsættes udført ved Privatbanens Foranstaltning efter speciel Overenskomst med Statsbanerne og i Tilslutning til Kørslen paa Privatbanen. Det maa synes nærliggende at inddrage eventuelle Forhandlinger mellem Privatbanen og Statsbanerne herom i de Forhandlinger, der formentlig maa paaregnes i en nærmere Fremtid angaaende Aalborg Privatbaners Forhold i Aalborg (fuld Optagelse paa Aalborg Statsbanestation). Man vilde ved en saadan Kørsel navnlig opnaa at give Egnens Købstad, Løgstør, Jernbaneforbindelse for Godstransport i Forbindelse med det øvrige Land. Man vilde endvidere derved give Privatbanen de bedste Muligheder for at bevare de Fragtindtægter, Banen for Tiden har af Transitforsendelser via Aars. Privatbanens Andel af den samlede Fragtindtægt via Aars i Forbindelse med Statsbanerne er for 1937—38 opgjort til ca. 62 000 Kr. Ved en hensigtsmæssig Tilrettelægning af Kørslen over Strækningen Aars—Løgstør vil man regne med, at Størsteparten af de til denne Fragtindtægt svarende Transporter maa kunne bevares.

En saadan Godstransport under enkle Former vil kunne udføres foreløbig uden den Ombygning af Sporanlægget, som ellers er paakrævet.

Som allerede i 1934 i Bemærkningerne til Lovforslaget om Himmerlandsbanerne fremhævet vil det, saafremt Driften paa disse Baner skal opretholdes ud over den nærmeste Fremtid, være ubetinget nødvendigt at ombygge og forstærke det nu ca. 47 Aar gamle lette Spor, der er saa udslidt, at det — som foran nævnt — har været nødvendigt i de senere Aar at ombygge og forstærke visse mindre Strækninger af Banerne, endskønt man maatte afholde Udgifterne herved af Driftsbudgettet. Den ubetinget nødvendige Fornyelse og Forstærkning vil kræve en Anlægsudgift paa antagelig ca. 2 Mill. Kr.

De tre Kendsgerninger,

- 1) at der under den nuværende Driftsform maa regnes med et årligt Driftsunderskud paa 350 000 à 450 000 Kr.,
- 2) at der i den nærmeste Fremtid ekstraordinært maa anvendes en Anlægsudgift paa ca. 2 Mill. Kr., saafremt saavel Person- som Godsbefordring paa Banen skal opretholdes, og
- 3) at det ikke har været muligt i de Aar, i hvilke der maatte regnes med, at Banernes fortsatte Eksistens var truet, og at den kunde blive afhængig af Befolkningens Tilslutning til (Brug af) Banerne, at oparbejde Banernes Stilling som Trafikfaktor i Egnen eller deres Trafikmængde paa blot nogenlunde afgørende Maade,

fører Kommissionens Flertal til den Opfattelse, at det vil være rigtigst at søge Lovgivningsmagtens Tilslutning til Nedlæggelse af Driften paa Himmerlandsbanerne (og til den herfor nødvendige Erhvervelse af Ejendomsretten til Banen Viborg—Aalestrup), dog eventuelt saaledes, at der aabnes Mulighed for at bevare Godsbefordring over Strækningen Aars—Løgstør, for saa vidt der herom kan opnaas fornøden Overenskomst med Privatbanen Aalborg—Hvalpsund om Befordringens Udførelse, og saaledes at denne Befordring i Tilfælde af utilfredsstillende trafikalt eller økonomisk Resultat bør kunne indstilles med Tilslutning af Rigsdagens Finansudvalg, altsaa uden at ny Lovhjemmel er fornøden.

Kommissionens Flertal foreslaar, at Ministeren for offentlige Arbejder forelægger Rigsdagen Lovforslag i Overensstemmelse hermed.

Et Mindretal, (*Herlak, Jul. Nielsen og Chr. Vejre*), kan ikke tiltræde Forslaget om Himmerlandsbanernes Nedlæggelse af Grunde, som i det følgende skal anføres:

Ved Afgørelsen om en Stats-Sidebanes Nedlæggelse bør der efter Mindretallets Opfattelse tages meget væsentlige Hensyn til følgende Forhold:

- 1) Hvilken Indflydelse vil Nedlæggelsen faa paa Statsbanernes samlede Driftsøkonomi, og
- 2) hvilke Følger vil den faa for den Egn, Banen betjener, og for Samfundsøkonomien i det hele taget.

Vedrørende det først anførte Forhold er der af Flertallet foretaget en Regnskabsopstilling, der omfatter 3 Driftsaar.

Det sidste af disse, Driftsaaret 1937—38, viser efter denne Opstilling et Driftsunderskud for Himmerlandsbanerne paa ca. 435 000 Kr., idet Indtægterne er opgjort til 434 676 Kr. og Udgifterne til 869 745 Kr.

Hvad den anførte Indtægt angaar, viser den imidlertid kun en Del af Statsbanernes virkelige Indtægt af Banerne, idet den, som ogsaa anført af Flertallet, kun omfatter den Fragt- og Billetindtægt, der tilfalder Himmerlandsbanerne for Arbejdet og Befordringen paa og over selve denne Strækning. Men foruden denne Egenindtægt paa ca. 434 000 Kr. tilfører Himmerlandsbanerne det øvrige Banenet en Driftsindtægt, som efter den af Flertallet foretagne Beregning udgør 650 000 Kr. årlig, nemlig 100 000 Kr. for Personbefordring og 550 000 Kr. for Godsbefordring.

Mindretallet har den Opfattelse, at en meget betydelig Del af disse 650 000 Kr. vil være tabt som Indtægt for det øvrige Banenet, naar Himmerlandsbanerne nedlægges, og dette Tab vil være saa meget mere føleligt, som det ikke kan antages at ville blive modsvaret af Udgiftsbesparelser.

Hvad de for Himmerlandsbanerne opførte Udgiftsbeløb angaar, skal Mindretallet henlede Opmærksomheden paa en Udgiftspost paa 165 792 Kr. som Banernes Andel i Udgifter paa Overgangsstationer samt Værkstedsudgifter. Mindretallet tvivler ikke om disse Tals Rigtighed, men det drager i Tvivl, hvorvidt en blot tilnærmelsesvis Besparelse af et saadant Beløb paa Overgangsstationerne Hobro og Viborg samt paa Centralværkstedet i Aarhus vil kunne opnaas ved at indstille Driften paa Himmerlandsbanerne.

Den samme Tvivl har Mindretallet, hvad angaar den opførte Udgiftspost paa 45 621 Kr. som Banernes Andel i Administrations- og Fællesudgifter.

Men selv bortset herfra vil det samlede Resultat for Statsbanerne ved Himmerlandsbanernes Nedlæggelse efter Mindretallets Opfattelse ingenlunde betyde nogen Forbedring af Statsbanernes Økonomi, idet Tabet af de Indtægter, disse Baner tilfører det øvrige Statsbanenet, vil opveje eller maaske endda overstige det Driftsunderskud, Flertallet mener at maatte regne med ved Banernes fortsatte Drift.

De Ulemper, Banenedlæggelsen vil faa for den Egn, Banen har betjent, og for Samfundsøkonomien i Almindelighed vil efter Mindretallets Opfattelse være saa alvorlige, at Banenedlæggelsen saa vidt mulig bør undgaas.

Der er til Banerne knyttet saa mange og betydelige økonomiske Interesser, at Indstilling af Driften vil medføre Forskydninger i Ejendommens Værdi samt Ændringer i industrielle og andre Virksomheders Dispositioner, som i høj Grad vil kunne virke uheldigt paa Købstæders og Stationsbyers Udvikling. At fremkalde en saadan Situation for en betydelig Landsdel maa være en højst betænkelig Sag, og Foranstaltningen kunde ikke retfærdiggøres alene med en Henvisning til, at Statsbanerne sparede nogle faa Hundrede Tusinde Kroner om Aaret paa sit Driftsbudget, hvilket som foran anført endda i høj Grad er tvivlsomt.

For Samfundsøkonomien i øvrigt vil det formentlig, forinden Stilling til Banernes Nedlæggelse definitivt tages, være nødvendigt at undersøge, hvad Nedlæggelse af dette relativt udstrakte Banenet vil kræve i Henseende til forøget Bilmateriel, naar Oplandets Transportbehov — ogsaa hvad Spidsbelastninger angaar — skal dækkes, og hvad Dispositionen saaledes kan antages at ville medføre af forøget Forbrug af fremmed Valuta.

Der er som en væsentlig Grund for Himmerlandsbanernes Nedlæggelse anført af Flertallet, at der i den nærmeste Fremtid, saafremt Banernes Drift skal fortsættes, maa anvendes en ekstraordinær Anlægsudgift paa over 2 Mill. Kr.

Det er utvivlsomt rigtigt, men Mindretallet kan ikke se nogen særlig Fordel ved at undgaa denne Anlægsudgift, hvis det offentlige i Stedet for skal anvende tilsvarende eller maaske endog større Beløb paa andre ellers ikke nødvendige Udbygninger af Trafikveje i Landsdelen. I øvrigt er der allerede foretaget Skinnefornyelser paa ca. 24 km af Strækningen. Erhvervelsen af Strækningen Viborg—Aalestrup vil derhos kræve Anvendelse af en Kapital paa ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., medens der til Gengæld spares en Forpagtningsafgift paa ca. 20 000 Kr.

Endvidere skal bemærkes, at der for Tiden betales ca. 400 000 Kr. i Arbejds løn til de ved Banerne direkte beskæftigede Personer — et Antal paa ca. 100, hvoraf de allerfleste er Familieforsørgere.

I en Tid, hvor der hersker saa stor Arbejdsløshed, forekommer det Mindretallet urimeligt at indskrænke Beskæftigelsesmulighederne, hvilket jo vil blive Følgen af Banernes Nedlæggelse, thi selv om de fast ansatte Tjenestemænd vil blive forflyttet til andre Strækninger, vil Foranstaltningen medføre, at Hjælpearbejdere paa disse Strækninger maa afskediges.

Af de her anførte Grunde maa Mindretallet tage Afstand fra Flertallets Forslag om Himmerlandsbanernes Nedlæggelse og skal derhos tilføje, at disse Baners nuværende driftsmæssige Stilling bør ses under samme Synsvinkel som de øvrige Baners, nemlig den, at Fragtindtægten for Tiden er trykket af et Takstniveau, som ligger betydeligt under hele det eksisterende Prisleje, samt at der hersker konkurrencemæssige Forhold, som i høj Grad er i Banernes Disfavør — et Forhold, som denne Kommission netop har faaet som Opgave at bringe en mere rimelig Balance i.

7) Assensbanen.

Statsbanestrækningen fra Tommerup til Assens er anlagt i Henhold til Lov Nr. 18 af 18. Februar 1881. Til Anlægget ydede de interesserede Kommuner et Tilskud af 90 000 Kr. pr. Banemil, det vil sige i alt ca. 350 000 Kr. Banens Anlægsværdi (ekskl. Overgangsstationen og rullende Materiel) ultimo 1937—38 kan anslaaes til ca. 1,3 Mill. Kr. Banen, der blev aabnet for Drift 1. Juni 1884, blev anlagt som let, indhegnet Bane med 22,5 kg Skinner i Grusballast. Dens Driftslængde er 29,2 km. Foruden Hovedsporene er der 6,4 m Sidespor (bl. a. Havnespor i Assens). Størst tilladte Hastighed for Togene er 70 km/T, største tilladte Akseltryk 11 t.

Foruden Overgangsstationen findes der paa Banen 1 Bystation i 5. Lønningsklasse (Assens), 2 Stationer i 7. og 3 i 12. Lønningsklasse samt 5 Trinbrætter.

Der er normalt 10 personførende Tog i hver Retning og desuden et ikke personførende Godstog Assens—Tommerup. To Togpar daglig er Damp tog, de øvrige Motortog (Motorvogne Litra M_B). Køretiden Tommerup—Assens er ca. $\frac{3}{4}$ Time. De fleste af Togene gennemføres til henholdsvis fra Odense.

Af koncessionerede Omnibusruter, der berører Banens Opland, driver Statsbanerne i Forbindelse med sydfynske B aner Ruten Odense—Verninge—Glamsdalen—Haarby/Assens.

Statsbanerne driver endvidere Ruten Assens—Middelfart—Fredericia. Der kører privat drevne Ruter Assens—Aarup—Bogense, Assens—Eggerup—Helnæs og Odense—Ørsted. Der er koncessionerede Fragtmandsruter fra Odense bl. a. til Knarreborg, Naarup, Glamsbjerg, Bregnemose, Helnæs og Assens samt fra Assens bl. a. til Aarup og Dreslette.

Der maa paa Banen regnes beskæftiget i alt 56 Tjenestemænd, hvorhos der maa regnes med nogen Afløsning udefra samt med Tjenestemænd udefra til Tilsynstjeneste. Endvidere maa der skønsmæssigt regnes med Beskæftigelse til Ekstraarbejdere i et Antal Dage, svarende til 19 Mand aarlig.

Til Belysning af Trafikken paa Banen kan det anføres, at der i 1937—38 fra Banens Stationer (ekskl. Overgangsstationer) blev solgt i alt ca. 60 000 Billetter. Det gennemsnitlige Antal rejsende pr. Tog var paa Hverdage 21, paa Søn- og Helligdage 56. Der er næsten ingen Forskel paa det gennemsnitlige Antal af rejsende paa Hverdage i Sommer- og Vinterperioden; derimod er det lidt større paa Sommersøndage end paa Helligdage i Vinterperioden. Det stærkest benyttede Tog paa Hverdage befører i Gennemsnit 48 rejsende. Paa Søn- og Helligdage har flere af Togene over 100 rejsende i Gennemsnit. Antallet af Personkilometer pr. Banekilometer paa Banen er for 1937—38 opgjort til ca. 106 000. (Det var paa Statsbanerne som Helhed ca. 576 000 og paa samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 72 000).

Den befordrede Godsmængde var i 1937—38 ca. 5 100 t Stykgods og ca. 32 500 t Vognladningsgods samt ca. 1 825 t levende Dyr.

Antallet af Tonkilometer pr. Banekilometer paa Banen er for 1937—38 opgjort til ca. 26 000 (det var for Statsbanerne som Helhed ca. 242 000 og for samtlige Privatbaner i Gennemsnit ca. 21 000).

Statsbanernes kalkulatoriske Opgørelse af Indtægter og Udgifter, der foruden Strækningen Tommerup—Assens tillige omfatter skønsmæssig beregnede Indtægter og Udgifter vedrørende Assensbanetogenes Videreførelse til Odense, viser for Driftsaaret 1937—38 følgende:

I n d t æ g t e r:

1. Personbefordring	176 872 Kr.
2. Rejsegodsbefordring	2 477 —
3. Gods- og Kreaturbefordring	98 708 —
4. Postbefordring	16 475 —
5. Andre Indtægter	29 668 —
	I alt... 324 220 Kr.

U d g i f t e r:

1. Strækningen (ekskl. Overgangsstation)	410 679 Kr.
2. Andel i Udgifter paa Overgangsstationen og Værkstedsudgifter	106 140 —
3. Andel i Administrationsudgifter og Fællesudgifter m. v.	15 633 —
	I alt... 532 453 Kr.

Der var herefter et Driftsunderskud paa ca. 208 000 Kr., hvorhos der ikke er beregnet Udgifter til Afskrivning og Forrentning. Udgiften til Afskrivning kan skønsmæssigt anslaaes til 8 000 Kr. Udgiften til Forrentning kan ikke regnes afholdt af Statsbanernes Budget, men af Bevillingen paa Finanslovens § 16; den kan skønsmæssigt anslaaes til 58 500 Kr. (Begge Beløbene gælder kun Anlægsværdien af de faste Anlæg, men ikke af Materiellet).

Af Personbefordringsindtægternes ca. 177 000 Kr. falder over 120 000 Kr. paa Billetsalg mellem Banens Stationer (Odense inkl.) indbyrdes. Den rent lokale Persontrafik

er saaledes forholdsvis betydelig. Af Godsbefordringens ca. 100 000 Kr. falder ca. 15 000 Kr. paa Transporter mellem Banens Stationer indbyrdes. I Forhold til Godstrafikken spiller Personbefordringen paa Assensbanen den ganske overvejende Rolle, forholdsvis langt større end ved Statsbanerne som Helhed.

En af Statsbanernes Transportagentur i 1937 foretagen Undersøgelse af Godstransporter og Trafikbehov i Banens Opland gav til Resultat, at der af et samlet aarligt Trafikbehov paa ca. 100 000 t afsendt og ankommet Gods blev befordret pr. Bane ca. 35 000 t (35 pCt.), pr. Vognmands-Automobil ca. 45 000 t (45 pCt.) og ved Virksomhedens egne Transportmidler ca. 20 000 t (20 pCt.). Af Sukkerroer og Roeaffald blev ca. 4 000 t befordret pr. Bane, ca. 31 500 t pr. Vognmandsautomobil og Hestevogne og ca. 68 000 t pr. egne Automobile og Roebaner. (De sidstnævnte er ikke medregnet i Opgørelsen af Trafikbehovet). Af ca. 4 200 t Sukker, Melasse og Melassefoder blev ca. 3 000 t befordret pr. Bane. Af i alt ca. 50 000 levende Svin til Slagteriet i Assens ankom ca. 23 500 pr. Bane, ca. 26 500 pr. Automobil. Der fandtes i Oplandet Knarreborg—Assens i alt 30 Vognmænd med 41 Lastautomobiler foruden Paahængsvogne.

