

## Forslag til lov om jernbanedrift på Lolland-Falster.

Fremsat den 18. februar 1954 af *ministeren for offentlige arbejder.*

### § 1.

§ 1, 2. stk., 2. punktum, i lov nr. 56 af 25. marts 1872 om anlæg og drift af en lolland-falstersk jernbane ophæves.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til af statskassens midler at anvende indtil 1,9 mill. kr. til at erhverve den A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab tilhørende jernbanestrækning fra Orehoved til Nykøbing F. (inklusive Nykøbing F. station) med tilbehør i det omfang, dette måtte være omfattet af bemeldte jernbaneselskabs ejendomsret, samt fortsat at lade den nævnte jernbanestrækning drive som statsbane.

Den i nærværende paragrafs 2. stk. omhandlede købesum forrentes ved bevilling på de årlige finansloves § 16.

### § 2.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til af statskassens midler at anvende 500 000 kr. til at tegne halvdelen af aktiekapitalen i et nyt privatbaneaktieselskab, der med en aktiekapital på 1 mill. kr., hvoraf den anden halvdel tegnes af Maribo amtskommune samt Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Rødby og Saksøbing købstadkommuner, søges stiftet med det formål efter udløbet pr. 30. juni 1954 af den A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab under 29. marts 1873 givne eneretsbevilling at videreføre den af dette selskab hidtil varetagne jernbanedrift på Lolland.

### § 3.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til på vilkår, der nærmere fastsættes af ministeren, at meddele det i § 2 omhand-

lede selskab eneretsbevilling til jernbanedrift fra Nykøbing F. over Maribo til Nakskov og fra Maribo til Rødby havn i indtil 80 år fra 1. juli 1954 at regne.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til pr. 1. juli 1954 at overføre til det i § 2 omhandlede selskab den af A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab hidtil udnyttede, under 8. januar 1869 udfærdigede eneretsbevilling til drift af Maribo—Bandholm jernbane.

### § 4.

Der ydes det i § 2 omhandlede selskab statsstøtte i overensstemmelse med reglerne i lov nr. 187 af 12. april 1949 om dækning af vanskeligt stillede privatbaners under-skud til selskabets drift.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at give selskabet forhåndstilsagn om, at statens bidrag vil udgøre mindst 65 pct. af de godkendte årlige driftsunderskud.

### § 5.

Såfremt det i § 2 omhandlede selskab, der forudsættes at ville søge at afkøbe A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab de til udnyttelse af de i § 3 nævnte eneretsbevillinger fornødne faste anlæg, rullende materiel m. v., i forbindelse med en sådan overdragelsesaftale helt eller delvist overtager pensionsforpligtelser, påhvilende A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab, bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til på statskassens vegne og i forening med de i det nye selskab aktiehavende kommuner at garantere for selskabets opfyldelse af sådanne overtagne forpligtelser.

Ydelserne i henhold til de i stk. 1 ommeldte pensionsforpligtelser afholdes på selskabets årlige driftsregnskab og dækkes i givet fald med støtte som i § 4 anført.

Skulle på et senere tidspunkt det nye selskab træde i likvidation, dækkes den på likvidationstidspunktet eventuelt endnu resterende del af de i nærværende paragraf omhandlede pensionsforpligtelser således, at staten deraf overtager så stor en procentandel, som svarer til den, hvormed staten har deltaget i dækningen af selskabets underskud for det senest forud for likvidationen forløbne driftsår, dog mindst 65 pct., medens den resterende del overtages af de aktiehavende kommuner.

### § 6.

Såfremt der af de ved lov nr. 130 af 23. marts 1948 om statsstøtte til modernisering m. v. af privatbanerne til rådighed stillede midler skulle blive et beløb til overs, efter at de statsbidrag, hvorom der allerede er givet de enkelte privatbaner tilsagn, og for hvis vedkommende de herfor fastsatte betingelser er opfyldt, er udredet, bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til af et sådant overskydende beløb at yde det i nærværende lovs § 2 omhandlede nye selskab et lån på indtil 500 000 kr. til delvis dækning af udgifterne ved moderniseringsanskaffelser, derunder også sådanne, som måtte være foretaget af A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab og overtaget af det nye selskab. Lånet, for hvis forrentning og amortisation skal gælde tilsvarende vil-

kår som fastsat for de øvrige i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 ydede moderniseringslån til privatbanerne, vil kunne ydes uden den ved nævnte lov forudsatte medvirken fra kommunernes side til moderniseringsforanstaltningernes finansiering. Kommunernes deltagelse i de i nærværende lov omhandlede aftaler vedrørende det nye selskab skal anses som tilstrækkelig sikkerhed for selskabets drift i en passende årække, således at en særlig garanti i så henseende ikke skal anses for fornøden.

