



Hvad  
betyder privatbanerne  
i dag  
for Danmarks  
trafik

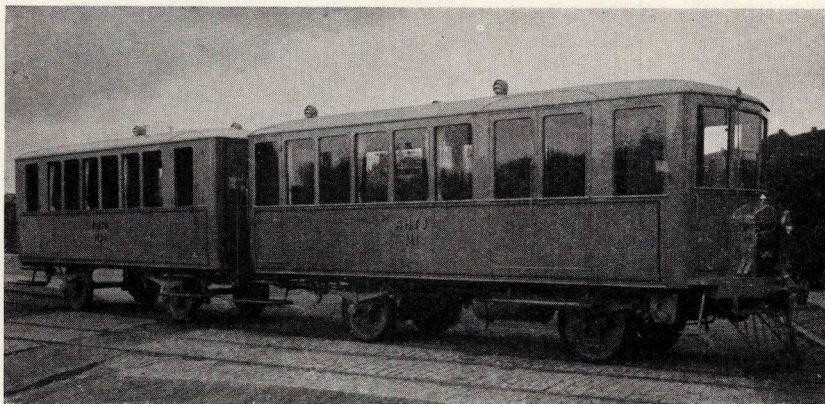
DANSKE PRIVATBANERS  
FÆLLESREPRÆSENTATION



**S**om privatbanemand stilles man ikke så sjældent over for det nedslående spørgsmål: Ja, men findes der stadig privatbaner i Danmark, der spiller nogen rolle i landets trafik?

Det svar, man kan give herpå, overrasker de fleste. Hvem uden for jernbanernes kreds tænker på, at der findes ikke mindre end 45 privatbaner med en samlet længde på mere end 2.000 km. Vil De vide, hvad de hedder, og hvor lange de er, så se her:

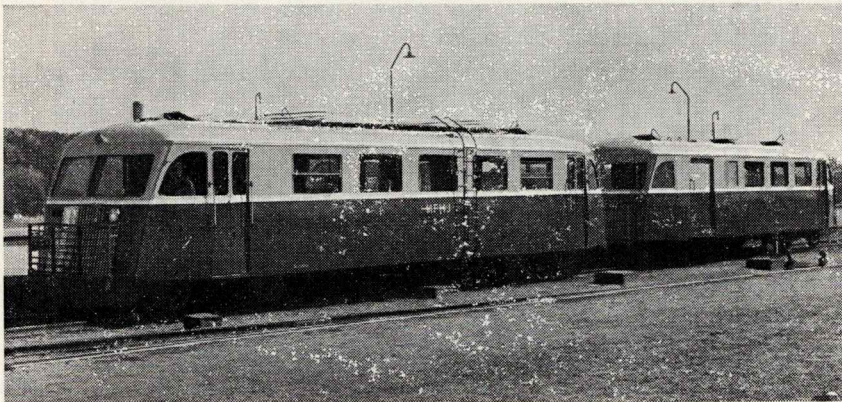
Amagerbanen .....	12,0 km
Lyngby—Nærum Jernbane .....	8,6 „
Helsingør—Hornbæk—Gilleleje Banen .....	25,9 „
Gribskovbanen .....	42,1 „
Hillerød—Frederiksværk—Hundested Jernbane ...	39,0 „
Odsherreds Jernbane .....	49,6 „
Hørve—Værsløv Jernbane .....	21,1 „
Høng—Tølløse Jernbane .....	38,2 „
Køge—Ringsted Jernbane .....	33,2 „
Østsjællandske Jernbane .....	46,2 „
Næstved—Præstø—Mern Banen .....	32,5 „
Kalvehavebanen .....	21,3 „
Lollandsbanen .....	70,0 „
Maribo—Bandholm Jernbane .....	7,5 „
Nakskov—Kragenæs Jernbane .....	26,7 „
Stubbekøbing—Nykøbing—Nysted Banen .....	45,7 „
Langlandsbanen .....	34,0 „
Odense—Kerteminde—Martofte Jernbane .....	35,6 „
Nordfynske Jernbane .....	38,3 „
Nordvestfynske Jernbane .....	62,1 „
Vejle—Vandel—Grindsted Jernbane .....	50,1 „
Horsens Vestbaner .....	73,6 „



Den første danskbyggede privatbanemotorvogn 1923.

Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane .....	60,9	km
Horsens—Juelsminde Jernbane .....	30,2	„
Horsens—Odder Jernbane .....	34,0	„
Hads—Ning Herreders Jernbane .....	34,8	„
Aarhus—Hammel—Thorsø Jernbane .....	46,9	„
Ryomgaard—Gerrild—Grenaa Jernbane .....	43,3	„
Ebeltoft—Trustrup Jernbane .....	23,3	„
Randers—Hadsund Jernbane .....	43,2	„
Mariager—Faarup—Viborg Jernbane .....	58,7	„
Aalborg—Hadsund Jernbane .....	56,3	„
Aalborg—Hvalsund Jernbane .....	65,7	„
Fjerritslev—Frederikshavn Jernbane .....	134,7	„
Thisted—Fjerritslev Jernbane .....	54,2	„
Hjørring Privatbaner .....	72,5	„
Skagensbanen .....	39,7	„
Silkeborg—Kellerup—Rødkærsbro Jernbane .....	34,9	„
Skive—Vestsalling Jernbane .....	26,7	„
Vemb—Lemvig—Thyborøn Jernbane .....	59,5	„
Ringkøbing—Ørnholm—Holstebro Jernbane .....	54,5	„
Varde—Grindsted Jernbane .....	44,3	„
Varde—Nr. Nebel Jernbane .....	37,6	„
Troldhede—Kolding—Vejen Jernbane .....	97,5	„
De bornholmske Jernbaner .....	36,9	„
	2.002,6	km

Statsbanernes længde er 2.874,4 km. Privatbanenetet udgør altså 41 % af Danmarks samlede jernbaner.



Den første danske skinnebus 1947. Privatbanerne har ca. 100 sådanne tog anskaffet efter moderniseringsloven af 1948.

Men vi kører jo også på landevejene, og den vejlængde, som trafikeres af privatbanernes rutebiler, er mere end dobbelt så lang som skinnevejen, nemlig ca. 4.600 km. Vi har omtrent 300 rutebiler. Antallet af rejsende med vore tog og vore biler er omtrent det samme, 13,2 mill. med togene og 13,6 mill. med bilerne om året. Personbefordringen er vor største indtægtskilde. De rejsende på skinnerne betaler ca. 19,7 mill. kr. og på landevejene ca. 11,8 mill. kr.

Men også godsbefordringen er betydelig: 1,7 mill. tons, d.v.s. et fuldtlastet godstog med en længde på ca. 1.100 km.

Til godskørsel på landevejene disponerer privatbanerne over mere end 100 lastbiler, der dels kører i fast rute som fragtbiler dels anvendes ved udkørsel og afhentning af jernbanegods fra og til stationerne.

Indtægten af godstransporterne er ca. 15 mill. kr.

Privatbanerne beskæftiger ca. 2500 funktionærer og 1400 ekstraarbejdere, der oppebærer 35-36 mill. kr. i løn.

Pensionsudgifterne er også betydelige: i 1954/55 8,6 mill. kr., hvoraf banedriften betalte 6,3 mill., medens 2,3 mill. blev refunderet af pensionskasser og -fonds.

Vi kører med togene ialt 12,2 mill. km om året. Det er jorden rundt ved ækvator 300 gange. Privatbanerne er næsten helt gået over til motordrift. Mindre end 1 % af togene køres med damplokomotiver.

Hvor meget denne gennemgribende motorisering betyder for batternes økonomi, og hvor store besparelser i driften den i de senere år gennemførte modernisering af motormateriellet har medført, kan man også danne sig et skøn over ved at drage en sammenligning mellem

driftsårene 1947/48, da moderniseringen netop var begyndt, og 1953/54, da den stort set var afsluttet.

En sådan sammenligning viser nemlig, at maskinafdelingens udgifter (heri brændsel og vedligeholdelse af materiellet) er faldet med ca. 12 % trods en stigning i kulprisen på 44 % og i dieselloolieprisen på 51 % og en udvidelse af toggangen på 25 %, medens alle øvrige driftsudgifter er steget med ca. 51 %. Dersom maskinafdelingens udgifter var steget tilsvarende, som de øvrige driftsudgifter, og der er ingen grund til at antage, at en sådan stigning uden modernisering ikke ville have fundet sted, kan det anslås, at merudgiften i 1953/54 ville have været ca. 7 mill. kr.