Assensbanens økonomiske Driftsresultat blev første Gang opgjort af Statsbanernes Stykgodsudvalg for Driftsaaret 1931—32. Med en Driftsindtægt af ca. 309 000 Kr. og en Driftsudgift af ca. 556 000 Kr. blev Driftsunderskuddet da opgjort til ca. 247 000 Kr. Medens Driftsindtægterne saaledes er steget med ca. 15 000 Kr., er Driftsudgifterne gaaet ned med ca. 24 000 Kr. Der har været nogen Nedgang bl. a. i Udgifterne til Lokomotiv og Stationstjenesten, medens der har været en forholdsvis betydelig Stigning i Udgifterne til Banevedligeholdelse. Omend der saaledes har været nogen Bedring i Forholdet til Driftsresultatet i 1930—31 — hvilken Bedring for Udgifternes Vedkommende overvejende skyldes Rationalisering og Modernisering —, maa det dog formentlig siges, at Totalbilledet ikke er væsentlig forandret. Assensbanen giver vedvarende et i Forhold til dens Driftslængde endog meget betydeligt Driftsunderskud.

Dette Driftsresultat kan i det væsentlige føres tilbage til svigtende Indtægter, idet Driftsudgifternes Størrelse ikke synes stærkt afvigende fra Driftsudgifterne paa fynske Privatbaner med lignende Driftslængde og i øvrigt nogenlunde tilsvarende Forhold i Henseende til Køreplan m. v. Derimod ligger navnlig Godsbefordringsindtægten meget lavt, ogsaa i uheldigt lavt Forhold til Personbefordringsindtægten paa Banen. Begge Befordringsgrupper er utvivlsomt paavirket af Banens uheldige Linieføring med længere Afstand pr. Bane end pr. Landevej mellem Odense og flere af Banens Stationer (samt store Dele af dens Opland). Statsbanerne har søgt at bøde paa denne Linieføring ved Gennemførelse af Tognene til og fra Odense, men dette ophæver naturligvis ikke Omvejen. Ogsaa i Forholdet til Vestfyn—Jylland føles Vejen via Tommerup som en betydelig Omvej frem for Landevejstransport direkte til Aarup, Middelfart o. s. v. Der er ikke Tvivl om, at Automobiltrafikken (saavel af Personer som Gods) i Forholdet til Assensbanen har lukreret ved Banens Linieføring og i et Flertal af Relationer altid vil have Fordel af denne.

Med Hensyn til Sporets Tilstand gælder, at de nuliggende Skinner oprindelig har været anvendt paa Strækningen Herning—Holstebro, hvor de er indlagt ca. 1903. De blev omkring 1922 flyttet til Assensbanen. De har saaledes nu været i Brug i ca. 35 Aar og er følgerig en Del slidte. Sporet kræver et stadigt betydeligt Vedligeholdelsesarbejde. Det lette Spor begrænser i øvrigt Anvendelsen af Lokomotiver og Motorvogne paa Banen, idet kun visse Typer kan benyttes.

Den Godsmængde, der nu kan regnes med paa Assensbanen, kan antagelig uden Ulemper befordres med eet Damptog daglig i hver Retning over Banen (foruden de mere begrænsede Godsbefordringsmuligheder, som Motorvogne giver). Fra 15. Maj 1939 om-

lægges derfor Køreplanen saaledes, at et Damptogpar erstattes af et Motortogpar. Besparelsen herved kan anslaaes til ca. 13 000 Kr. aarlig. Herudover er der ikke — med det nuværende Lønnings- og Prisniveau — Udsigt til, at der kan skaffes nogen Nedgang i Driftsudgifterne. Statsbanerne har flere Gange afslaaet Ønsker fra Egnen om et Togpar paa Hverdage med Forbindelse i Odense om Aftenen til og fra Lyntogene »Vesterhavet« og »Midtjyden«, men har nu etableret to Automobileture med denne Forbindelse. Det maa antagelig paaregnes, at disse nye Automobileture vil drage nogen Indtægt fra Banen, selv om Lokaltrafikken paa dette Tidspunkt af Dagen er ret ringe.

Den logiske Konsekvens af et Driftsunderskud paa Banen paa rundt regnet 200 000 Kr. maatte være Forslag om Driftens Nedlæggelse, for saa vidt da Egnens Trafikbehov maa forudsættes at kunne dækkes hensigtsmæssigt paa anden Maade og uden tilsvarende Underskud. Med Hensyn hertil bemærkes følgende, for saa vidt angaar Personbefordringen:

Da Statsbanerne i Forvejen (i Samarbejde med Sydfynske Jernbaner) driver Automobileturen Odense—Assens, maa det — i Tilfælde af Nedlæggelse af Persontrafikken paa Assensbanen — synes naturligt at søge Trafikbehovet dækket ved denne Automobileture med de nødvendige Udvidelser af Køreplanen og eventuelt Linieføringen.

Med Hensyn til Udvidelse af Linieføringen kommer i Betragtning Sideruter dels over Brylle—gl. Tommerup (Knarreborg Station)—Naarup—Holte, dels over Flemløse—Voldtofte—Høed—Ebberup—Kærum.

I øvrigt befares Strækningen Haarby—Voldtofte—Assens af Sydfynske Jernbaners Automobileture Assens—Faaborg med 2 Dobbeltture paa Hverdage og 3 Dobbeltture paa Søn- og Helligdage. Naar passende Overgange etableres i Haarby, vil denne Rute formentlig i nogen Grad kunne betjene nævnte Strækning.

Den private Rute Ørsted—Odense betjener Knarreborg Station med 2 Dobbeltture paa Hverdage og 4 Dobbeltture paa Søn- og Helligdage.

Paa Grundlag af Befordringstallene for Statsbanernes Tog og nuværende Automobilekørsel er der udarbejdet en Oversigt over Trafikbehovet over de enkelte Dele af Strækningen og paa de forskellige Tider af Dagen, og der er derefter opstillet en Køreplan for Automobile, som kan dække dette Trafikbehov. Der vil — ud over den til Raadighed værende Vognpark — kræves 10 nye Vogne til en Anskaffelsespris af antagelig ca. 230 000 Kr. Driftsudgifter — inkl. Amortisering og Forrentning af det nyanskaffede Materiel — er — paa Grundlag af Statsbanernes Erfaringer paa den nu drevne Rute — beregnet til i alt ca. 147 000 Kr. — eller rundt regnet ca. 150 000 Kr. aarlig. Den nuværende Driftsindtægt paa Banen af Person- og Rejsegodsbefordringen andrager ca. 180 000 Kr. (hvortil kommer Indtægterne af Postbefordringen, der ved Overgang til ren Automobiledrift vil komme denne til gode, men mulig ogsaa kræve visse Merudgifter, samt Indtægten af Pakkebefordringen). Det synes herefter uden for enhver Tvivl, at den nuværende Personbefordring paa Assensbanen kan overføres til Automobilebefordring, som økonomisk antagelig rundeligt vil svare sig og i hvert Fald ikke kræve noget Tilskud.

Af Langvejs-Persontrafikken — til henholdsvis Sjælland og Jylland og derudover — maa det forudsættes, at Jernbanerne maa kunne bevare den allerstørste Del, naar fornødne trafikale og tarifariske Hensyn tages i Forholdet til Befordringen paa Statsbanernes Automobileture saavel til Odense som til Middelfart—Fredericia. Noget større Indtægtsstab paa det øvrige Statsbanenets Personbefordring som Følge af Assensbanens Nedlæggelse mener man det derfor ikke nødvendigt at regne med.

For Personbefordringens Vedkommende synes Forholdet herefter at være det, at den hensigtsmæssigt kan og af økonomiske Grunde bør overgaa til Landevejsbefordring,

saafremt Banens nuværende Driftsform ikke bør opretholdes af Hensyn til Godsbefordringen. Om denne sidste bemærkes følgende:

Gods- og Kreaturbefordringen paa Banen er — som foran nævnt — ikke betydelig. Den har været stadig nedadgaaende, og der afvikles pr. Bane kun ca. $\frac{1}{3}$ af Egnens samlede Trafikbehov. Dette hænger formentlig i ikke ringe Grad sammen med den relativt korte Afstand til Odense, idet denne By spiller en saa overvejende Rolle for Levering til (og Modtagelse fra) Egnen af Gods m. v. Der er da ogsaa etableret Fragtmandsruter direkte mellem Odense og de fleste af Banens Stationsbyer (samt naturligvis Assens). Det tør næppe bestrides, at den paa Banerne tilbageværende Godstrafik kunde overgaa til Landevejsbefordring uden særlig stor Nybelastning af denne.

Man kan imidlertid ikke se bort fra, at en saadan Overgang kan indebære Risiko saavel for Forsenderne, herunder vel navnlig nogen Sandsynlighed for Fragtforhøjelse for de paa Banerne lavt tariferede Varer, som for Jernbanerne gennem Tab af Fragter paa andre Strækninger. En af Statsbanerne foretagen kalkulatorisk Opgørelse af den Fragtindtægt, der tilfalder andre Strækninger af Godstransporter, som foregaar dels paa disse, dels paa Assensbanen, har givet til Resultat, at der med den nuværende Godsmængde maa regnes at tilfalde de omhandlede andre Strækninger en Fragtindtægt paa ca. 250 000 Kr. aarlig. Som omtalt i de indledende Bemærkninger (Side 157) er det overordentlig vanskeligt at skønne over de antagelige Fragttab — uden tilsvarende Udgiftsnedgang — paa andre Strækninger ved Nedlæggelse af en Sidelinie, men det fremgaar i hvert Fald af det nævnte Tal, at Risikoen ved Nedlæggelsen af Assensbanen ikke er helt ubetydelig.

Det er vel desuden ikke usandsynligt, at en fuldstændig Nedlæggelse af Godsbefordringen uden en forinden denne Nedlæggelse fast organiseret og detailleret tilrettelagt Adgang til Godstransport pr. Landevej i forskellig Henseende vil kunne resultere i en vis Usikkerhed, og at en Afviklingsperiode derfor vilde være nyttig.

Under Hensyn hertil har man overvejet Muligheden af foreløbig at bevare Adgangen til Godstransport paa Assensbanen. Forholdene ligger adskilligt vanskeligere end for de korte Banestrækninger til Skælskør og Videbæk, hvor Traktordrift let lader sig etablere. Med Assensbanens Længde paa næsten 30 km og med dens antagelige Godsmængde maa man formentlig etablere Godsbefordring gennem Kørsel med Lokomotiv. Der er til Stationerne Knarreborg—Assens i 1937—38 ankommet i alt 4 400 læssede Godsvogne og fra Stationerne afsendt i alt 4 250 læssede Godsvogne. Det daglige Antal svinger naturligvis stærkt efter Aarstiderne (og Tallene omfatter ikke alene Tallene for Vogne udefra til Assensbanen og omvendt, men ogsaa Vogne mellem Banens Stationer indbyrdes). Der maa i hvert Fald forudsættes Kørsel een Gang daglig — paa visse Aarstider eller Ugedage maaske to Gange daglig — i hver Retning. Forsenderne vilde derved faa Adgang til Jernbanebefordring af saadanne Varer, som af tarifariske eller andre Grunde — specielt Viderebefordring — ønskes befordret pr. Bane, og Statsbanerne vilde formentlig kunne bevare dels nogen Lokaltrafik, navnlig af Grovvarer, dels en væsentlig Del af de Forsendelser — med dertil hørende Fragter —, der foruden over Assensbanen skal befordres over andre Strækninger. Det er praktisk taget ugørligt forud at skønne over det økonomiske Resultat af en saadan Godsbefordring under reduceret Drift, men den vil i hvert Fald kunne etableres med beskedne Driftsudgifter — altsaa ogsaa eventuelt højst med et mindre Driftsunderskud —, og den vil kunne gennemføres i adskillige Aar uden at kræve de betydelige Udgifter til Sporfornyelse og -forstærkning, som i en forholdsvis nær Fremtid vil være nødvendige i Tilfælde af Opretholdelse af den nuværende Driftsform paa Banen. Dertil kommer, at Bevarelsen af Sporet for Godstransport ikke vil foregribe noget. Viser det sig, at der ikke er Trang til en saadan Ordning, kan den naar som helst bringes til Ophør, uden at der er sket andet Tab end Underskuddet for den forløbne Prøvetid.

Det synes herefter Kommissionens Flertal rigtigst at søge Lovgivningsmagtens Tilslutning til Nedlæggelse af Assensbanen, for saa vidt angaar Personbefordringen, medens man foreløbig opretholder Godsbefordringen under stærkt forenklet Drift, og saaledes at denne Befordring i Tilfælde af utilfredsstillende økonomisk Resultat bør kunne indstilles med Tilslutning af Rigsdagens Finansudvalg, altsaa uden at ny Lovhjemmel er fornøden.

Kommissionens Flertal foreslaar, at Ministeren for offentlige Arbejder forelægger Rigsdagen Lovforslag i Overensstemmelse hermed.

Et Mindretal, (*Herlak, Jul. Nielsen og Chr. Vejre*), kan ikke tiltræde Forslaget om Assensbanens Nedlæggelse som Personbane. Ved en saadan Foranstaltning vil Banen hurtig miste den Kontakt med Befolkningen, som er nødvendig for at opretholde Godstransporten i nogenlunde rimeligt Omfang, og dens endelige Nedlæggelse vil hurtig blive Konsekvensen.

Banens økonomiske Stilling er ej heller en saadan, at dens Nedlæggelse kan anses for en berettiget Foranstaltning. Dens egen Indtægt var 324 220 Kr. i Driftsaaret 1937—38. Naar hertil lægges den Fragtindtægt, som foranlediget af Assensbanens Drift falder paa andre Statsbanestrækninger og som ifølge Opgørelsen er ansat til 250 000 Kr. aarlig, bliver Resultatet at Assensbanen tilfører Statsbanerne en samlet Indtægt paa ca. 575 000 Kr. aarligt, medens dens samlede Udgift er 532 000 Kr. Selv om der selvfølgelig maa beregnes Udgifter paa de Transporter, der falder udenfor Assensbanens Omraade, vil disse Transporters Udeblivelse næppe betyde mærkbare Beparelser paa Statsbanernes Budget. Hertil kommer, at Assensbanens Nedlæggelse vil medføre at ca. 75 Familieforsørgere vil miste deres Arbejde og de ca. 225 000 Kr., som nu aarligt udbetales i Lønninger til Tjenestemænd og Arbejdere, bosatte i Byerne ved Banen, vil udgaa af Omsætningen.

Herudover kan anføres en Række almindelige Synspunkter som taler imod Banens Nedlæggelse, men hvad disse angaar skal henvises til hvad Mindretallet har anført i sin Udtalelse vedrørende Himmerlandsbanerne samt under Privatbaneafsnittet.

Et Mindretal (*Ipsen*) ønsker at fremsætte den almindelige Betragtning, at Ophævelse af Person- eller Godsdriften paa en Jernbane, og dette gælder saavel Statsbaner som Privatbaner, eller vedkommende Banes Nedlæggelse ikke behøver at medføre Opretelsen af Transportselskaber ej heller Anskaffelsen af ekstra Automobilmateriel i nogen nævneværdig Grad.

Der er et saadant Beredskab af Automobilmateriel, at de Transportmængder, det drejer sig om, i det hele og store efter Mindretallets Mening kan befordres af det forhaandenværende Materiel. Hertil kommer, at navnlig Godsbefordring, hvad Erfaringerne fra Kolding—Egtved Banens Nedlæggelse viser, vil finde Sted efter andre Fordelingsprincipper end de hidtil benyttede, saaledes at en Vurdering af, hvorledes Landevejstransporterne vil forme sig efter en Banes Nedlæggelse, ikke med Sikkerhed lader sig foretage.

8) *Trinbrætter paa Statsbanerne.*

Medens Statsbanerne tidligere kun i ganske særlige Tilfælde etablerede *Trinbrætter*, det vil sige enkelt indrettede Holdsteder uden Betjening, hvor nogle af Strækningens Lokaltog kunde standse for Afsætning eller Optagning af rejsende, blev der i Aarene 1925—28 anlagt et ret stort Antal af disse. Tanken hermed var den at give mindre, samlede Bebyggelser med Beliggenhed mellem Stationsbyerne og ved eller nogenlunde nær Jernbanen en let Adgang til at benytte denne. Det var i de Aar, hvor den konkurrerende Landevejstrafik begyndte at sætte stærkt ind, og hvor man fra Banernes Side — her i Landet som i øvrigt vistnok overalt — stod noget famlende i Forholdet til det nye Transportmiddel.

Ganske enkelte af Trinbrætterne med en særlig ringe Benyttelse er senere blevet nedlagt, men Hovedparten er bevaret.

I omstaaende Oversigt har man opført samtlige for Tiden paa Statsbanerne etablerede Trinbrætter. Fordelingen er — som det vil ses — særdeles ujævn. Paa de vigtigste Hovedlinier har man kun undtagelsesvis indrettet Trinbrætter, dog bortset fra Strækningen Randers—Aalborg, hvor der er særlig mange. Grundlaget for Oprettelsen har normalt været Henvendelser fra Stedet, eventuelt mulig støttet af Initiativ fra den stedlige Statsbaneledelses Side.