### § 7.

Følgende dokumenter kan udfærdiges uden erlæggelse af stempelafgift, tinglysningsgebyrer og andre offentlige afgifter:

- a) Overdragelsesdokument mellem A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab og staten om den i § 1 omhandlede jernbanestrækning på Falster.
- b) Overenskomst mellem staten og de i § 2 nævnte kommuner om tilrettelæggelse af jernbanedriften på Lolland efter udløbet af eneretsbevillingen af 29. marts 1873.
- c) Stiftelsesdokumenter m. v. vedrørende det i § 2 omhandlede nye aktieselskab, derunder også selskabets aktier.
- d) Overdragelsesdokumenter mellem A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab og det nævnte nye selskab.
- e) Garantierklæringer afgivet af staten og kommunerne for forpligtelser overtaget af det nye selskab.

## Bemærkninger til lovforslaget.

Den 30. juni 1954 udløber den koncession, som under 29. marts 1873 er udfærdiget for driften af jernbanen fra Nykøbing F. over Maribo til Nakskov med sidebane til Rødby, hvilken koncession har været udnyttet af A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab.

Ved overvejelserne af, hvad der skulle ske ved koncessionens udløb, har alle i banedriften interesserede været enige om, at der var behov for fremdeles at have de pågældende jernbanestrækninger til rådighed, og at derfor driften burde søges fortsat.

Den udløbende koncession indeholder med hjemmel i lov nr. 56 af 25. marts 1872 en bestemmelse om, at staten overtager garanti for 4 pct. rente af den i banen investerede anlægskapital, hvilken garantiforpligtelse i forbindelse med Maribo—Rødby strækningens forlængelse til Rødby havn ved lov nr. 58 af 1. april 1911 er udvidet til tillige at omfatte anlægskapitalen vedrørende denne forlængelse, dog at Rødby købstadkommune er indtrådt som medgarant for et beløb af indtil 3 000 kr. Det er regeringens opfattelse, at denne garantiforpligtelse, som

må anses således knyttet til den udløbende koncession, at den ophører med denne, ikke bør indgå som led i en nyordning af jernbanedriften på Lolland, og at der derfor ikke bør blive tale om en ændret forlængelse af koncessionen.

Omvendt har man ment at måtte afvise et fra de lollandske kommuner fremsat ønske om, at de pågældende jernbanestrækninger skulle overtages og drives som statsbaner, bl. a. fordi det ville få konsekvenser for statens stilling med hensyn til kommunale ønsker om statens overtagelse af andre privatbaner.

Man er derfor som den naturligste løsning standset ved tanken om at søge stiftet et nyt privatbaneaktieselskab, der fortsat kunne drive de pågældende jernbanestrækninger på de vilkår, som privatbanedriften her i landet almindeligvis er underkastet, og med deltagelse af de lokale kommuner, der hidtil ikke, således som det er tilfældet andre steder i landet, har været aktieejere i deres privatbane og ej heller har deltaget i dækningen af banens underskud. Forhandlingerne om en ordning på dette grundlag, der har været ført igennem et nedsat udvalg, har været langvarige og vanskelige, men er til slut resulteret i den som bilag til nærværende lovforslag vedlagte overenskomst mellem ministeren for offentlige arbejder og Maribo amtsråd samt Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Rødby og Saksøby byråd om en nyordning af jernbaneforholdene på Lolland.

Ved forhandlingerne om nyordningen har det været både statens og kommunernes repræsentanter magtpåliggende at muliggøre, at der kunne skaffes fuld dækning for kreditorerne i det gamle jernbaneselskab, der efter nyordningen forudsættes at skulle træde i likvidation. Det er herved især tjenestemændene og pensionisterne, man har haft for øje. Disse kreditors krav er navnlig på grund af den gennem de senere år stedfundne betydelige stigning i reguleringstillægget vokset meget betydeligt, og det beløb, som tjenestemænd og pensionister i tilfælde af driftsstandsning og aktiverens realisation kunne anmelde i banens bo, udgør et beløb på ca. 18 mill. kr. Et beløb af denne størrelsesorden kan banens aktiver ved realisation ikke indbringe, og en skønmæssig vurdering af disse aktiver viser, at de vil være væsentligt mindre værd. Ganske vist vil præmiereserven for pensionstilsvaret blive noget mindre, hvis de aktive tjenestemænd kan finde fortsat beskæftigelse hos et nyt baneselskab, hvorved der også gennem de kommende år vil indgå de forudsatte pensionsbidrag til dækning af forpligtelserne, men selv under en sådan forudsætning vil det

gamle selskabs samlede passiver overstige aktiverne med et meget betydeligt beløb.