Til moderniseringen af materiellet er anvendt 36 mill. kr., heraf har stat og kommuner betalt 27,6 mill. kr., medens banerne af egne midler har betalt resten. De 36 mill. kr. er anvendt til:

18 diesellokomotiver.

ca. 90 skinnebustog.

„ 40 nye dieselmotorer til ældre motorvogne.

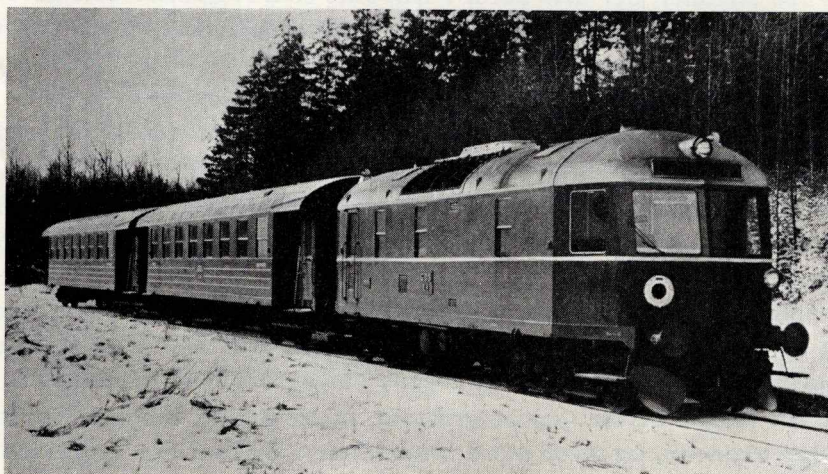
8 „ bogievogne samt

modernisering af en del ældre personvogne.

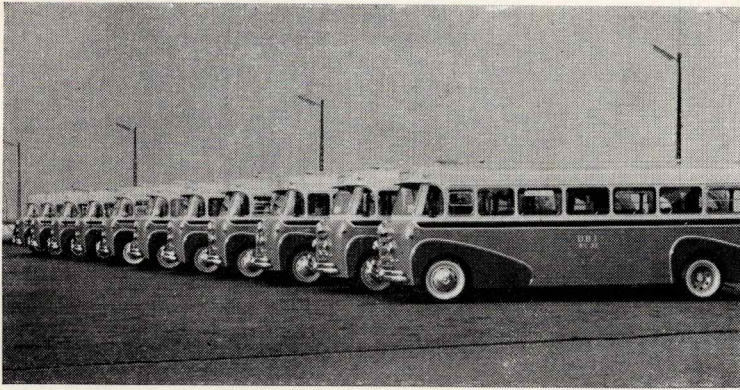
En besparelse på 7 mill. kr. om året for en investering på 36 mill. kr. må jo siges at være en pæn forrentning.

Privatbanerne virker i høj grad som fødelinier for statsbanerne:

I 1953/54 havde statsbanerne således følgende samtrafik med privatbanerne: ca. 2,4 mill. rejsende, hvoraf statsbanernes indtægter var



750 HK diesellokomotiv med 2 moderne bogievogne. Toget anskaffet efter moderniseringsloven af 1948.



Af en privatbanes rutebilpark.

ca. 12 mill. kr. og ca. 930.000 tons gods, hvoraf statsbanernes indtægter var ca. 21 mill. kr.

Dette er privatbanernes indsats i dag med få tal. De kan og vil gerne udføre et meget større arbejde, og uden at det koster nævneværdigt mere i driftsudgifter, hvis de blot kan få lov. De har heldigvis mange tilfredse kunder, og har *De* tænkt på, at privatbanerne fører til vore kønneste og mest kendte egne? Skagen, Løkken, Hirtshals, Thyborøn, Sæby, Mariager, Hadsund, Bogense, Kerteminde, Nykøbing Sj., Hundested, Tisvildeleje, Gilleleje, Hornbæk, Præstø, Fakse, Rødvig, Maribo, Nakskov for blot at nævne nogle af de steder, der „kun“ har privatbane. — Ser De hele landet for Dem med skov og strand, med den blide idyl og med det muntreste liv?

Prøv selv en rejse med privatbanerne gennem Danmark, og De vil opdage det!



»Skønhed, som De ikke aner, findes langs private baner.«