Det fremgaar endvidere af Oversigten dels hvor mange Tog der daglig kan standse ved Trinbrættet, dels dettes gennemsnitlige Benyttelse. Med Hensyn til Togstandsninger har man søgt at begrænse disse og fortrinsvis at lade rent lokale Tog, helst Motortog eller lette Damptog, standse, idet man dog maatte søge at tilrettelægge rimelige Tider, f. Eks. for Befordring til og fra nærmeste Købstad. De paagældende Tog standser kun, naar der er rejsende at afsætte eller optage, men Køreplanen maa jo tilrettelægges saaledes, at der bliver Tid til Standsning.

Der er som nævnt ikke Betjeningsudgifter paa Trinbrætterne, og man har hidtil som Regel afslaaet lokale Henvendelser om Belysning, der vilde medføre Udgifter for Statsbanerne. Den Driftsudgift, der foraarsages af Standsningerne ved Trinbrætterne, ligger saaledes alene paa Togstandsningerne (de ved disse øgede Forbrug af Brændsel m. v.). Disse Udgifter har man intet talmæssigt Udtryk for. Statsbanernes Anlægsudgifter har som Regel kun andraget nogle faa Hundrede Kroner pr. Trinbræt (Etablering af Perron m. v.), og der er ej heller Vedligeholdelsesudgifter af Betydning. Der er i nogle Tilfælde af Beboerne stillet Areal til Raadighed for Trinbrættet, afholdt Udgifter til Bygning af Læskur eller lign.

Medens Togstandsningen ved Trinbrætterne naturligvis kan være en Behagelighed for de lokale Beboere, er de en Ulempe for de øvrige rejsende, som derved faar Rejsen forlænget og den uønskelige Følelse af undertiden adskilligt flere Standsninger end for dem nødvendigt.

Siden Trinbrætternes Etablering er der sket en yderligere stærk Udbygning af den offentlige Personbefordring paa Landevejene. Man har i Oversigten for hvert enkelt Trinbræt angivet, hvorvidt der haves Rutebilforbindelse (med Statsbanernes eller privat Rute) til nærmeste By eller lign.

Denne Udvikling af Landevejstrafikken — i hvilken Statsbanerne for adskillige Strækningers Vedkommende tager Del — har nødvendigvis paavirket Statsbanernes principielle Standpunkt over for Begrebet Trinbrætter. De blev som nævnt ved Oprettelsen i nogen Grad tænkt som Indsats — omend paa et stærkt begrænset Omraade — mod den konkurrerende Automobiltrafik, men nogen Betydning i saa Henseende har de næppe nogen Sinde haft. De blev endvidere tænkt som Hjælpemiddel i transportmæssig Hen-

seende for saadanne mindre Bebyggelser, for hvem Forbindelserne ikke var gode. Denne Betydning er i hvert Fald for et betydeligt Antal Trinbrætters Vedkommende væsentlig formindsket.

Det ligger i Statsbanernes Haand at bestemme Nedlæggelse af et Trinbræt (lige som at bestemme Oprettelse), og saadan Nedlæggelse er som foran anført da ogsaa i enkelte Tilfælde sket. Den vil — ret naturligt — som Regel blive mødt med Indsigelse fra rent lokal Side (medens Tilslutning fra den almindelige Trafik, der maa være interesseret i saa faa Standsninger undervejs som muligt, efter Forholdets Natur vanskeligere finder Udtryk).

Under Hensyn til foranstaaende har Statsbanerne fundet det hensigtsmæssigt at forelægge Trafikkommissionen den foran omtalte Liste over Trinbrætterne med Vedtegning ud for hver enkelt, om det efter Statsbanernes Skøn bør nedlægges eller bevares. Afgørende for Statsbanernes Standpunkt hertil har været to Faktorer: 1) Trinbrættets Benyttelse og 2) Bebyggelsens Forbindelse med Omverdenen pr. Rutebil. Selv om Benyttelsen i nogle Tilfælde kun er saa ringe, at Opretholdelsen maa anses for at være direkte tabgivende for Statsbanerne, har man dog foreslaaet Trinbrættet bevaret, naar der slet ingen Rutebilforbindelse findes, eller denne maa karakteriseres som daarlig.

Det skal endnu blot tilføjes, at enkelte af Trinbrætterne paa Strækningen Randers—Aalborg vil blive nedlagt ved Strækningens Udbygning med Dobbeltspor, og at nogle af Trinbrætterne ligger paa Strækninger, for hvis Vedkommende der er foreslaaet Ophør af Driften, eventuelt kun for Personbefordringens Vedkommende.

Kommissionen er enig i de af Statsbanerne fremførte principielle Synspunkter og maa navnlig understrege det ønskelige i paa Hovedlinier at undgaa Standsninger, der i sig selv er af ringe Betydning, fordi der findes Forbindelse pr. Landevej, men som kan genere den videregaaende Trafik og i visse Tilfælde vanskeliggøre rettidig Afvikling af en ansændt Toggang.

Oversigt over Trinbrætter ved Statsbanerne.

Linie	Navn	Daglige Pas-sagerer efter Statistik Juli 1936	Daglige Togstop	Haves Bil-forbindelse	Foreslaas nedlagt	Beliggenhed
Hillerød—Helsingør . .	Grønholt	61,8	40	Nej	Nej	5 km Nord f. Hillerød
	Langerød	56,1	35	Nej	Nej	3 km Nord for Fredensborg
	Mørdrup	59,8	33	Nej	Nej	2 km Nord f. Kvistgaard
København—Ballerup	Islev	214,8	33	Nej	Nej	2 km Vest f. Vanløse
København—Korsør .	Gøderup	21,0	9	Nej	Nej	6 km Vest f. Roskilde
	Bringstrup	6,3	5	Ja	Ja	4 km Vest f. Ringsted
København—Gedser . .	Ring	18,6	9	Nej	Nej	3 km Syd f. Lov
København—Kalundborg	Kisserup	25,9	17	Nej	Nej	6 km Vest f. Lejre
	Skimmede	12,5	11	Nej	Nej	3 km Vest f. Tølløse
	Tornved	4,0	6	Ja	Ja	3 km Øst f. Jyderup
	Viskinge	20,3	12	Ja	Nej	3½ km Øst f. Værsløv
	Ubberup	12,4	15	Ja	Ja	4 km Øst f. Kalundborg
Slagelse—Næstved . . .	Holsteinborg	12,5	9	Nej	Nej	3 km Syd for Dalmose
	Ladby	7,3	10	Daarlig	Nej	4½ km Nord f. Næstved
Ringsted—Næstved . .	Tyvelse	18,1	17	Nej	Nej	3 km Nord f. Glumsø
Nyborg—Fredericia . .	Render	16,4	10	Nej	Nej	4 km Øst f. Tommerup
	Broen	186,7	7 à 10	Ja	Nej	3 km Vest f. Middelfart

Linie	Navn	Daglige Pas-sagerer efter Statistik Juli 1936	Daglige Togstop	Haves Bil-forbindelse	Foreslaas nedlagt	Beliggenhed
Tommerup—Assens . .	Kivsmose	6,7	13	Nej	Nej	2 km Syd for Knarreborg
	Holtegaard	6,3	13	Nej	Nej	3 km Nord for Glamsbjerg
	Koppenbjerg	10,9	13	Ja	Ja	2 km Syd f. Glamsbjerg
	Høed	33,6	18	Ja	Nej	2½ km Syd f. Flemløse
Fredericia—Frederikshavn	Eriknaur	9,1	7	Nej	Nej	4 km Nord f. Løsning
	Søften	21,9	12	Daarlig	Nej	4½ km Syd f. Hinnerup
	Svejstrup	6,8	6	Ja	Ja	6 km Nord f. Randers
	Kovsted	7,1	5	Ja	Ja	4½ km Syd f. Faarup
	Øls	5,7	6	Daarlig	Ja*)	4½ km Syd f. Hobro
	Hvarre	1,8	5	Ja	Ja	4 km Syd f. Arden
	Annerup	1,2	5	Ja	Ja	2½ km Nord f. Støvring
	Gunderup	2,9	6	Ja	Ja	3 km Nord f. Vraa
	Elling	3,3	6	Ja	Ja	5½ km Vest f. Frederikshavn
	Randers—Ryomgaard	Romalt	6,9	11	Ja	Ja
Aarhus—Grenaa	Homaa	17,3	17	Ja	Nej	3 km Øst f. Trustrup
	Dagstrup	8,6	10	Nej	Nej	2½ km Nord f. Mørke
	Koed	13,7	9	Nej	Nej	4 km Øst f. Ryomgaard
	Nødager	16,0	9	Delvis	Nej	7½ km Vest f. Trustrup
Langaa—Struer	Søby	7,9	5	Nej	Nej	2½ km Øst f. Højslev
	Aabro	8,6	9	Nej	Nej	2 km Vest f. Langaa
Langaa—Silkeborg . . .	Grølsted	8,6	11	Nej	Nej	3½ km Syd f. Thorsø
	Horn	2,6	7	Ja	Ja	1½ km Syd f. Faarvang

*) Som Følge af Baneliniens Forlæggelse.

Linie	Navn	Daglige Pas- sagerer efter Statistik Juli 1936	Daglige Togstop	Haves Bil- forbindelse	Forslaas nedlagt	Beliggenhed
Silkeborg—Bramminge	Hallundbæk	8,2	10	Nej	Nej	3 km Syd f. Blaahøj
	Kolstrupgaard*)	3,7	9	Nej	Nej	5 km Nord f. Grindsted
	Horsbøl*)	1,9	9	Nej	Nej	5½ km Syd f. Grindsted
	V. Bjerndrup	1,9	6	Nej	Ja	6 km Nord f. Bramminge
Skanderborg—Skern...	Alling	29,4	18	Nej	Nej	3½ km Vest f. Ry
	Sejs	51,0	18	Nej	Nej	4½ km Øst f. Silkeborg
Skern—Videbæk.....	Risdal	2,5	8	Ja	Ja	7 km Syd f. Videbæk
Herning—Holstebro..	Troelstrup	9,3	11	Daarlig	Nej	3 km Syd f. Aulum
Herning—Vejle.....	Søbylund	10,1	10	Nej	Nej	3 km Nord f. FASTERHOLT
Skive—Glyngøre.....	Tinghøj	11,3	13	Nej	Nej	2 km Nord f. Roslev
	Dysted	17,5	13	Nej	Nej	3 km Syd f. Glyngøre
Hobro—Aalestrup....	Boldrup	3,2	9	Ja	Ja	2½ km Øst f. Simested
	Grynderup	6,4	9	Ja	Ja	2½ km Øst f. Nørager
Viborg—Løgstør.....	Nørdam	7,8	10	Nej	Nej	2½ km Syd f. Møldrup
	Hjarbæk	14,9	7	Nej	Nej	2 km Nord f. Løgstrup
	Margrethelund	2,8	5	Nej	Ja	4 km Nord f. Viborg
	Øjesø	5,4	6	Nej	Ja	2 km Nord f. Hornum
Viborg—Herning.....	Kuranstalten	24,2	11	Ja	Nej	6 km Syd f. Viborg
	Gedhus	4,8	10	Nej	Ja	4½ km Syd f. Karup
	Nørremark	5,5	7	Nej	Nej	3½ km Syd f. Ilskov

*) Meget tynd Bebyggelse.

Et Mindretal (*A. J. Andersen, Dalsgaard, Gudiksen, Kyed*) ønsker at fremsætte følgende Bemærkninger vedrørende Forslaget om Indskrænkningen af Driften paa visse Statsbanestrækninger og Nedlæggelse af andre.

Som det fremgaar af Bemærkninger i Indledningen (Side 12, næstsidste Stykke) er en almindelig Undersøgelse af Statsbanernes Forhold ikke blevet inddraget under Kommissionens Arbejde, hvorfor det selvfølgelig har været vanskeligt at beskæftige sig med at bedømme en „udstykket Økonomi“ for mindre Banestrækninger.

Der anføres ganske vist i samme Stykke i Indledningen, at Bedømmelsen ikke alene skal ske efter Økonomien, men ogsaa eftersom Befolkningen benytter Banen.

Dette er Mindretallet enigt med Flertallet i, men *derimod ikke* i dette, at Kommissionen, naar det gælder Statsbanestrækninger, skal gaa frem paa anden Maade end over for „Privatbaner“ med Hensyn til Besvarelse af Opgaven, som er at bedømme de økonomiske og trafikale Forhold, men derimod ikke at tage Stilling til, om en Banestrækning skal opretholdes eller *nedlægges*. Bekræftelsen paa Rigtigheden af Mindretallets Opfattelse er givet derigennem, at ingen i Kommissionen har stillet Forslag om indskrænket Trafik paa bestemte „Privatbaner“ eller Nedlæggelse af saadanne, men kun angivet Retningslinier for en Sapering af „Privatbanernes“ Økonomi og Drift.

Mindretallets Opfattelse er derfor, at samme Standpunkt maa fastholdes over for Statsbanernes Forhold ud fra den Betragtning, at Nedlæggelse af Statsbanestrækninger er en Sag mellem Rigsdag og Administration (jfr. den sjællandske Midtbane).

Mindretallet er af den Opfattelse, at i de Tilfælde, hvor der bliver Tale om Nedlæggelse af f. Eks. omtalte Baner, vil det være rimeligt, at Lovforslag herom kommer til at indeholde Bestemmelser, der gaar ud paa, at forinden Nedlæggelsen kan gøres effektiv, vil der være at optage Forhandling med de interesserede Kommuner om en Ordning, der tager Sigte paa at gennemføre en Drift af paagældende Bane i Samarbejde med de lokalinteresserede Kommuner efter samme økonomiske Retningslinier, som der bliver fastlagt for de Privatbaner, der kommer ind under Betegnelsen egnstrafikale betydende „Privatbaner“.

H. F. Ulrichsen slutter sig til Mindretallets foranstaaende Konklusion og er i hvert Fald med Henblik paa den Modstand, der utvivlsomt vilde blive rejst i Dele af Befolkningen, betænkelig ved at tage Medansvaret for Forslagene om Nedlæggelse af Assens- og Himmerlandsbanerne.

Et Mindretal (*Jørgensen*) ønsker henvist til sine Bemærkninger til Afsnit 5.

7. Indenlandske Flyveruter.

De indenlandske Flyveruter i Danmark bestrides af Det Danske Luftfartselskab A/S. (i det efterfølgende kaldet D. D. L.), men da de økonomiske Muligheder for Opretholdelse af et saadant Luftrutenet — i hvert Tilfælde under de Former, hvorunder det nu drives — er betinget af et Samspil mellem Drift af internationale Luftruter og indenlandske Luftruter, er der til Belysning af dette Forhold i Bilag X givet en kort Beskrivelse af D. D. L.'s Virksomhed fra Selskabets Stiftelse og til Dato samt i Bilag XI–XVII af Udviklingen af Lufttrafikken i, til og fra Danmark.

Ved et Forsøg paa Vurdering af Luftfartens Stilling blandt de offentlige Trafikmidler til Afvikling af den indenlandske Trafik maa der tages Hensyn til saavel driftsmæssige som anlægsmæssige Forhold. Uanset at Anlæggene naturligvis er en Forudsætning for Driften, vil det være rimeligt først at se paa de driftsmæssige Forhold, bl. a. fordi et Skøn over disse kan blive afgørende i Spørgsmaalet om de for Driften fornødne Anlæg.

Den indenlandske Luftfart i Danmark er begunstiget af Landets geografiske Struktur (delvis Ørige, hyppigt med væsentlig kortere Afstand i Luftlinie end ad andre Transportveje), men til Gengæld i nogen Grad hæmmet af Landets ringe Udstrækning. Afstandene fra København i Luftlinie er:

til Aalborg	235 km
- Aarhus	165 -
- Esbjerg	265 -
- Odense	145 -
- Bornholm	150 -

altsaa f. Eks. i Forbindelsen mellem København og det nordligste Jylland kun ca. Halvdelen af Afstanden pr. Jernbane eller Landevej.

Med de Hastigheder, hvormed der flyves med moderne Materiel, kan der f. Eks. over de nævnte Afstande opnaas væsentlig hurtigere Forbindelse ad Luftvej end ad alle andre Transportveje (Jernbane, Landevej, Sejlads), selv om man medregner Befordring pr. Automobil mellem Lufthavnene og de Byer, i hvis Nærhed de ligger. Luftfartens Overlegenhed i Rejsetid i disse Relationer er ubetinget. Saa snart man derimod kommer uden for de bestemte Forbindelser, i hvilke Luftfart alene giver Befordringen, saaledes at denne maa suppleres med Rejser pr. Tog eller Automobil til og fra Luftfarts-Byerne, ændres Billedet, hyppigt endda stærkt, fordi det, uanset at man naturligvis bestræber sig for at etablere Tilslutninger, i hvert Fald vil blive meget vanskeligt at tilrettelægge Luft-ruter i umiddelbar Tilslutning til offentlig Befordring (Tog, Rutebil), idet Jernbane- (og Landevejs-) Fartplanerne er en Helhed, for Banernes Vedkommende organiseret med Hensyntagen saavel til Landstrafik som Lokaltrafik, for Rutebilernes Vedkommende med Hensyntagen dels til Jernbanekøreplanen, dels til lokale Forhold.