Det lolland-falsterske jernbaneselskab er tillige den formelle ejer af jernbanestrækningen fra Orehoved til Nykøbing F. (inklusive Nykøbing F. station) og har bortforpagtet denne banestrækning til statsbanerne på grundlag af en uopsigelig forpagtningskontrakt. Statsbanerne, der i øvrigt gennem den forløbne forpagtningsperiode i alt væsentligt har fornyet selve anlæggene m. v., har ved denne kontrakt en så sikker retsstilling med hensyn til den fortsatte brug af denne jernbanestrækning, at der ikke for statsbanedriften er knyttet nogen væsentlig interesse til en erhvervelse af den formelle ejendomsret, der i øvrigt på grund af statsbanernes kontrakt næppe vil kunne realiseres. Almene hensyn taler imidlertid for, at staten som fortsat bruger af Falsterstrækningen frigør selskabets deri bundne kapital ved overtagelse af ejendomsretten. Den af det nedsatte udvalg foretagne beregning af de værdier på Falster, der er undergivet Det lolland-falsterske jernbaneselskabs formelle ejendomsret (væsentligst arealer m. v.), er af udvalget opgjort til 1,9 mill. kr., og det er derefter i udvalgets betænkning foreslået og senere optaget i overenskomsten, at staten for det nævnte beløb af 1,9 mill. kr. skal erhverve Falsterstrækningen, idet den i § 1, 2. stk., 2. punktum, i lov nr. 56 af 25. marts 1872 indeholdte bestemmelse om, at ejendomsretten til den samlede lolland-falsterske jernbane ikke kan deles, skulle søges ophævet.

En af det nedsatte udvalg opstillet anslået status, hvori indgår den nævnte købesum for Falsterstrækningen, 1,9 mill. kr., viser et statusunderskud på ca. 10 mill. kr. Opgøres pensionsforpligtelserne med fortsat drift for øje, vil dette anslåede statusunderskud gå noget ned, men vil selv i så fald andrage nogle millioner kroner, således at aktiekapitalen i det eksisterende jernbaneaktieselskab er tabt.

Det forslag, som udvalget i sin betænkning er gået ind for, og som danner grundlag for overenskomsten, indebærer, at der dannes et nyt privatbaneaktieselskab med en aktiekapital på 1 mill. kr., hvoraf halvdelen skulle tegnes af staten og halvdelen af de 6 interesserede kommuner. Dette selskab, som skulle have ny koncession til at drive de af det gamle selskab drevne baner på Lolland, skulle derpå tilbyde at afkøbe det gamle selskab samtligede de til driften fornødne aktiver mod at sikre de nødvendige midler til dækning af det gamle selskabs kreditorer og likvidationsomkostninger. Den fornævnte status, der dog som nævnt kun er skønmæssig, viser, at man skulle kunne regne med, at der skal bruges ca. 250 000 kr. kontant til sammen med de af sel-

skabets aktiver, som ikke skulle overtages af det nye selskab (pengeaktiver), at dække samtlige kreditorer med undtagelse af pensionisterne og en mindre prioritetsgæld samt likvidationsomkostninger. Det nye selskabs erhvervelse af driftsaktiverne er da foreslået at skulle ske på den måde, at selskabet overtager pensionsforpligtelserne, udreder det nødvendige kontante beløb — efter det foreliggende som nævnt anslået til ca. 250 000 kr. — samt overtager prioritetsgælden på ca. 13 200 kr. i den direktørbolig, der tilhører banen. Imidlertid vil tjenestemændene kun ved en sådan overtagelse få sikkerhed for deres pension, hvis det nye selskabs forpligtelser i så henseende garanteres af stat og kommuner, og herom er der ligeledes ved overenskomsten opnået enighed. Det indbyrdes tilsvaret mellem stat og kommuner i denne henseende er tænkt ordnet således, at de årlige pensionsudgifter opføres på det nye selskabs årlige driftsregnskaber og dækkes gennem de bidrag, der i henhold til lovgivningen om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud stilles til rådighed. Det er dog forudsat, at statens bidrag skal udgøre mindst 65 pct. Det er endvidere aftalt, at de pensionsforpligtelser, som måtte restere, hvis det nye selskab på et senere tidspunkt skulle træde i likvidation, skal fordeles mellem staten og kommunerne i det forhold, hvori driftsunderskuddet for det senest forløbne driftsår har været delt mellem staten og kommunerne.

Forholdet til det tidligere lolland-falsterske jernbaneselskabs aktionærer er de i nyordningen deltagende kommuner, bortset fra Rødby købstadkommune, uvedkommende. Det er af repræsentanter for disse aktionærer over for ministeriet for offentlige arbejder gjort gældende, at statens garanti for forrentningen af det gamle selskabs aktiekapital skulle være stedsevarende, og at de pågældende derfor også efter 30. juni 1954 skulle have krav på af statskassen at få udbetalt 4 pct. af deres aktiers pålydende. Ministeriet for offentlige arbejder har afvist dette krav, fordi man må være af den opfattelse, at statens garanti, som staten har påtaget sig i henhold til en lov, der udtrykkelig kun omhandler udfærdigelsen af en 80-årig koncession, må være således forbundet med denne koncession, at den ikke kan påberåbes efter koncessionstidens udløb. Det er ministeriet bekendt, at de pågældende aktionærer overvejer et sagsanlæg mod staten i denne anledning, men udfaldet af en sådan retssag skulle som anført være nyordningen uvedkommende.

Det foreliggende lovforslag skulle herefter søges gennemført for at skaffe den fornødne lovgivningsmæssige hjemmel til nyordningen, og man skal om

lovforslagets enkelte bestemmelser bemærke følgende:

I § 1 foreslås den tidligere omtalte lovbestemmelse om den lolland-falsterske jernbanes udelelighed ophevet, og ministeren foreslås bemyndiget til at erhverve den falsterske strækning. Da som nævnt i det foregående statsbanerne er uden reel interesse i, at den formelle ejendomsret til Falsterstrækningen overføres til staten, er det fundet urigtigt at lade købesummen, 1,9 mill. kr., belaste statsbanernes anlægsbudget samt at lade renterne heraf føre til udgift på statsbanernes årlige driftsbudgetter. Man tænker sig beløbet søgt ved en fri bevilling og forrentningen af købesummen ført til udgift under finanslovens § 16 i forbindelse med rentebevillingen vedrørende de statsbaneanlæg, for hvilke der ikke for tiden svares rente på finanslovens § 2. A. En bestemmelse i sidstnævnte henseende er optaget i forslaget § 1, stk. 3.

§ 2 omhandler stiftelsen af det påtænkte nye privatbaneaktieselskab og investeringen af 500 000 kr. statsmidler heri.

I § 3 indeholdes hjemmelen til dels at udfærdige koncession til det nye selskab, dels til til dette selskab at overføre den tidligere udfærdigede koncession til drift af jernbanen fra Maribo til Bandholm, hvilken koncession efter sit indhold ikke er tidsbegrænset. Det bemærkes i denne forbindelse, at A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab ejer samtlige aktier i A/S Maribo—Bandholm jernbane, og at ejendomsretten til disse aktier er blandt de aktiver, som skal overtages af det nye selskab.

Sikringen af det nye selskabs drift gennem tilsagnet om dækning af de årlige underskud er omhandlet i § 4, og i § 5 foreslås givet ministeren den fornødne hjemmel til på statens vegne og i forening med de aktiehavende kommuner at garantere for de pensionsforpligtelser, som måtte blive overtaget af det nye selskab i forbindelse med erhvervelsen af det gamle selskabs aktiver. Det bemærkes for en ordens skyld udtrykkeligt, at denne garanti kun omfatter det personale, som overtages fra det gamle selskab, og altså ikke nyt personale, der senere måtte blive antaget af det nye selskab, ligesom de enkelte overtagne tjenestemænds pensionsretlige stilling skal være ganske uforandret, d. v. s., at de muligheder, som det gamle selskab har haft for at afskedige det efter indførelsen af lønningsreglementet af 1943 ansatte personale uden pension på samme måde skal tilkomme det nye selskab.