Samtidig med, at man fastslaar, at der i adskillige Tilfælde kan opnaas betydelig Tidsgevinst ved Luftfart — og at dette i sig selv er af væsentlig trafikale Interesse —, vil det derfor utvivlsomt være hensigtsmæssigt at gøre sig klart, at denne Gevinst vil være begrænset dels af det stadig relativt lille Antal Flyveruter, der kan blive Tale om at etablere, dels af de Grænser, som Materiellets Udnyttelse og Pladsudbud indtil videre fastsætter, omend paa den anden Side Pladsudbuddet naturligvis vil blive søgt reguleret i Forhold til en stigende Efterspørgsel.

Man mener i nærværende Undersøgelse at kunne se bort fra Vurdering indbyrdes af de forskellige Befordringsmidlers Bekvemmelighed o. l., allerede fordi Publikums Bedømmelse heraf vil være paavirket af den personlige Indstilling, og man finder det ligeledes naturligt at se bort fra Spørgsmaalet om Driftssikkerheden, idet man mener at kunne karakterisere denne som — i hvert Fald statistisk set — fuldt tilfredsstillende for alle de offentlige Befordringsmidler. Noget lignende gælder Driftsregelmæssigheden, hvor Luftfarten vel endnu er mest ømfindtlig over for visse Faktorer, bl. a. paa Grund af sit endnu spinkle Beredskab, men hvor Udviklingen hastigt er gaaet i Retning af fuld Regelmæssighed.

For saa vidt ikke økonomiske Hensyn — jfr. herom nedenfor — paa afgørende Maade lægger Hindringer i Vejen for en naturlig Udvikling af de forskellige Trafikmidler, bør man derfor regne med, at Luftfartens Muligheder for meget hurtige Rejser vil tilføre denne Trafik, dels Trafik, der for Tiden afvikles pr. Jernbane, Automobil eller Skib, dels Nytrafik, skabt af de nye Befordringsmuligheder. Begrænsningen i Luftfartens Pladsudbud og Fartplan vil begrænse den sandsynlige Afgang fra de bestaaende Trafikmidler, men disse vil ikke kunne nedbringe deres Beredskab i Forhold til en saadan Afgang, som derfor vil give et direkte Indtægtstab uden Mulighed for Udgiftsnedgang.

Hvis man derfor i Fremtiden fra offentlig Side vil gaa ind for en udstrakt Begunstigelse af Luftfarten, og denne Understøttelse blev benyttet til Sænkning af Billetpriserne, vil dette i det videre Forløb kunne medføre Nødvendigheden af stærkere Støtte til bestaaende Trafikmidler som Følge af disses Indtægtstab.

Det Trafikbehov, som Luftfarten maa antages naturligt at dække, bliver efter sin Natur ikke et Behov for Forbindelse mellem Byerne — idet saadan Forbindelse forud eksisterer —, men derimod et Behov for endnu hurtigere Forbindelser end de eksisterende, af hvilke ingen af den Grund vil kunne opgives.

Behovet vil antagelig i første Række gælde Personbefordring og nogen Brev- og Avispost, hvorved dog er at bemærke, at Brevpost i saa at sige alle Forbindelser kan naa frem i Nattens Løb pr. Tog eller Skib, og at Avispost fra Hovedstaden hele Aaret igennem med Tog fordeles over største Delen af Landet i Løbet af Natten og de tidligste Morgentimer. Endvidere vil Behovet formentlig — omend i anden Række — omfatte visse Godsforsendelser, hvor der dog kun kan blive Tale om mindre Sendinger af saa høj Værdi, at de kan bære den dyrere Fragt.

Under særlige Forhold, hvor andre Transportmidler svigter, vil der endvidere kunne blive Tale om et ekstraordinært Behov for Luftforbindelse. Her er det naturligt navnlig at tænke paa Spærring af Trafikken mellem Landsdelene som Følge af Ishindringer. Det bør dog erindres, at der normalt er adskillige Aar mellem de særlig strenge Isvintre (sidste Gang 1929), at Færgernes Kapacitet i Henseende til Isbrydning er øget ikke uvæsentligt, og at Statens Isbrydningstjeneste er blevet organiseret med særligt Hensyn til Sikring af Storebæltsoverfarten. Der har dog hvert Aar været etableret Beredskab til Luftfart under Isforhold.

Endelig vil der naturligvis nu og da blive Tale om Behov for ganske særlig hurtig Befordring af enkelte Personer, hvor Luftfarten vil kunne løse en speciel Opgave, der dog ikke kan karakteriseres som hørende ind under offentlig Trafik.

Medens Jernbane- og Automobilbefordring kræver betydelige Anlæg henholdsvis til Spor og Veje mellem Afgang- og Bestemmelsessted, kræver Skibsfart og Luftfart normalt kun Anlæg paa Afgang- eller Bestemmelsessted, Skibsfarten endvidere eventuelt Fyranlæg og Uddybning undervejs.

Jernbanernes Anlægskapital omfatter saavel Etableringen af de faste Anlæg (Bygninger, Spor m. v.) som Anskaffelsen af det rullende og sejlede Materiel. Automobiltrafikken (den offentlige og den private) har vel ikke betalt det oprindelige Anlæg af Veje

(bortset fra visse i de senere Aar anlagte), men har gennem Afgifter ydet meget store Bidrag til Vejenes Udbygning og Tilpasning til Motortrafikken. Skibstrafikken har ikke afholdt Anlægsudgifter ved de — normalt kommunale — Havne, den benytter, men betaler til Gengæld Afgift for denne Benyttelse. For Lufthavnenes Vedkommende er Forholdet det, at der findes en af Staten anlagt Lufthavn i Kastrup, kommunalt anlagte Lufthavne i Aalborg, Esbjerg og Rønne (først 1940) og en privat Lufthavn ved Ry. For Benyttelse af Københavns Lufthavn i Kastrup betaler Luftfartsselskabet Afgift. Derimod betales der indtil videre ikke Afgift til de kommunale Luftfartshavne i Esbjerg og Aalborg, idet Fritagelsen for disse Afgifter indgaar som et Led i de Garantier, de respektive Kommuner har stillet for Etablering af Ruterne.

I 1938 blev der opretholdt følgende indenlandske Luftruter:

Aalborg—København—Aalborg.

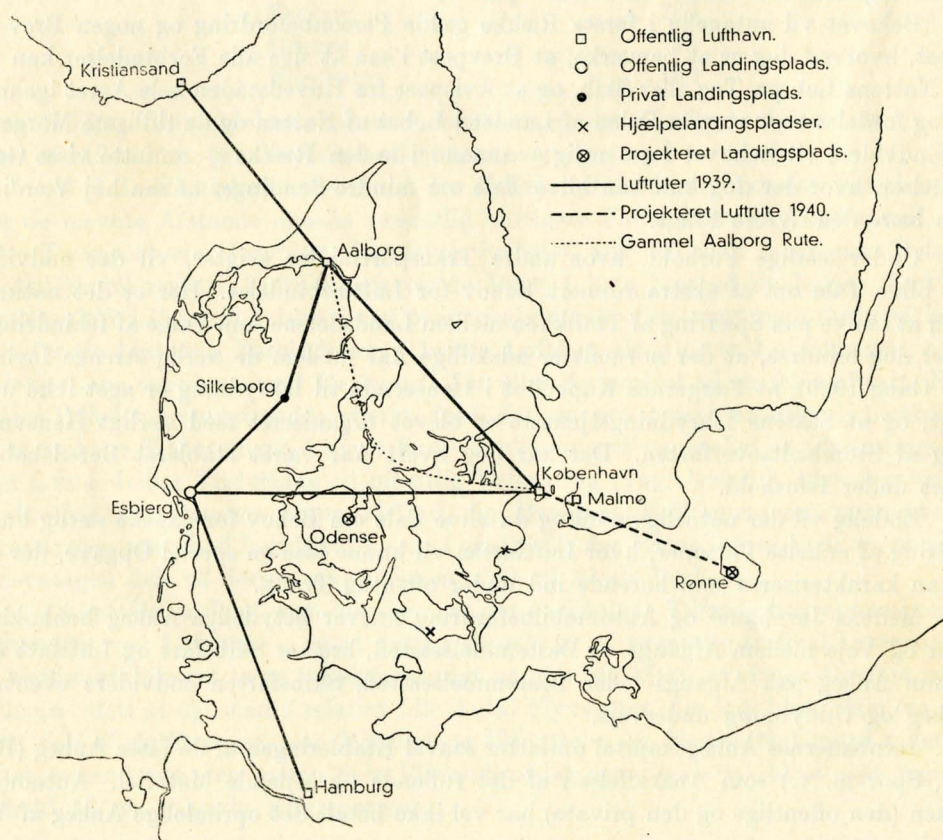
København—Aalborg—København.

Aalborg—Silkeborg—Esbjerg—(Hamburg) v. v.

København—Esbjerg—København.

De indenlandske Luftruter og Lufthavne m. m. vil fremgaa af nedenstaaende Kort.

Det samme Rutenet, som blev opretholdt i 1938, vil blive etableret i 1939, dog med den Udvidelse, at Ruten København—Aalborg vil blive forlænget til Kristiansand. — Dermed skifter Ruten imidlertid Karakter, idet den bliver »international« — ligesom Ruten Aalborg—Silkeborg—Esbjerg—Hamburg i øvrigt var det i 1938. — I det hele taget vil Udviklingen sandsynligvis gaa i den Retning, at der i højere og højere Grad bliver Tale om, at internationale Ruter foretager en eller flere Mellem-landinger paa dansk Omraade uden for København.



Spørgsmaalet om Etablering af nye Ruter eller nye Landingssteder paa bestaaende Ruter vil antagelig i ikke ringe Grad være afhængig af Anlæg af nye Lufthavne, idet en Rute vil kunne etableres forsøgs-mæssigt med relativt smaa Startudgifter, naar Havnene findes. Der maa formentlig regnes med, at Staten ikke paatager sig yderligere Lufthavns-anlæg, alene beregnet paa civil Trafik, og det vil formentlig være ugørligt for Luftfartsselskabet selv at paatage sig Anlægsopgaver af betydelig økonomisk Rækkevidde. Det maa da blive Kommunerne, som efter fornødent Skøn over Fordele og Udgifter ved Lufthavns-Etableringen paatager sig denne. Kommissionen mener ikke at kunne tage Standpunkt til Spørgsmaalet om Oprettelse af bestemte nye Lufthavne, allerede fordi hver af disse kræver omfattende Lokalundersøgelser. I øvrigt kan tidsbetonede Hensyn (f. Eks. Ønsker om at skaffe Beskæftigelse) muligt ogsaa Konkurrence- eller »Prestige«-Synspunkter komme til at spille en betydelig Rolle.

Medens Kommissionen saaledes ikke mener at kunne give Direktiver for Anlæg til Luftfartens videre Udvikling — og i Konsekvens deraf heller ikke Anvisning paa, hvilke Ruter der eventuelt bør tænkes etableret —, mener man rent principielt at kunne fastslaa, at den indenlandske Luftfart bør varetages sammen med den udenlandske (dansk dreven) under een Ledelse, altsaa i eet koncessioneret Selskab. Dette maa anses for nødvendigt, fordi kun eet Selskab — saa stort som efter Forholdene muligt — kan tænkes at kunne følge med i den hastige internationale Udvikling, ligesom en hensigtsmæssig Udnyttelse af Materiellet utvivlsomt bedst kan tilrettelægges, naar eet Selskab befarer saavel de kontinentale Ruter (med det nyeste Materiel) som de indenlandske Ruter (delvis med helt eller til Dels afskrevet Materiel).

Tilbage staar Spørgsmaalet om Ydelse af Statsstøtte til Luftfarten. Dette Spørgsmaal er imidlertid afgjort indtil 1948 ved Overenskomsten af 9. November 1937 mellem Ministeriet for offentlige Arbejder og Det danske Luftfartsselskab, hvorefter Staten og Københavns Kommune for en 10-aarig Periode yder Selskabet en aarlig Subvention med et Mindstebeløb paa 350 000 Kr. og et Højstebeløb paa 600 000 Kr., beregnet i Forhold til det Antal Kilometer, Selskabet flyver paa internationale Ruter, og saaledes at Selskabet af Subventionen maa anvende et Beløb paa 50 000 Kr. aarlig til Oparbejdelse af den indenlandske Lufttrafik.

Allerede under Hensyn til, at Spørgsmaalet saaledes forholdsvis nylig er blevet afgjort for en Periode 10 Aar frem i Tiden, og til, at Udviklingen inden for Lufttrafikken ikke lader sig forudse for en længere Periode ud i Fremtiden, finder Kommissionen det upaakrævet at tage Standpunkt til Spørgsmaalet om Størrelsen af Statsstøtten til den indenlandske Luftfart. Man finder det principielt ganske naturligt, at Statsstøtte ydes til den danske Luftfart i sin Helhed, og man finder det ogsaa rimeligt, at det muliggøres for den indenlandske Luftfart at søge at være med i Udviklingen. Man kan paa den anden Side ikke være blind for, at en Statsstøtte af et saadant Omfang, at den kan bidrage til en væsentlig Nedsættelse af Luftfartens Takster kan medføre Forringelse af andre Trafikmidlers økonomiske Driftsresultater.

8. Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler.

Det er i Kommissoriet paalagt Trafikkommissionen „at udarbejde en Plan til et Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler, saaledes at Publikum bliver betjent bedst muligt.“

Med Bemærkning, at man — under Hensyn til, at Søtransporterne ikke er inddraget under Kommissionens Arbejdsomraade, og til det stærkt begrænsede Antal Ruter i indenlandsk Luftfart — ved de „forskellige Trafikmidler“ i nærværende Forbindelse kun har tænkt paa Jernbaner og Automobiler, skal Kommissionen angaaende et saadant Samarbejde bemærke følgende:

Kommissionen er gaaet ud fra, at der ved Udtrykket Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler i Kommissoriet er tænkt paa et *organiseret Samarbejde mellem Ledelserne af de forskellige Trafikmidler*, altsaa Statsbanernes henholdsvis Privatbanernes Ledelse paa den ene Side og Lederne af de koncessionerede Omnibus- og Fragtmandsruter henholdsvis de „private Vognmænd“ paa den anden Side, og at *Samarbejdet navnlig skulde vedrøre Ruter eller Omraader, hvor de to forskellige Trafikmidler under den nuværende Ordning konkurrerer*. Samarbejde, hvor der ikke er Konkurrence, men kun Tilknytning (f. Eks. fra en Endestation ud i Oplandet eller fra en anden Station ud i Opland, hvor Banen ikke naar direkte), synes saa selvfølgelig, at der ikke kan være Grund til Myndigheds-Indgriben, idet det i alle Tilfælde maa være et Spørgsmaal af lokal Karakter, og der ikke synes at kunne være Tale om noget virkeligt Modsætningsforhold mellem Parterne, højst Mangel paa Initiativ eller Forstaaelse. Helt anderledes ligger Forholdet, for saa vidt angaar Baner og Automobilruter (Vognmandskørsel), hvor der er Konkurrence mellem Trafikmidlerne om det paagældende Omraades Trafik. Det maa være her, Spørgsmaalet om Mulighed for Samarbejde har et videre Perspektiv for de forskellige Trafikmidlers driftsmæssige og økonomiske Stilling og eventuelt ogsaa en vis samfundsøkonomisk Betydning. Det er utvivlsomt ogsaa et Samarbejde paa dette Omraade, der er tænkt paa, naar Ønsket gennem Aarene hyppigt fra vidt forskellig Side er bragt paa Tale under Drøftelse af de bestaaende Trafikforhold, Ulemper ved disse og Midler til Imødegaaelse deraf.

Spørgsmaalet om et saadant organiseret Samarbejde har tidligere været optaget til Behandling af det af Ministeren for offentlige Arbejder under 17. Marts 1925 nedsatte Udvalg, hvis Betænkning blev afgivet i Januar 1927 omfattende Spørgsmaalet om et Samarbejde mellem Jernbaner og Rutebiler samt de Spørgsmaal vedrørende Kørsel med Motorkøretøjer, som maatte være af særlig Interesse for Vejvæsenet, derunder navnlig ogsaa om Afgifterne og disses Størrelse m. v. Paa Grundlag af denne Betænkning fremkom Loven af 4. Juli 1927 om Omnibus- og Fragtmandskørsel.

Udvalget havde foretaget en indgaaende Undersøgelse af Forholdet mellem Jernbanerne og de daværende Automobilruter, hvorefter der blev udarbejdet en Indstilling til Ministeren for offentlige Arbejder angaaende en Omordning af Rutebilnettet bl. a. gaaende ud paa, at en Del konkurrerende Parallelruter med Jernbanerne ændres

til tværgaaende Føderuter. Fra Ministeriet udsendtes disse Forslag til Amtsraadene angaaende Omlægning m. v. af Ruterne, idet man henstillede til Amtsraadene at følge disse Forslag ved Koncessionsudstedelserne.