På to diesellokomotiver, der er forudsat overtaget af det nye selskab, og hvis samlede værdi er anslået til ca. 1,2 mill. kr., hviler en restgæld til leverandøren på ca. 550 000 kr. Leverandøren har betinget

sig ejendomsforbehold med hensyn til lokomotiverne, indtil købesummen måtte være betalt. Det vil for at sikre det bedst mulige resultat af banens fortsatte drift være overordentligt ønskeligt, at disse lokomotiver er til rådighed for det nye selskab, men da den del af det nye selskabs aktiekapital, som bliver tilbage, efter at den kontante del af købesummen for anlæggene er betalt, i alt væsentligt må påregnes anvendt som driftskapital, vil det være vanskeligt deraf at afse det fornødne beløb til indfrielse af den pågældende restgæld. Imidlertid havde det i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 medsatte udvalg indstillet ydet det nuværende lolland-falsterske jernbaneselskab et moderniseringslån af de ved nævnte lov til rådighed stillede midler på indtil 490 000 kr., hvilket tilbud selskabet imidlertid ikke var i stand til at udnytte, fordi de lollandske kommuner på daværende tidspunkt ikke ønskede at deltage i tilvejebringelsen af moderniseringskapitalen, således som det er forudsat ved loven, og i øvrigt heller ikke ønskede at påtage sig garanti for banens drift en passende årrække, hvilket ligeledes har været gjort til en normal betingelse for de lån, der er tilsagt i henhold til fornævnte lovgivning. En opgørelse over de beløb, hvoraf der hidtil er givet privatbanerne tilsagn i henhold til moderni-

seringsloven, viser, at der fremdeles henstår et uudnyttet beløb, bl. a. hidrørende fra, at Det lolland-falsterske jernbaneselskab ikke kunne modtage lånetilbudet, og da den økonomiske indsats, der i forbindelse med den her foreslåede nyordning er ydet fra kommunernes side dels gennem aktietegning i det nye selskab, dels gennem deltagelse i garantien for de overtagne pensionsforpligtelser, skønnes at være så betydelig, at den fuldt ud kan sidestilles med den medvirken, som andre privatbaners kommuner har ydet for at sikre deres bane moderniseringsstøtte, finder man, at der til delvis dækning af den nævnte restgæld bør kunne ydes selskabet moderniseringslån uden en speciel medvirken fra kommunernes side i så henseende.

§ 6 indeholder forslag til den fornødne hjemmel for ministeren til uden den ved moderniseringsloven forudsatte kommunale deltagelse i moderniseringsudgifterne m. v. at yde et sådant lån på indtil 500 000 kr. af de fornødne moderniseringsmidler i det omfang, disse måtte vise sig at kunne slå til hertil.

I § 7 er optaget bestemmelse om stempelafgiftsfrihed for de dokumenter, der er oprettet i anledning af nyordningen.

## Bilag.

## Overenskomst mellem ministeren for offentlige arbejder og Maribo amtsråd samt Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Rødby og Sakskøbing byråd angående jernbanedriften på Lolland-Falster.

Med henblik på videreførelsen af den af A/S Det lolland-falsterske jernbaneselskab (i det følgende betegnet som det gamle selskab) hidtil varetagne jernbanedrift på Lolland, når den selskabet under 29. marts 1873 meddelte eneretsbevilling med udgangen af juni måned 1954 udløber, er under forbehold af lovgivningsmagtens efterfølgende godkendelse ved gennemførelsen af den fornødne lovgivning mellem ministeren for offentlige arbejder på statens vegne på den ene side og Maribo amtsråd samt Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Rødby og Sakskøbing byråd på de respektive kommuners vegne på den anden side indgået sålydende

### O V E R E N S K O M S T

#### 1.

Der dannes pr. 1. juli 1954 et nyt aktieselskab (i det følgende betegnet som det nye selskab) med en aktiekapital på 1 mill. kr., hvoraf halvdelen tegnes af staten og halvdelen af de i overenskomsten deltagende kommuner. Kommunernes andel i aktiekapitalen fordeles således:

|                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| Maribo amtskommune . . . . .    | 22 pct. |
| Maribo købstadkommune . . . . . | 28 —    |
| Nakskov — . . . . .             | 25 —    |
| Nykøbing F. — . . . . .         | 8 —     |
| Rødby — . . . . .               | 8 —     |
| Sakskøbing — . . . . .          | 9 —     |

Vedtægterne for det nye selskab udformes med de for andre privatbaneselskaber gældende vedtægter som mønster med de ændringer og lempelser, som forholdene måtte

tilsige. Der tilkommer staten ret til at udpege halvdelen af bestyrelsens medlemmer, medens den anden halvdel vælges af kommunerne.