Ifølge Udvalgets Lovforslag kunde Ministeren nægte Tilladelse til Rutebildrift, naar Hensynet til bestaaende Jernbaner, Postruter eller koncessionerede Sporveje skønnedes at tale derfor, men Loven kom til at indeholde Bestemmelsen om, at Tilladelse til at drive en Rute kunde gives, naar Amtsraadet vedtog dens Oprettelse eller Fortsættelse med $\frac{3}{4}$ Majoritet.

Det viste sig nu, at man i Amterne i stor Udstrækning ønskede at bevare Omnibusruterne uforandrede uden Hensyn til Konkurrencen med Jernbanerne, og den nævnte $\frac{3}{4}$ Majoritet blev Gang paa Gang opnaaet, naar der var Tale om en Rutes Ændring eller Fortsættelse. I enkelte Amter blev Ruterne lagt om, men dette affødte ofte en stærk Uvilje mod de tilgrænsende Jernbaner, der kom til at staa som dem, der havde bevirket Ændringerne mod den lokale Befolknings Ønsker.

Samarbejde i den i Betænkningen af 1927 forudsatte Retning og tænkte Udstrækning blev saaledes ikke gennemført. For saa vidt angaar Personbefordringen, begrænsedes Samarbejdet til en — selvfølgelig — Tilknytning af Automobilernes Køreplan til Jernbanetog, hvor dette skønnedes økonomisk hensigtsmæssigt, og i ganske enkelte Forbindelser blev der indført Udstedelse af gennemgaaende Billetter. For saa vidt angaar Godsbefordringen udbyggede Jernbanerne deres Udbringning og Afhentning af Gods fra/til Stationernes Opland gennem Afslutning af Overenskomster med Vognmænd.

Da det viste sig, at Forslaget af 1927 praktisk taget ikke førte til større Resultater, gik Stats- og Privatbanerne endvidere i de følgende Aar over til at søge at erhverve Koncession paa Drift af Automobilruter.

Statsbanerne paabegyndte i Sommeren 1932 Rutebildrift. Der startedes med en Trafikplan for Sønderborg Amt, hvor man enedes med Amtsstyrelsen om Nedlæggelse af 2 Statsbanelinier og et Net af Amtsbaner samtidig med, at Staten overtog en af disse Amtsbaner og ombyggede den til Normalspor. Tillige fik Statsbanerne Eneret til Kørsel med Personrutebiler i Amtet. Omtrent samtidig paabegyndte man Erhvervelsen af Automobilruter andre Steder i Landet, i særlig Grad hvor der var Tale om ren Parallelkørsel med Statsbanerne. I Løbet af de følgende Aar er en Række Ruter overtaget, saaledes at Statsbanerne med Udgangen af Driftsaaret 1938—39 driver ialt 60 Ruter med en trafikeret Vej længde paa ca. 3 000 km og med ca. 230 Omnibusser. I nogle Tilfælde deltagende Privatbaner i den paagældende Egn med Statsbanerne om Driften af Automobilruter. Dette gælder Lollandske Baner, Hørve—Værsløv Banen, Sydfynske Baner, Nordvestfynske Bane, Aarhus—Hammel—Thorsø Banen, Viborg—Faarup—Mariager Banen, Ryomgaard—Gerrild—Grenaa Banen og Vemb—Lemvig—Thyborøn Banen.

For Privatbanernes Vedkommende skal eksempelvis anføres:

Paa Bornholm, hvor alle Baner i 1934 blev sammensluttet i eet Aktieselskab, er samtlige Person- og Godsautomobilruter i Banernes Opland inddraget under Banerne. Øens Trafikvæsen — bortset fra Lillebil- og Vognmandskørsel — er dermed i det væsentlige inddraget under Kommunernes Ledelse, og Konkurrencen fra koncessionerede Ruter er bortfalden.

Amagerbanen har overtaget samtlige Rutebillinier paa Amager, men Udviklingen medførte her i Modsætning til Bornholm, at Banen blev opgivet som Personbane og overgik til ren Godsbane afkortet til Tømmerup ved Nedlæggelse af Driften af Strækningen Tømmerup—Dragør.

Paa Fyen har Sydfynske Jernbaner overtaget en stor Del af de konkurrerende Rutebillinier, og for Kalvehavebanen og Aarhus—Hammel—Thorsø Banen gælder lignende Forhold.

I Frederiksværkbanens Opland blev Ruterne væsentlig ændrede i 1927, men Stillingen var uholdbar paa Grund af Uvilje mod Omordningen. Med Støtte fra Amtet forhandlede Banen imidlertid om Ruters Tilbageføring til oprindelig Linieføring samtidig med visse Udvidelser, og Spørgsmaalene ordnedes med Banens Overtagelse af samtlige Ruter og saaledes, at nogle af de tidligere Indehavere stadig er delagtige i Driften.

I Sønderjylland gjorde der sig særlige Forhold gældende, idet Banerne som Amtsbaner blev drevet af Amt og Købstæder, der bar Underskuddene. Banerne var smalsporede og havde en uheldig Linieføring, der blev særlig fremtrædende ved Udbygningen af det sønderjyske Vejnet. Deres Opretholdelse med betydelige aarlige Driftsunderskud blev efterhaanden en stor Byrde for Kommunerne, og man kom da naturligt ind paa den Ordning at søge Banerne afviklede og erstattede med samlede Rutebilselskaber under Kommunernes Ledelse og Tilsyn, først i Aabenraa Amt, senere i Haderslev Amt, hvor Banernes Afvikling vil være tilendebragt i 1939.

I den sidste halve Snes Aar er der saaledes i et vist Omfang etableret Samdrift mellem Jernbaner og Personautomobilruter, og Konkurrencen er dermed ophørt for de paagældende Ruters (Egnes) Vedkommende, dog kun for saa vidt angaar Personbefordringen. Bortset herfra er Konkurrencen nærmest bleven skærpet gennem Aarene, fordi begge Trafikmidler har sat ind for at bevare og erhverve Trafik.

Kommissionen har herefter ment det nyttigt noget nærmere at undersøge for det første, paa hvilke Punkter et organiseret Samarbejde mellem Trafikmidlerne inden for Omraader, hvor Konkurrence nu findes eller maa erkendes nærliggende, kan tænkes etableret, for det andet, hvilke Muligheder der reelt maa kunne siges at foreligge for Samarbejdet, og for det tredje Udbyttet (Resultatet) af et saadant Samarbejde saavel for det rejsende Publikum, henholdsvis Godsforsenderne, som for de to Trafikmidler.

Forholdene ligger meget forskelligt for Personbefordringen og Godsbefordringen, og det vil derfor, uanset at visse Betragtninger er gyldige for begge Transportgrupper, være naturligt at behandle hver Transportgruppe for sig.

Hvad den første, *Personbefordringen*, angaar, da maatte et Samarbejde mellem de 2 Trafikmidler formentlig omfatte dels *Køreplanen*, dels *Takster*. Jernbanernes Køreplan er bestemt dels af Hensyn til den gennemgaaende Trafik, dels af Hensyn til Lokaltrafikken. Endvidere kan ogsaa f. Eks. anlægsmæssige eller driftsmæssige Forhold spille en Rolle. Jernbanernes Køreplan er dernæst i meget høj Grad en Helhed, hvor selv tilsyneladende mindre Ændringer for enkelte Strækningers Vedkommende kan faa vidtrækkende Følger langt uden for denne. Den gennemgaaende Trafik maa være tilrettelagt efter Behovet for Landet som Helhed, og her vil den enkelte Strækningens Køreplan hyppigt være helt afhængig af Strækningens Beliggenhed i Forhold til det samlede Net. Hvad dernæst Togene i Lokaltrafikken angaar, maa disse dels være tilrettelagt som et naturligt Supplement til den videregaaende Trafik (For- og Eftertog i Tilslutning til de gennemgaaende Tog med Standninger undervejs), dels bestemt af rent lokale Hensyn, i hvilken Forbindelse der særlig skal peges paa de Krav, der stilles til en Toggang, der passer til Skolegang, Torverejser, Ærindebesøg paa belejlige Tider, Sygehusbesøg, Mødedeltagelse, Teaterbesøg m. m. De lokale Hensyn bestemmer de „aktuelle Tider“, paa hvilke der er et særligt Behov for en udviklet Toggang.

For Automobilruters Vedkommende vil Køreplaner ganske overvejende være tilrettelagt efter Lokalhensyn, d. v. s. med Trafikmulighed paa de aktuelle Tider, hvor det langt overvejende Antal af Rejser falder. Der vil hyppigt være tilrettelagt Kørsel i Tilslutning til f. Eks. ankommende eller afgangende Hovedtog videre borte fra, men i øvrigt vil Kørselen være tilrettelagt med Hensyntagen til de Tider, hvor der kan paaregnes tilstrækkelig lokalpræget Trafik, og dette vil efter Forholdets Natur hyppigt være de Tider, i hvilke der ogsaa køres af Jernbanen. Det er givet, at denne Koncentration af begge Trafikmidler paa de aktuelle Tider i adskillige Tilfælde indebærer en Risiko for Overtrafikering paa disse Tider, medens det paa den anden Side maaske kan være vanskeligt at faa dækket et i øvrigt faatalligt Antal Befordringsøgendes Ønsker om Kørsel til særlige Tidspunkter uden for de aktuelle Tider.

Der ses ikke at være større Mulighed for afgørende Ændringer i dette Forhold, naar de 2 Trafikmidler er under hver sin Ledelse. Det synes vanskeligt at paalægge det ene af Befordringsmidlerne nogen Tilbageholdenhed i Henseende til Udbud af en af Publikum ønsket og for Trafikmidlet antageligt lønnende Trafik, og dette gælder saavel de af det offentlige (Staten henholdsvis Amt og Kommune) drevne Jernbaner som de privat drevne Automobilruter og navnlig, naar den bestaaende Tilstand i et betydeligt Antal Tilfælde har snart mangeaarig Hævd. I hvert Fald vil Restriktioner — ganske uanset det Standpunkt, man principielt tager til saadanne — let i det videre Forløb føre til Forringelse af det paagældende Trafikmiddels Muligheder saavel i trafikal som økonomisk Henseende og dermed ogsaa af den Service, det kan byde Publikum.

Det maa i denne Forbindelse erindres, at det ikke paa Forhaand er sikkert, at et mindre Udbud af Trafikmuligheder fra den ene Befordringsarts Side vil resultere i Overgang til den anden Befordringsart uden Merudgifter for denne, selv om der i Øjeblikket findes en maaske ikke ubetydelig Pladsreserve paa denne. Det er altsaa ikke givet, at en Restriktions Skadelighed for det ene Trafikmiddel vil kunne udliges til mindst lige saa stor Gavn for det andet.

Hvad dernæst *Taksterne* for Befordringen angaar, bør man formentlig fæste Opmærksomheden paa de principielle Forskelligheder i disses Opbygning ved de 2 Befordringsmidler. Jernbanens Takster — i denne Forbindelse navnlig Statsbanernes — er en Helhed med Takster i bestemte Forhold til Kilometerafstanden, ensartede over hele Landet og udelukkende baseret paa den Afstand pr. Bane, over hvilken der rejses. De Tanker om en særlig Afstandsberægning, f. Eks. i Forbindelser, hvor Afstanden pr. Jernbane er væsentlig længere end pr. Landevej, der nu og da har været fremme, er ikke hidtil resulteret i Ændringer af det hævdundne Princip. Dette er for Personbefordringens Vedkommende kun blevet tillempt i Henseende til Rabatgivning, for saa vidt angaar sluttede Selskabsrejser, Rejser i særlige Udflygtstog o. l., hvorhos man har det særlige Princip for gratis Tilbagerejse med de billige Søndagstog.

For Automobilruters Vedkommende er Taksterne derimod, saa vidt man kan bedømme det, i høj Grad fastsat ud fra et Konkurrencesynspunkt paa Strækninger, hvor der er Konkurrence med andre Trafikmidler, medens man derimod ikke har gjort dette i Tilfælde eller over Strækninger, hvor Konkurrence ikke fandtes. For Selskabskørselens Vedkommende har Prisen utvivlsomt i meget høj Grad været dikteret af Efterspørgsel og Udbud, hyppigt vistnok saaledes, at den kun i ringe Grad oversteg de direkte Udgifter til Chaufførløn, Benzin og Olie.

Takster for Befordringer i Omraader, hvor der konkurreres om Trafikken, vil normalt være konkurrencebetonede, og et Samarbejde paa dette Felt vil derfor antageligt resultere i en Regulering opad, naar de to Ledelser skal værge hver sin Økonomi.

Hvad endelig et Samarbejde i Henseende til *direkte Billetudstedelse* angaar, da findes der allerede nu saadant i nogle Forbindelser, hvor det har vist sig særlig hensigtsmæssigt. Nogen større Betydning vil man i Almindelighed ikke kunne tillægge det, og i de Relationer, hvor direkte Konkurrencekørsel f. Eks. mellem 2 Købstæder finder Sted, vil en Gennemførelse af Princippet — eventuelt som Led i videregaaende Forbindelser — naar to Ledelser skal have hver sin Andel, medføre betydelige administrative Vanskeligheder, der antagelig ikke vil staa i rimeligt Forhold til den reelle Nytte deraf.

Hvad dernæst den anden Trafikgruppe, *Godsbefordringen*, angaar, bør man ved en Undersøgelse af Mulighederne for Samarbejde mellem Ledelserne for de 2 Transportmidler først erindre sig Transportmidlernes og i øvrigt ogsaa Ledelsernes principielle Forskellighed. Det karakteristiske for Automobilbefordringen er dennes Dør- til Dør-Transport, dens Smidighed inden for lokale Omraader, som i høj Grad er begunstiget af de smaa Befordringsenheder, og dens særlige Mulighed for personlig Kontakt mellem Forsender og Transportindehaver. For Jernbanernes Vedkommende findes disse Muligheder kun i ringere Grad; omvendt har Jernbanerne særlige Muligheder for glat Afvikling af Massetransporter (f. Eks. fra Havne), ligesom Jernbanen har sin fast opbyggede Befordringsplan i alle Forbindelser, hvormed der kan regnes uanset de til Befordring foreliggende Mængder. Hvad dernæst Ledelsen af Automobiltransporterne angaar, maa det erindres, at der kun findes relativt faa koncessionerede Fragtmandsruter, og at disses Befordringsmængde kun spiller en ringe Rolle i Forhold til de overordentlig mange saakaldte „frie Vognmænd“s — ganske bortset fra Firmaernes egne Varetransporter. Den Omstændighed, at Transporterne er fordelt paa saa overordentlig mange selvstændige Virksomheder, vanskeliggør Samarbejde, der praktisk taget kun vil være muligt mellem større Foretagender med faste Rammer og af sikker varig Karakter.

Som foran omtalt findes der for saa vidt allerede en Form for Samarbejde gennem Jernbanernes Etablering af Udkørsel og Afhentning af Gods mellem praktisk taget alle Ekspeditionsstederne og deres nærmere Opland, organiseret gennem Overenskomster med private Vognmænd. En anden Form for Samarbejde er i nogle Forbindelser etableret paa den Maade, at Vognmænd, f. Eks. i København, indsamler Gods og sender dette i særlig Jernbanevogn f. Eks. til en Provins-Købstad til Distribution der ved andre Vognmænd, med hvem der er Samarbejde (evtl. samme Firma begge Steder).

Bortset fra disse Former for Samarbejde findes der imidlertid intet Samarbejde mellem de 2 Trafikmidler, derimod en udpræget Konkurrence, ikke mindst for Transporter mellem Byerne og navnlig i de Relationer, hvor Automobilbefordringen har særlige Forhaandsbetingelser for at kunne gøre sine Fortrin gældende. Jernbanerne har, hvad Køreplanen angaar, til Stadighed søgt at forbedre Befordringsmulighederne dels gennem Fremskyndelse af Togene, dels gennem Udbygning af Pakvognsløbene, og i takstmæssig Henseende har Banerne søgt at udnytte de Muligheder bl. a. i Henseende til Fragtafalter, som Ændringerne af 1926 i Takstloven aabnede Mulighed for, ligesom Banerne gennem Oprettelsen af Transportagenturer har søgt nærmere direkte Kontakt med Godsforsenderne. Automobilerne har heroverfor kunnet byde navnlig den foran omtalte Dør- til Dør-Transport og den udprægede Smidighed i Udbudet saavel i køreplansmæssig som i takstmæssig Henseende.

Saaledes som Forholdene ligger, vil der formentlig næppe være nogen Mulighed for yderligere Samarbejde mellem de forskellige Faktorer i Godsbefordringen under forskellig Ledelse end det, der allerede findes. En Deling af Varetransporterne synes ikke mulig. Automobilerne vilde ikke kunne leve af „Overskudskørsel“ fra Banerne, og Banerne vil lide under Afgivelsen af Gods til Bilerne, fordi det i første Række vil blive det paa Banerne højst-tilfarerede Gods, for hvilket Overgang til Automobilbefordring vil være særlig fristende.

En videre Udvikling heraf vil mulig nødvendiggøre, at Banerne maa søge ophævet deres af Samfundshensyn dikterede Takstprincip med lav Tarifiering af Varer, der daarligt kan bære den højere Takst, idet Banerne ikke vil kunne bevare en tilfredsstillende Godsbefordring uden betydelige økonomiske Ofre, saafremt de i Hovedsagen henvises til kun at befordre de billigtariferede Varer og Massetransporterne.

Samarbejde mellem de 2 Trafikmidler under forskellige Ledelser forstaaet saaledes, at man tilstræber en Tilpasning af Trafikmidlernes Beredskab efter det samlede Behov og søger at undgaa en samfundsmæssig set uheldig Overtrafikering (Spild), kan efter det foran udviklede ikke tænkes gennemført ad Frivillighedens Vej — hvad ogsaa de næsten 20 Aars Erfaringer viser. Man maa anse det for muligt ved Indgriben fra offentlig Side at etablere saadant Samarbejde mellem forskellige Ledelser, men det vil falde naturligt og kan tilvejebringes paa mest betryggende Maade, naar begge Transportmidler er under fælles Ledelse. I saa Fald vil det nemlig ikke spille nogen Rolle, om det ene eller det andet af Transportmidlerne bliver lidt ringere stillet i Forhold til det andet, naar blot Ændringerne som Helhed giver Gevinst for det samlede Foretagende. Banerne har efter sin Erhvervelse af en Række Automobilruter i adskillige Tilfælde foretaget saadan Tilpasning, f. Eks. Nedsikring af Togantal mod samtidig Etablering af billigere Automobilkørsel, Etablering af Bilkørsel i Tilfælde, hvor Forbindelse var ønskelig, men Trafikken ikke tilstrækkelig til Tog, og endelig Flytning af Tider for Tog eller Biler over Strækninger, hvor begge Transportmidler kørte, og hvor en Spredning maatte antages at være i Publikums Interesse, selv om den eventuelt stiller den ene Transportart ringere end hidtil i Forhold til den anden.

— Tilbage staar da et Forsøg paa Vurdering af et saadant Samarbejdes Værdi. Det er uden videre givet, at Samarbejdet (Rationaliseringen) er af Værdi for Trafikmidlerne taget som Helhed. Endvidere maa vel enhver Undgaaelse af Spild forudsættes at være af nationaløkonomisk Værdi. Derimod turde der i adskillige Tilfælde være nogen Udsigt til, at de af Rationaliseringen direkte berørte (rejsende eller Forsendere) vil føle denne som en Foringelse, idet et meget rigeligt — eller endog overdrevent — Udbud af Trafikmuligheder naturligt vil blive opfattet som den bedst mulige Betjening. Rationaliseringen vilde i øvrigt ogsaa kunne blive en Foringelse, saafremt Samlingen vilde være ensbetydende med en Monopolisering af Transporterne, og selv om en saadan Monopolisering ikke er farlig, naar den overdrages en offentlig Virksomhed, der til Stadighed er under Offentlighedens Kritik og Kontrol, tør man dog næppe helt se bort fra det Incitament, der ligger i forskellige Virksomheders Adgang til Konkurrence.

Der er inden for Kommissionen Tilhængere af Samling af Transportmidlerne under Statsdrift (eventuelt statskontrolleret Drift), og der er Tilhængere af det private Initiativs frie Ret til at deltage i offentlig Transport. Ganske uanset de enkelte Medlemmers rent principielle Stilling til organiseret Samarbejde, er man fra alle Sider inden for Kommissionen enig om, at Spørgsmaal herom maa afgøres Tilfælde for Tilfælde under Hensyn til de lokale Forhold.

Man har inden for Kommissionen drøftet, om det ved Overvejelser eller Afgørelser angaaende Organiseringen af yderligere Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler skulde kunne blive muligt at drage de foreslaaede Trafiknavn ind som formidlende Faktor. Dette støder dog blandt andet paa den Vanskelighed, at Spørgsmaal vedrørende det ene Trafikmiddels (Jernbanernes) Køreplaner og Takster normalt ikke vil komme til Behandling i Nævnene. Ved den Adgang, der i Lovforslagets § 4, Stk. 2, er givet Ministeren til at forelægge Nævnene trafikale Spørgsmaal, er der dog aabnet Mulighed for at faa ogsaa andre trafikale Spørgsmaal end de, der efter Lovens Ordlyd direkte er

underlagt Nævne, overgivet til Drøftelse i disse. Det er vel i øvrigt ej heller udelukket, at Drøftelse af Spørgsmaal, der direkte er undergivet Nævnets Behandling (om Rutebilforhold), kan bidrage til en Klaring af Forholdet mellem de forskellige Trafikmidler og resultere i Forslag til Rationalisering inden for Egnens Trafikordning. Uden at stille detaillerede Forslag skal Kommissionen kun pege paa Ønskeligheden af, at man har Opmærksomheden henvendt paa Udnyttelsen af alle Faktorer, altsaa ogsaa Trafiknævne, under den videre Udvikling paa dette meget vanskelige Omraade.

Et Mindretal (*A. J. Andersen, Dalsgaard, Jørgensen, Kyed*) er af den Opfattelse, at lovbunden Samarbejde kan der kun være Tale om ved koncessionerede Bilruter og Baner, hvorimod den frie Vognmandskørsel og privat Firmakørsel m. v. ikke bør underkastes andre Bestemmelser end de, som Færdselssikkerheden kræver.

Mindretallet har den Opfattelse, at monopoliseret Transport — ogsaa under offentlig Drift — vil fratage Erhvervslivet den nødvendige Konkurrence inden for Transportomraadet samt hindre en hurtig Udnyttelse af den tekniske Udvikling paa Transportvæsenets Omraade.

Et Mindretal (*Ipsen*) ønsker til ovenstaaende at fremsætte følgende Bemærkninger:

Tildeling af Koncessioner paa Rutebil- og Fragtmandskørsel til Stats- eller Privatbaner ses ikke altid at have haft til Formaal at skabe den bedst mulige Betjening af Publikum, men derimod at fjerne for Banerne ubehagelige Konkurrenceforhold, saaledes at det har været Banernes Økonomi, der har været væsentlig afgørende for Spørgsmaalenes Behandling, selvom man naturligvis samtidig har tilstræbt at yde Publikum god Betjening.

Særlig grelt har Forholdet vist sig i de Tilfælde, hvor en Bane har faaet Koncession paa en Omnibusrute, for derefter at bortforpagte Ruten.

Naar dertil kommer, at den økonomiske Fordel, som Banerne herved opnaaede i adskillige Tilfælde ikke ret vel kan ses at have haft nævneværdig Betydning for Banens Økonomi, ja i enkelte Tilfælde vel endog har forværret denne, maa Mindretallet holde for, at der ingen rimelig Begrundelse forefindes for at lade det private Rutebil- og Fragtsmands Erhverv afløse af Transportselskaber, og Mindretallet har den Opfattelse, at vide Kredse af Befolkningen ej heller ønsker noget saadant.

Det er den særlige Evne til paa let og forholdsvis billig Maade at kunne overtage Transporter, der fremfor alt betinger Motorkørlens Overlegenhed paa en Række Omraader, eksempelvis kan nævnes Transport af Kævler direkte fra Skov til Savværk, af lange Genstande, Lysmaster, Telefonpæle. Transporter, som kræver et stort Transportapparat, hvis f. Eks. Jernbanerne skal besørg dem.

Da Godstransporter ad Landeveje efter Mindretallets Formening er billigere end andre Transporter inden for de Afstande, hvor Terminaludgifterne udgør en forholdsvis betydelig Del af de samlede Udgifter, maa Mindretallet principielt fastholde, at den for Publikum bedste Betjening opnaas ved et Samarbejde mellem Jernbaner og Biler paa saadan Maade, at det frie Erhverv kan gøre sin Indsats. At det paa forskellige Omraader, Arbejdstid og Arbejds løn, Takstforhold m. v. kan være nødvendigt, at det offentlige fører et vist Indseende, forrykker ikke denne Grundbetragtning.

Et Mindretal (*H. F. Ulrichsen*) ønsker at udtale:

I Tilslutning til sidste Stykke i Flertalsbetænkningen ønsker Mindretallet at henlede Opmærksomheden paa, at det af ham ønskede Landstrafiknævn (jfr. foran Side 64 under Fragtmands- og Rutebilloven) langt bedre vilde egne sig til raadgivende Organ vedrørende yderligere Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler end de i Flertallets Forslag foreslaaede Nævn med forskellig Sammensætning og af en saadan Karakter, at det vil være meget vanskeligt for saadanne Spørgsmaals Vedkommende at faa skabt en nogenlunde normal Praksis paa dette, som ogsaa Flertallet bemærker, meget vanskelige Omraade.

9. Omkostningsberegninger vedrørende Transporter med Baner og Automobile.

Det transportsøgende Publikums Valg mellem de forskellige Befordringsmidler er afhængig af en Række Faktorer, ikke alene Prisen, men ogsaa bl. a. Befordringsmulighederne, Bekvemmelighed, Materiellets Egnethed for den bestemte Befordring m. v. Over for Befordringerne som Helhed maa man dog regne med, at Priserne er en betydningsfuld Faktor, og at Svingninger i disse kan faa betydelig Rækkevidde med Hensyn til Benyttelsen af det paagældende Befordringsmiddel. Man kan imidlertid ikke gaa ud fra, at *Befordringsprisen* paa det nærmeste (med den Margin som en evtl. Fortjeneste indebærer) svarer til *Befordringsudgiften*. For Jernbanernes Vedkommende er Forholdet som bekendt det, at Driftsindtægterne i det overvejende Antal Tilfælde ikke dækker Driftsudgifterne (i hvert Fald ikke, naar Afskrivning og Forrentning medregnes), men at der kræves større eller mindre Tilskud fra offentlig Side for at opnaa Balance. Dertil kommer, at Prisen for Befordringen er meget varierende paa Banerne baade for saa vidt angaar Personer, hvor f. Eks. de stærke Nedsættelser i Betalingen over større Afstande eller i Prisen for Abonnementskort influerer stærkt paa Prisen, og for Godsbefordringens Vedkommende, hvor Vognladningstaksterne som bekendt er opstillet med stærk Hensyntagen til, hvilken Fragt den paagældende Vare maa forudsættes at kunne bære, ligesom der paa anden Maade i udpræget Grad er taget samfundsmæssige Hensyn. For Automobilbefordringens Vedkommende maa man vel i det hele og store regne med, at den samlede Befordringspris svarer til Udgiften inkl. Driftsfortjeneste, men ogsaa her gælder det sikkert, at Prisen for den enkelte Præstation kan variere stærkt efter Forholdene, herunder ogsaa Konkurrenceforholdene med andre Befordringsmidler og i det hele Efterspørgselen efter Trafik.

Ser man bort fra Uensartetheden i de til Transport kommende Mængder (af Personer hhv. Gods), vil man naturligvis kunne søge udregnet en Gennemsnitsudgift for Transportenhederne, mest naturligt vel en Udgift pr. Personkilometer hhv. pr. Tonkilometer. En saadan beregnet *Gennemsnitsudgift pr. Transportenhed kan ikke bruges til Vurdering af de enkelte Præstationers Pris*, altsaa ikke f. Eks. til Bedømmelse af, om en Takst for en eller anden Befordringsart er rigtig fastsat. Saafremt man ønsker en Trafikgruppe vurderet, maatte man i hvert Fald for Banernes Vedkommende utvivlsomt gaa den Vej at undersøge denne Gruppe indtægtsmæssigt og udgiftsmæssigt med Beregninger suppleret med Skøn.

Selv om Gennemsnitsudgiften ikke er brugbar ved det praktiske Takstarbejde, vil en Udregning af den dog ikke være uden Værdi, idet den, anvendt med de fornødne Begrænsninger, navnlig ved Opstilling for længere Tidsrum dog i nogen Grad kan blive *Værdimaaler for det almindelige Niveau inden for det bestemte Trafikmiddel*. Det maa dog herved tages i Betragtning, at da der er Tale om Arbejder paa nye Grundlag, idet saadanne Beregninger kun i ringe Grad tidligere har været anstillet i hvert Fald herhjemme, maa det forudsættes, at Arbejdet vil lide under adskillige Begyndelsesvanskeligheder, og

at man vil komme til at revidere Udregningsmetoder og Skønsansættelser efterhaanden for at gøre Resultatet saa rigtigt som muligt, men dette vil vanskeliggøre direkte Sammenligning mellem de forskellige Perioders Tal.

Hvad dernæst Muligheden for at *anvende Gennemsnitstal for Befordringsudgifter ved de forskellige Transportmidler til Sammenligning af disse indbyrdes* angaar, da bør det straks fastslaaes, at Sammenligning allerede som Følge af de forskellige Befordringsmidlers vidt forskellige Natur, men i øvrigt ogsaa paa Grund af Materialets Utilstrækkelighed overhovedet næppe kan foretages. Saavel for Jernbanernes som for Automobileernes Beregninger gælder, at de i vid Udstrækning maa være baseret paa Skøn, men disse Skøn er af væsensforskellig Art for de 2 Befordringsmidler. For Banernes Vedkommende kendes — i hvert Fald i Hovedsagen — Befordringens Omfang og de samlede Udgifter, og Skønnene kommer her i første Række til at dreje sig om Fordelingen af Udgifterne mellem de 2 store Befordringsgrupper: Personbefordringen og Godsbefordringen. For Automobilbefordringens Vedkommende har man ikke regnskabsmæssige Tal, hverken for de samlede Udgifter eller den samlede Befordringsmængde, og her maa altsaa forsøgsvis Tællinger eller enkeltvise Opgørelser danne Basis for Skøn over saavel Trafikkens Omfang og Karakter som de samlede Befordringsudgifter. Medens Skønnene for Jernbanernes Vedkommende, hvor den samlede Befordringsmængde og de samlede Udgifter kendes, stort set kun vil influere paa Beregningen af de 2 Befordringsgrupper indbyrdes, saaledes at f. Eks. et Skøn i Personbefordringens Favør vil kunne give en for lav Pris pr. Personkilometer, men til Gengæld en for høj Pris pr. Tonkilometer, vil et Skøn for Automobilbefordringens Vedkommende, f. Eks. med Hensyn til Befordringens Omfang, kunne faa betydelig Indflydelse paa det endelige Resultat.

Hertil kommer de afgørende Forskelligheder for de 2 Befordringsmidler: Jernbanerne har normalt Kombination af Person- og Godsbefordring og i hvert Fald med de omfattende faste Anlæg (og deraf følgende Udgifter) for begge Befordringsarter, Automobileerne derimod er normalt kun beregnet paa enten Person- eller Godsbefordring. Jernbanerne maa være indrettet ogsaa paa Spidsbelastninger. Automobilbefordringen kan være belastet ogsaa med Afgifter, der ikke direkte hører organisk sammen med Befordringen. Endelig maa erindres det ogsaa tungt vejende Moment, at i hvert Fald for Banernes Vedkommende maa man gaa ud fra, at *Gennemsnitsudgiften* — foruden naturligvis af Udsving i Lønninger, Materialepriser m. v. — er i høj Grad afhængig dels af det samlede Omfang af Befordringen, dels af det indbyrdes Forhold mellem de 2 Befordringsgrupper, saaledes at Gennemsnitsudgiften kan svinge ved Svingninger i Befordringen, selv om Prisniveauet i øvrigt ikke er ændret.

Kommissionen har fundet det nødvendigt at fremsætte disse mere principielle Bemærkninger angaaende Gennemsnitsudgifterne, forinden man gør Rede for de Arbejder, der er foretaget paa dette Omraade, idet det kan synes fristende at tænke sig Udtryk for Befordringsudgifter ved de forskellige Befordringsmidler opstillet og Sammenligning foretaget paa et saadant, flygtigt bedømt uangribeligt Grundlag. Uden fornødne Forbehold og uden for begrænsede Felter vil saadanne Tal meget let kunne virke vildledende i Stedet for vejledende og foranledige alt for vidtgaaende Slutninger.

Beregninger over Udgift pr. Personkilometer hhv. pr. Tonkilometer blev forsøgt opstillet af den af Ministeren for offentlige Arbejder nedsatte Kommission af 12. Maj 1923, idet der i Betænkningen blev foretaget en Sammenligning mellem Jernbanedrift og Automobildrift i nationaløkonomisk og trafikale Henseende, hvorved man imidlertid indskrænkede sig til at undersøge Forholdene for en tænkt 30 km lang Jernbanelinie og en tænkt kombineret Person- og Godsautomobilrute af samme Længde og med samme Opgaver. Man kom herved til det Resultat, at Jernbanelinien vilde faa Dækning for Drifts-

udgifterne samt Forrentning og Afskrivning paa Anlægskapitalen ved som Takster at kræve 6 Øre pr. Personkilometer og 25 Øre pr. Tonkilometer, medens Automobilruten vilde faa Dækning for Udgifterne (i hvilken Halvdelen af Udgifterne til Vejanlægget er medregnet) ved henholdsvis 9 Øre pr. Personkilometer og 66 Øre pr. Tonkilometer.

De danske Statsbaner foretog i 1931—32 en meget omfattende statistisk Undersøgelse af de samlede Driftsudgifter (ekskl. Afskrivning og Renter) for Finansaaret 1930—31 med det Formaal at søge Udgifterne fordelt mellem Person- og Godsbefordringen til Belysning af hver af de to Befordringsgruppers Udgifter i Forhold til Indtægternes. Regnskabsordningen er ikke indrettet saaledes, at Regnskaberne kan danne Grundlag for en Beregning af Omkostningerne for de enkelte Befordringsgrupper eller — endnu mindre — de forskellige Befordringsenheder, og der maatte derfor foretages omfattende stedlige Indsamlinger af Oplysninger og fastsættes Regler bl. a. for en Række Skøn. Af de samlede Driftsudgifter paa ialt ca. 117,29 Mill. Kr. skulde efter Undersøgelsen falde ca. 62,28 Mill. Kr. paa Personbefordringen og ca. 55,01 Mill. Kr. paa Godsbefordringen. Saafremt man anvender denne Fordeling paa det nævnte Finansaars Driftsmængder, faar man en Udgift pr. Personkilometer paa 5,37 Øre og en Udgift pr. Tonkilometer paa 8,87 Øre.

Prøver man derefter paa ved Anvendelse af de to Priser for Statsbanebefordringerne i 1930—31, 5,37 Øre og 8,87 Øre pr. Befordringsenhed, paa Grundlag af de følgende Aars Driftsmængder at beregne den samlede Driftsudgift, der herefter skulde fremkomme, og at sammenstille dette med de virkelige Driftsudgifter (ekskl. Afskrivning og Forrentning), faar man følgende Resultater:

	1) Beregnet Driftsudgift Mill. Kr.	2) Virkelig Driftsudgift Mill. Kr.	Forskel (1) ÷ (2) Mill.Kr.
1931—32.....	113,4	112,5	+ 0,9
1932—33.....	99,3	105,1	÷ 5,8
1933—34.....	108,9	105,4	+ 3,5
1934—35.....	115,5	109,3	+ 6,2
1935—36.....	124,0	113,3	+ 10,7
1936—37.....	129,6	117,9	+ 11,7
1937—38.....	130,2	124,4	+ 5,8

Det er klart, at der maa blive Forskelligheder fra Aar til Aar som Følge af Svingninger i Konjunkturer (Lønninger, Varepriser m. m.), men disse Svingninger kan ikke alene forklare de betydelige Udsving, og en Del af dem maa derfor utvivlsomt føres tilbage til Svingninger i Befordringsmængden, herunder ogsaa Svingninger i det indbyrdes Forhold mellem Omfanget af Personbefordringen og Godsbefordringen. Det særlig store Udslag i negativ Retning i 1932—33 (De virkelige Driftsudgifter ca. 6 Mill. Kr. større end de »beregnedes« — medens de de følgende Aar i stigende Grad ligger under disse) skyldes utvivlsomt i hvert Fald for en væsentlig Dels Vedkommende den særlig lave Befordringsmængde i Kriseaaret 1932—33.

Under Hensyn til, at der saaledes for Statsbanernes Vedkommende foreligger en Undersøgelse (der ganske vist er nogle Aar gammel), at en tilsvarende Undersøgelse nu vilde kræve meget omfattende Arbejder og adskillig Tid, at Resultatet for Statsbanernes Vedkommende under Hensyn til disses mangeartede Trafik (Fjerntrafik og Nærtrafik, Massetrafik og Sidebanetrafik o. s. v.) i omfattende Grad maa baseres paa Skøn, og endelig, at nye (reviderede) Tal for Statsbanernes Vedkommende dog alt i alt kun har begrænset Interesse og meget snævert Anvendeligheds-Omraade, fandt Kommissionen det ikke hensigtsmæssigt at forlange Arbejdet paa de heromhandlede Beregninger videreført for Stats-

banernes Vedkommende. Derimod har Sekretær i Kommissionen, Kontorchef *Henry Stjernqvist*, med Assistance fra forskellig Side udarbejdet Omkostningsberegninger for 4 Privatbaner, jfr. Bilag XVIII. Kommissionen har ikke ment at burde tage Standpunkt til Enkeltheder i denne Redegørelse — saa lidt som til Enkeltheder i Vejkomiteens Redegørelse vedrørende Landvejstrafikkens Omkostninger, jfr. nedenfor —, men ønsker kun at understrege, at Undersøgelsen kun omfatter et enkelt Aar og fire Privatbaner (om end man har valgt fire stærkt forskelligartede Typer), at Gennemsnitsudgiften pr. Personkilometer svinger fra 3,99 til 7,45 Øre og Gennemsnitsudgiften pr. Tonkilometer fra 14,5 Øre til 28,6 Øre, og at disse Udgifter antagelig vil kunne naa endnu større Udsving ved Udsving i Trafikken i henholdsvis op- og nedadgaende Retning. De nævnte Tal omfatter ikke Udgifter til Afskrivning eller Forrentning.

For Automobiltrafikkens Vedkommende er der paa Foranledning af Medlem af Kommissionen Direktør *Ipsen* af Vejkomiteen — Dansk Vejlaboratoriums raadgivende Komité — udarbejdet en Redegørelse, der er vedføjet Betænkningen som Bilag XIX. Kommissionen har ikke taget Standpunkt til Principperne for eller Enkelthederne i dette Arbejde, men finder Anledning til at pege paa, i hvor høj Grad Skøn har maattet anvendes ogsaa paa afgørende Punkter, f. Eks. ved den Bedømmelse af Kapacitetsudnyttelsen, der i høj Grad bliver bestemmende for det endelige Resultat. Der har fra flere Sider inden for Kommissionen været udtrykt adskillig Betænkelighed over for saavel de anvendte Metoder som de anlagte Skøn og de endelige Resultater — og dette gælder i øvrigt saavel over for Privatbaneberegningen som over for Automobiltrafik-Beregningen —, men under Hensyn til Kommissionens principielle Opfattelse, hvorefter alle de heromhandlede Beregninger og Opstillinger paa et i hvert Fald for Tiden meget spinkelt Grundlag kun i stærkt begrænset Omfang bør anvendes til Vurdering inden for det enkelte Trafikmiddels Omraade og slet ikke til Sammenligning mellem Trafikmidlerne, har man ikke ment det nødvendigt nærmere at komme ind paa afvigende Synspunkter over for de modtagne Redegørelser.

Et Mindretal, *Gudiksen*, ønsker yderligere at udtale følgende til de nu foreliggende 9 Afsnit om en Ordning af vore Trafikforhold, idet Mindretallet henviser til, at Amtmand Saxild og Gudik Gudiksen efter Omstændighederne har tiltraadt Flertallets Forslag til Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel m. v., men derimod har afgivet en fælles Mindretalsindstilling til Afsnit 5 vedrørende Privatbanerne.

Jeg maa allerførst fremhæve, at enkelte Medlemmer allerede 1937—38 fremsatte *Ønske* om at faa visse orienterende og talmæssige Oplysninger om Trafikforholdenes Udvikling, særlig i Udlandet, og ogsaa ønskede Talmateriale her hjemme fra. Dette Ønske blev ikke imødekommet, først nu mod Slutningen af Kommissionens Arbejde har Medlemmerne faaet en Del nye Afsnit og en Del Talmateriale om vore hjemlige Trafikforhold — et Talmateriale, som maaske paa et tidligere Tidspunkt kunde have haft en vis Betydning for Kommissionen, men som nu, efter at to meget vigtige Afsnit er drøftet færdige, Omnibusloven og Privatbanernes Forhold, kun kan faa meget lidt Betydning.

Hvad var Trafikkommissionens Formaal? Formaalet var at skabe en samlet Trafikplan (se Afsnit I, Side 5), som paa den bedste og billigste Maade kunde dække Trafikbehovet saavel for hele Landet som for de enkelte Egne i Landet — og saa vidt muligt gøre det ved de bestaaende Trafikmidler og ved et fornuftigt Samarbejde, Arterne imellem. For at dette skulde kunne lade sig gøre mest økonomisk og mest hensigtsmæssigt og under Hensyntagen til de eksisterende Trafikmidler og til Helheden, skulde alt vedrørende Trafikken med i Undersøgelserne med Undtagelse af Søfarten.

Hvordan er det nu gaaet efter 2½ Aars Arbejde? — Det er gaaet saaledes, at man efter Kommissionens Flertalsforslag ikke er nærmere den samlede Trafikplan, med et fornuftigt Samarbejde mellem Trafikarterne, end da man begyndte.

Og jeg ønsker her mod Slutningen af Kommissionens Arbejde at sige, at et fornuftigt Samarbejde mellem de bestaaende Trafikmidler meget godt kunde være gennemført.

1. Befolkningen forstod dette og ønskede dette, hvilket Amtsmøderne gav Udtryk for.
2. Trafikarternes Repræsentanter ønskede dette, baade Baner og Biler, og gav Udtryk herfor.
3. Og det psykologiske, rigtige Øjeblik var efter min Formening inde, saa det kunde lade sig gøre, idet Trafikarterne var modne til en saadan Løsning.

Især kan man fremhæve den Mangel paa Ligestilling, Trafikarterne imellem, og den Mangel paa Ordning, som vi for Tiden har, hvor Samfundet til alle koncessionerede Trafikarter, Statsbaner, Privatbaner og koncessionerede Biler stiller store Krav med Hensyn til: Køretider, Priser, Lønninger, Arbejdstid, Fordringer til Materiellets Vedligeholdelse efter visse Perioder, Henlæggelse til Materiellets Vedligeholdelse og Fornyelse, og store Kvalifikationer hos det Personale, som skal betjene disse Trafikmidler, og hvor paa den anden Side, fremdeles som hidtil, de saakaldte frie Vognmænd og private Lastvogne uhindret og uhæmmet kan vokse i Antal uden Krav fra Samfundets Side om Kvalifikation, Køretilladelse eller uden Pligter af nogen Art, med Ret til at bruge de offentlige Veje uhindret, med Krav til det offentlige paa mangfoldige Omraader, men

uden en eneste Pligt. — Vejene, som koster Samfundet snart op imod 100 Mill. Kr. aarlig, stilles til Raadighed, Sneen maa ryddes af Vejene hurtigst muligt, et Krav, som koster Samfundet adskillige Millioner, Valuta maa stilles til Raadighed med ca. 80 til 90 Mill. Kr. aarlig, og ikke nok med alle disse Rettigheder uden Pligter, men samtidig tillades det nu som før, at disse Grene af vort Trafikvæsen uhindret ødelægger de samfundsbetonede Trafikmidler ved kun at tage den Trafik, som til enhver Tid kan tages med Fordel, og saa lade de koncessionerede beholde de Transporter, som ikke kan betale sig. Først var det Banerne, dette gik ud over, senere blev det de koncessionerede Biler, Person- og Lastvogne, og nu i Øjeblikket er det de store Landevejstog, som ødelægger de smaa Lastbiler og de smaa Havne i Provinsbyerne. At hele denne Planløshed og Overdimensionering koster Samfundet uhyre store Summer, er der ingen Tvivl om — det var jo ogsaa det, Kommissariatet af 1936 fremhævede bør rettes, men som det desværre ikke er lykkedes at faa rettet.

Ved Antagelse af Personale til Statsbaner, Privatbaner og koncessionerede Bilruter maa Folk møde med Anbefalinger og gode Papirer, men over for de frie Vognmænd forlanges ingen som helst Kvalifikation ud over Kørekort, ikke en Gang Anbefaling eller Tilladelse fra de offentlige Myndigheder forlanges der; de frie Vognmænd kan køre uanset, om det er nødvendigt eller ikke i Trafiknettet. — Enhver kan udøve denne Virksomhed, selv om vedkommende er aldrig saa uegnet, ja, selv om han har været straffet flere Gange, kan han fortsætte.

Disse Virksomheder finansieres af fremmed, ikke samfundsbetonet Kapital. De undergraver de gode Trafikmidler, Baner og Biler, økonomisk, og Aviserne fortæller os daglig, hvilken Usikkerhed og Utryghed de skaber paa vore Veje. — Og endelig, og det er maaske det allervigtigste, er det disse ukontrollerede med den fremmede Kapital bagved, der bestemmer Trafikkens Udvikling her i Landet — og ikke, som det burde være, Samfundet selv gennem dets siddende Myndigheder, som skulde være de bestemmende — hvilket er kedeligt at maatte erkende.

Efter Mindretallets Formening var det i 1936 Tanken, at alt undtagen Søtransporterne skulde ind under Kommissionens Omraade: Statsbaner, Privatbaner, Biler og Flyvevæsen samt Vejlovene: Snekastningsloven, Færdselsloven, Omnibusloven, og Motorafgiftsloven saa der kunde skabes den Trafikplan og det Samarbejde, som var Forudsætningen i Kommissariatet af 1936.

Hvad er det endt med? Det er endt med, at Kommissionen kun har beskæftiget sig med 2 Opgaver, Omnibusloven og Privatbanernes Forhold, Resten er unddraget Kommissionen og delvis løst eller under Forberedelse ved separate Lovforslag. Dermed er i Virkeligheden Linjen brudt for en virkelig samlet Trafikplan.

Omnibusloven er paa visse Punkter en Forbedring af 1927-Loven, men heller ikke andet. Det store Skridt med Ligestilling af Trafikarterne turde man ikke gaa til, og derfor vil det gaa med denne Lov som med Loven af 1927, da man forventede, at det da vedtagne vilde skabe det nødvendige Samarbejde. Den Gang blev det en stor Skuffelse. Samarbejdet kom ikke. Den urimelige, ikke samfundsbetonede Konkurrence blev værre og værre, og saaledes vil det ogsaa gaa denne Gang, fordi man ikke har turdet gribe Ondet ved dets Rod og stille samme Krav til alle vore Trafikarter — og saa iøvrigt lade Befolkningen være med i denne Udvikling.

Det andet Afsnit, man har ment at ville behandle, er Privatbanernes Forhold, som man har ofret meget Tid paa, og det er endt med, at det formelt fremtræder som en Støtte til Banerne, men reelt betyder det kun en væsentlig Støtte for 17 Baner; for Resten betyder det Nedlæggelse før eller senere. Man har endog ment det paakrævet at udpege

visse Baner, som man ligefrem fraraader at støtte, uden i mindste Maade at erkendte sig om, hvad de paagældende Baner selv mener om deres Levedygtighed. Det var efter Mindretallets Formening en Forudsætning fra Begyndelsen, at ingen Bane kunde sættes ud som ikke eksistensberettiget, før der i hvert Fald var forhandlet med den paagældende Bane og Kommunerne om Muligheden for dens fremtidige Drift, og det maa formentlig være dette, som i første Linie maa bestemme en Banes Eksistensberettigelse eller ikke, om Egnen mener, den har trafikal Betydning, og vil ofre noget paa Banens Fortsættelse.

Jeg kan tiltræde Vejres, Herlaks og Jul. Niensens Mindretalsbemærkning om Himmerlandsbanerne, som Egnen er lige saa interesseret i som før, og som det efter min Formening vilde være helt urimeligt at nedlægge, forinden der var ført Forhandlinger med denne Egns Befolkning om de Muligheder, som altid har været og stadig er til Stede for en mere effektiv og mere lønnende Drift, og man kan i denne Forbindelse ikke se bort fra, at disse Baner i høj Grad har været og er Kulturbaner, som har og fremdeles kan løse visse Kulturopgaver i en fattig og tyndt befolket Egn.

Kommissionens Undersøgelse af Statsbanernes Forhold er blevet begrænset til visse Sidelinier, og overfor Forslaget om Nedlæggelse af 4 af disse Sidelinier, maa Mindretallet mene, at en Nedlæggelse først bør ske efter Forhandling med disse Egnes Befolkning. Kommissionens Begrænsning til kun at beskæftige sig med Statsbanernes Sidelinier var ikke angivet i Kommissoriet af 1936, og jeg maa mene, at det vilde være i høj Grad paa sin Plads, om Statsbanernes Forhold og Udvikling blev Genstand for en saadan grundig Undersøgelse, men dette har ikke — trods Forlangende fra Mindretallets Side — været muligt. Jeg tror, at det, som har tiltrukket sig Befolkningens Interesse ved Statsbanerne de senere Aar, er Brobygning, Lyntog og Forsøg paa at møde med forbedrede Regnskaber, men jeg tror ikke, at Statsbanernes Betydning som Trafikmiddel vil kunne opretholdes, hvis denne ensidige Linie fortsat følges, og hvis ikke der kommer mere Forstaaelse af Sideliniernes, hvad enten disse er sekundære Statsbaner eller Privatbaner. Man kan ikke se bort fra, at Baneliniernes forringes meget som Hovedtrafikfaktor her i Landet, den Dag en Mængde Sidelinier nedlægges, og man kan ikke tro, at Statsbanernes Regnskaber forbedres ved at skære Fødeaarerne væk, og derfor er det af stor samfundsmæssig Betydning at faa dette Forhold klareret til Bunds, inden man, som Flertallet, foreslaar en Ordning, der forudsætter stærk Likvidation i de kommende Aar af Statsbanesideliniernes og Privatbaneliniernes. Der er jo ikke Tvivl om, at Kravet til Valutaen, som i Dag er ca. 90 Mill. Kr. aarlig, ved blot at holde den nuværende Bilpark vedlige, vilde stige urimeligt, om vi fulgte Flertallets Indstilling, og derfor vilde det efter min Formening være samfundsmæssigt og økonomisk uforsvarligt ikke at udnytte Banerne, saa længe Befolkning og Samfundet har Interesse for Udnyttelsen. Dertil kommer, at saafremt Statsbanerne satte ind for et større Samarbejde med Privatbanerne, vilde i samme Grad disses Værdi som Fødeaarer vokse, og i samme Grad vilde det samlede Jernbanenet faa større Betydning som Trafikmiddel for Befolkningen. Man kan heller ikke her se bort fra, at en Ordning, hvor Trafikanterne ikke mærkede, om en Forsendelse sker over en eller flere Baner, vilde hæve Værdien af Banerne meget som Trafikmiddel, og det vilde og kunde ganske sikkert etableres uden større Vanskelighed. Jeg maa ogsaa mene, at større Samarbejde mellem Statsbanerne og Privatbanerne i flere Tilfælde vilde betyde forbedret Økonomi for begge.

For Luftruterne er der truffet en Ordning for 10 Aar, som sikrer vort Flyvevæsen indtil 600 000 Kr. aarlig i Tilskud fra Staten. Alle vil vel erkende, at vi maa ofre det nødvendige paa de Lufthavne, som har international Betydning, men derudover tror jeg ikke, man skal drømme om en Stortrafik ad Luftvejen her i Landet, hvor Afstandene er saa smaa, at man knap kan faa Døren lukket, før den skal aabnes igen. Naar man her kan ofre indtil 600 000 Kr. aarlig, saa ser det mærkeligt ud at erfare, at samtlige

danske Privatbaner, som endnu udfører Trafikken i de tyndest befolkede Egne og har udført denne gennem mange Aar med store Egnes Ofre og gavnlige Samfundet ved at skabe Værdier, som skattemæssigt og kulturelt har betydet overordentlig meget, og ved at give Statsbanerne en Aarsindtægt paa ca. 12 Mill. Kr. i Samtrafikken, ikke kan blive sikret en Støtte fra Samfundet paa mere end højst ca. 600 000 Kr. i Moratorium og Tilslutningsafgift, maaske kun endda 338 000 Kr.. Nogen stor Hjælp til disse samfundsbetonede Virksomheder er det ikke, og hvilke Konsekvenser, det maatte faa for Statsbanerne, derved at disses Fødeaarer skæres væk, er ikke let at overskue.

Jeg vil derfor som Kommissionsmedlem henstille, at Nedlæggelse eller ikke Nedlæggelse af Baner i hvert Fald afgøres efter Forhandling med de paagældende Egne og Banernes Bestyrelser, og at det bliver de administrerende og lovgivende Myndigheder, som gennem en grundig Undersøgelse af de enkelte Baners Forhold kommer til at tage Bestemmelse om de enkelte Baners trafikale Betydning, Eksistensberettigelse og den Støtte, den enkelte Bane skal have til Modernisering og Drift. De forskellige Love: Vejloven, Snekastningsloven, Færdselsloven og Motorafgiftsloven har ikke været forelagt Kommissionen, hvad jeg mener, de burde have været, men da dette er paa Linie med den stykkevis Lovgivning i Stedet for en samlet Plan for alt, hvad der vedrører vore Trafikforhold, saa skal jeg ikke her komme ind paa en nærmere Argumentation. Med Amtsmøderne i frisk Erindring, med den efter min Formening rigtige Begyndelse at spørge og høre Befolkningen og samarbejde saa nær med denne som muligt, saa synes Resultatet for Privatbanernes Vedkommende ikke tilfredsstillende.

Ser man paa det samlede Trafikvæsen i Dag, hvad det betyder i Penge fra Statens Side, ser dette saaledes ud: Statsbanerne faar ca. 20 Mill. Kr., Luftvæsenet ca. 600 000 Kr., Broer de sidste Aar ca. 70—100 Mill. Kr., Lyntog adskillige Mill., 84 Mill. Valuta 1938 alene for at holde Bilparken i Orden, ca. 50—70 Mill. Kr. mere til Vejene, som Motorpengene betaler. Men til Privatbanerne, som gennem Aar har udført deres Kulturarbejde for Samfundet, og som fremdeles har en stor trafikal Betydning i de daarligste Egne, og som giver Statsbanerne en Indtægt i Samtrafikken paa ca. 12 Mill. Kr. aarlig, kan man ikke afse et passende Beløb til den aarlige Drift eller til Modernisering. Dette Forhold er saa skævt, at det umuligt kan opretholdes, og det vil være en ulige Behandling af Landets Befolkning, som heller ikke skattemæssigt længere lader sig opretholde. Jeg vil derfor mene, at et begrænset Beløb, som i nogen Maade svarer til Privatbanernes Betydning, bør stilles til Raadighed for Ministeren for offentlige Arbejder til Støtte for denne Trafikgren, og at der inden for visse Rammer stilles passende Beløb til Raadighed til den nødvendige Modernisering i Fremtiden.

Om de enkelte Afsnit skal jeg tillade mig at fremkomme med følgende Bemærkninger, udover det allerede fremførte:

Alle Afsnittene er med Undtagelse af Afsnit 4, Omnibusloven, og Afsnit 5, Privatbanernes Forhold, kun en Redegørelse for Kommissionens Opgave og Arbejde, samt en Del Tal angaaende vore Trafikforhold, som konkluderer deri: at *samlet Trafikplan* i videre Betydning, kunde der ikke være Tale om at udarbejde, Statsbanernes Forhold kunde det ikke være Meningen at undersøge ud over visse Trinbrædter og visse Sidelinier, Luftfartsvæsenet er kontraktlig afgjort med et privat A/S for 10 Aar ud i Fremtiden med et aarligt Tilskud paa indtil 600 000 Kr., saa dette kan det fornuftigvis heller ikke have været Meningen, at Kommissionen skulde beskæftige sig med.

Jeg synes, det havde været heldigere, om man havde undladt en Klassificering af Banerne, en Klassificering, som vil kunne foranledige Likvidation af visse Baner, og i Stedet for Klassificeringen havde stillet sig paa samme Maade over for samtlige Privatbaner som over for Slangerupbanen, at hvor Kommuner vil yde Støtte, der

maa Baner ogsaa have trafikale Betydning for Egnen, og der vil det ogsaa være Statens Pligt at yde Støtte.

Om Afsnit 5, Privatbanernes Forhold vilde jeg finde det rimeligt, om de tre første Sider, som indeholder en Slags historisk Redegørelse, havde omtalt Jernbanelovene af 1918 mere udførligt end sket, og omtalt Jernbanekommissionen af 1921—26 og Moderniseringsloven af 1931, hvorfor jeg herom ønsker at fremsætte som Mindretalsindstilling følgende:

Man maa finde det rimeligt, om den historiske Redegørelse kunde have givet Banerne, som blev bygget efter Jernbaneloven af 1918, en særlig Omtale, da disse Baner paatog sig en Trafikopgave i Landets daarligste og mindst trafikerede Egne, som indtil da, trafikalt set, var forsømte, hvorigennem de fik stor Betydning for disse Egne og stor samfundsmæssig Betydning. Mange af disse Baner har trods den vanskelige Tid, de blev bygget i, hvor Anlægsudgifterne steg til henimod det tredobbelte og gav en økonomisk Tyngde paa disse Egenes Kommuner, (som endnu ikke er afviklet), og trods Driftsunderskud i de senere Aar dog til Dato fortsat og udført Trafikken for Egnens Skyld og til Gavn for hele Samfundet. Der er saa meget mere Grund til at give netop disse Jernbaner en særlig Omtale i den historiske Redegørelse, som Staten 1921—26 havde nedsat en Jernbanekommission, som fik standset en Mængde Jernbaneanlæg, hvilket den Gang betød stor Besparelse for Statskassen, men som samtidig paa Statens Vegne lod visse Baner blive bygget — trods den voldsomme Stigning i Anlægsudgifterne — et Forhold, som tynger baade Banerne og disse Egenes Befolkning, især Kommunerne, og som man ikke nu ved en Revision kan se bort fra, eller undlade at fremføre. Endvidere mener man, det ogsaa vilde være rigtigst, naar Talen er om særlig at søge Privatbanernes Forhold *saneret*, da ogsaa i den historiske Redegørelse at omtale Moderniseringsloven af 1931, som var anlagt efter de rigtige Linier og godt gennemtænkt, og som har betydet ikke saa lidt for Privatbanerne.

Angaaende den Støtte, som Kommissionens Flertal har ment at ville yde Privatbanerne, skal jeg næst at henvise til de af Amtmand Saxild og mig i en fælles Mindretalsindstilling fremsatte Krav tillade mig yderligere at bemærke følgende:

Flertallets Forslag vil yde en Støtte i Form af Moratorium til visse Privatbaner efter generelle Linier, derved, at de Baner, der fik Moderniseringslaan 1931, nu ogsaa kan faa Moratorium, der ydes generelt uden Hensyn til, om de paagældende Baner trænger eller ikke — om de har trafikale Betydning eller ej — ja, endog saaledes, at de Baner, der efter Loven 1931 helt og fuldt skulde betale Renter og Afdrag, nu faar den største Lettelse gennem Moratoriet, — stik imod den vel gennemtænkte Lov af 1931's Principper.

Angaaende Flertallets Forslag til nye Moderniseringslaan til Banegrupperne 2 og 3, da indeholdes der heri ingen Støtte eller Hjælp, da Betingelserne er fuld Rente og Afdrag med Kommunegaranti for 10—15 Aar, og med Hensyn til Tilslutningsafgiftens Bortfald drejer det sig kun om et begrænset Beløb paa ca. 280 000 Kr., som Staten kan overse. Flertallets Forslag for Statens Støtte til Privatbanerne er saaledes i en Nøddeskal kun to Ting:

1. Moratorium for de Baner, som en Gang har faaet Laan efter Moderniseringsloven af 1931, og som findes i Gruppe 2 og 3.
2. Tilslutningsafgiftens Bortfald for de Baner, som har en saadan Afgift.

Om begge disse Forslag maa Mindretallet sige, at det foreslaaede efter Mindretallets Formening ikke i tilstrækkelig Grad er ydet efter Banernes trafikale *Betydning*, eller efter *Behovet*, — men efter, om disse Baner har faaet Moderniseringslaan 1931, eller om de betaler Tilslutningsafgift. Alle andre Privatbaner er udelukket fra enhver Støtte, jævnfør dog Tilsagnet om nye Moderniseringslaan, som skal forrentes og afdrages i Mod-

sætning til Laanene af 1931, som der nu tænkes givet Moratorium for, ligegyldig hvilken trafikale eller samfundsmæssig Betydning disse Baner iøvrigt maatte have. Dette kan formentlig ikke være hverken rigtigt eller samfundsmæssigt forsvarligt.

Man maa fra Mindretallets Side udtale, at man ikke har noget imod, at Staten yder Moratorium for Laanene 1931, men saa maa man forlange, at de Baner, som har trafikale Betydning og som 1931 ordnede sig med Aktier, eller som ikke kunde faa Moderniseringslaan 1931, fordi de enten ikke søgte eller ikke havde Anlægsregnskaberne færdige (og hvor Kommunerne betalte det halve af Moderniseringen, som endnu maa forrentes) maa have Adgang til en tilsvarende Støtte —, om der skal være Mening i denne Form for Sanering og Støtte.

Tilslutningsafgiften kan man fra *Privatbanernes* Side ikke have noget imod at faa slettet, men da det som Moratoriet vil falde meget tilfældigt, idet enkelte Baner endog kan faa et ret væsentligt Beløb og andre intet i Støtte fra Staten, maa det ikke være at betragte som en betydende Støtte for Privatbanerne som *Helhed* og efter deres trafikale Betydning og Behov.

Om de nye Moderniseringslaan, som foreslaas af Flertallet, maa man sige, at skal det være nogen som helst Støtte for de Baner, som har trafikale Betydning, og det maa man hævde enhver Bane har, som Egn og Kommuner vil ofre noget paa at opretholde, saa maa alle disse Baner, uanset hvilken Gruppe de staar i, naar Forholdene taler derfor, kunne faa Moderniseringslaan efter Loven af 1931's Principper, saaledes at:

1. Hele Laanet forrentes og afdrages.
2. Kun Halvdelen.
3. Kun Fjerdedelen.
4. Rente $4\frac{1}{4}$ pCt. p. a. og Afdrag inden for et Tidsrum af 25 Aar.
5. Laanet ydes som Aktiekapital mod Tegning af et lige saa stort Beløb fra anden Side.

En saadan fortsat Modernisering er ikke alene berettiget under Henvi-
sning til, hvad der koster paa Statsbanerne, men det er en absolut Livsbetingelse for Bevarelse af Privatbanerne, og det betyder ogsaa, at visse Virksomheder her i Landet fortsat kan have stor Beskæftigelse. Man savner i høj Grad i Flertallets Forslag en Henvi-
sning til, at hvor Amterne f. Eks. Hjørring, i større eller mindre naturligt afgrænsede Omraader søger et fornuftigt Samarbejde og Ordning mellem Trafikarterne, at der vil Staten i særlig Grad medvirke til Modernisering og Drift, og der bør i særlig Grad kunne paa-
regnes Forstaaelse fra Statens Side, idet dette er paa Linie med Ministeren for offentlige Arbejders udtalte Krav i Kommissoriet, saavel som med Formandens Udtalelser paa Amtsmøderne.

Vil man derfor have et Trafiksystem med fornuftigt Samarbejde mellem de be-
staaende Trafikmidler og af økonomiske og samfundsmæssige Grunde saa vidt muligt bevare de allerede eksisterende Trafikarter, maa det fornuftigvis ende i en Undersøgelse i hvert enkelt Tilfælde efter Betydning og Behov og under Hensyn til alle foreliggende Forhold, og derfor maa man anse det for mest hensigtsmæssigt, at der stilles et begrænset Beløb til Raadighed aarlig for Ministeren til Støtte for Privatbanerne.

Det foreliggende Forslag har bebudet, at Staten skulde stille to Beløb:

Tilslutningsafgiften	ca. 280 000 Kr.
Moratorium	- 338 000 —

til Raadighed for visse Baner. Flertallet har dermed opnaaet at begrænse Beløbet, og opnaaet, at Administrationen faar det let med Fordelingen, men der synes ikke derigennem at være taget tilstrækkelig Hensyn til disse Trafikmidlers samfundsmæssige Betydning — i tyndt befolkede Egne — som Trafikmidler, ikke alene med Ret, men ogsaa

med Pligt til at besørge Personer og Forsendelser i Modsætning til andre Trafikarter, der kun har Retten, men ikke Pligten til at besørge Trafikken; ej heller har man taget Hensyn til, at disse Baner er Fødeaarer for Statsbanerne, et Forhold, som helt er kommet i Skygge af Lyntog, Broer og Lufttrafik i de senere Aar. Man maa saaledes finde det rimeligt, at der foruden den saaledes allerede bebudede Støtte fra Staten paa ca. 600 000 Kr. kunde være Anledning til at forhøje Beløbet betydeligt, for derigennem at kunne varetage de andre samfundsmæssige Hensyn, som Privatbanerne i stort Tal alene gennem Aar har røgtet for hele Samfundet, men selv har maattet betale. Dette kan ikke fortsættes, og det kan heller ikke være rigtigt eller klogt, set fra et økonomisk og samfundsmæssigt Synspunkt.

Sluttelig skal man pege paa, at de Kommuner, der er interesserede i Baner, anlagt efter Loven 1918, i den dyre Tid, er tynget af Forrentning og Afdrag, saaledes at der ved Saneringen bør tages et rimeligt Hensyn hertil.

Til Slut vil jeg gerne fremhæve, at dersom vi ikke faar en Lovgivning, der i højere Grad end hidtil kan bestemme Trafikkens fremtidige Udvikling i samfundsbetonet Retning og varetage saavel Bilernes som de trafikbetydende Baners Interesse under det offentlige Kontrol, vil den uheldige Udvikling, vi de senere Aar har været ude i, trafikalt set, fortsætte til Skade for baade Baner, Biler og Samfundet som Helhed, og derfor maa vi i højere Grad end det er lykkedes Flertallet, arbejde efter de i Kommissoriet angivne Linier om en samlet Trafikplan og om mere Samarbejde Trafikarterne imellem, om mere Ligestilling i Adkomst og Pligter, men ogsaa ved Siden deraf om en mere ligelig Beskyttelse og Støtte fra Samfundets og Lovgivningens Side.

I Henhold til den i Kommissoriet givne Opgave har Kommissionen i foranstaaende Betænkning udarbejdet Forslag til en ny Lov om Omnibus- og Fragtmandskørsel m. v. Man har gjort Rede for Privatbanernes Forhold og udarbejdet Forslag til Støtteforanstaltninger. Man har endvidere gjort Rede for visse Statsbanestrækninger og for de indenlandske Luftfartsruter, ligesom man har undersøgt Spørgsmaalet om Samarbejde mellem de forskellige Trafikmidler og om Omkostningsberegninger vedrørende Transport med Baner og Automobile.

København, den 18. August 1939.

A. J. Andersen.	Fr. Andersen.	Ch. Buchwald.	P. Christensen.	Jens Dalsgaard.
		Næstformand.		
E. Dige.	Gudik Gudiksen.	Herlak.	Ipsen.	A. Juel-Hansen.
Knutzen.	Johs. Kyed.	Lybye.	Jul. Nielsen.	A. V. Jørgensen.
			N. P. Nielsen.	O. J. Offersen.
			Formand.	
M. P. Rasmussen.	C. Saxild.	E. Terkelsen.	H. F. Ulrichsen.	Chr. Vejre.

Henry Stjernqvist. J. Bang Christensen.

I have held all the ... Commission ...

... the ... of the ...

... the ... of the ...

... the ... of the ...

... the ... of the ...

... the ... of the ...

... the ... of the ...

U

A