#### 2.

Der gives det i § 1 omhandlede nye selskab eneret til fra 1. juli 1954 i 80 år at drive jernbanedrift fra Nykøbing F. til Nakskov samt fra Maribo til Rødby havn.

Eneretsbevillingen udfærdiges med det for privatbanekoncessioner sædvanlige indhold.

Idet staten vil søge at afkøbe det gamle selskab banestrækningen fra Orehoved til Nykøbing F. (inklusive Nykøbing F. station) til fortsat drift som statsbane, søges tilvejebragt den fornødne lovhjemmel til at ophæve det i § 1, 2. stk., i lov nr. 56 af 25. marts 1872 indeholdte forbud mod, at den af den i henhold til nævnte lov senere udfærdigede eneretsbevilling af 29. marts 1873 omfattede jernbanestrækning Orehoved—Nykøbing F.—Nakskov deles.

Den for driften af Maribo—Bandholm jernbane udfærdigede eneretsbevilling af 8. januar 1869, der ikke er tidsbegrænset, og som har været udnyttet af det gamle selskab, overføres (efter forudgående aftale med dette til det nye selskab pr. 1. juli 1954.

Bestemmelserne i nærværende paragraf gennemføres, når der med det gamle selskab er truffet den i § 3 omhandlede aftale om det nye selskabs overtagelse af anlæg og materiel m. v.

#### 3.

Det nye selskab overtager efter forudgående aftale med det gamle selskab samt-

lige dettes faste anlæg, derunder faste ejendomme, rullende jernbane- og automobilmateriel, værkstedsmaskiner og værktøj, lagerbeholdninger samt øvrige til jernbane- og bildriften hørende rørlige aktiver, alt dog med undtagelse af de til banestrækningen Orehoved—Nykøbing F. (inklusive Nykøbing F. station) hørende anlæg m. v., jfr. § 2. Under faste anlæg overtages tillige de det gamle selskab tilhørende ejendomme, Boulevarden 8, Museumsgade 59 og Nørrevang 12, Maribo, samt 2 dobbelthuse i Orehoved. Endvidere overtager det nye selskab de det gamle selskab tilhørende samtlige aktier i A/S Maribo—Bandholm jernbane. Det gamle selskabs koncessioner til omnibus- eller fragtmandskørsel med motorkøretøjer søges overført til det nye selskab, idet kommunerne tilsiger deres medvirken hertil.

Overtagelsessummen fastsættes til så stort et beløb, som vil være fornødent for, at det gamle selskab, der forudsættes at træde i likvidation pr. 1. juli 1954, og hvis passiver ifølge en foreliggende anslået status overskrider aktiverne med et betydeligt beløb, kan likvideres med fuld dækning til kreditorerne. Overtagelsessummen berigtiges ved, at det nye selskab

- 1) overtager eller indfrier prioritetsgælden i villaejendommen Boulevarden 8, Maribo, ca. 13 200 kr.,
- 2) overtager med den i § 4 omhandlede garanti fra stat og kommuner det gamle selskabs pensionsforpligtelser over for tidligere og nuværende personale ved det gamle selskab,
- 3) udbetaler det gamle selskab så stort et kontant beløb — efter foreløbige skønsmæssige beregninger anslået til 250 000 kr. — som udkræves til i forbindelse med de af det gamle selskabs aktiver, der ikke overtages af det nye selskab (penge-repræsentativer m. v.), at dække de øvrige passiver samt likvidationsomkostningerne.

Skulle ved det gamle selskabs likvidation selskabets, ikke til det nye selskab overdragne aktiver mod forventning overstige de sidstnævnte passiver og likvidationsomkostningerne, og der således bliver et overskydende beløb til rådighed til delvis dækning af pensionsforpligtelserne, bliver dette beløb at udbetale til det nye selskab.

4.

Staten og de i overenskomsten deltagende kommuner påtager sig ubetinget garanti for det nye selskabs opfyldelse af de fra det gamle selskab i henhold til § 3 overtagne pensionsforpligtelser, hvorved det forudsættes, at det ved det gamle selskab tjenstgørende pensionsberettigede personale generelt overgår til tjeneste ved det nye selskab, således at den normale indbetaling af pensionsbidrag fra de enkelte tjenestemænd og banen (det nye selskab) til Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898, hvori grundpensionerne er genforsikret, fortsættes uændret, og at der således ikke i anledning af det nye selskabs overtagelse af driften bliver tale om ekstraordinære pensioneringer i nævneværdigt omfang.

De enkelte tjenestemænds erklæring om at ville overgå til tjeneste ved det nye selskab vil snarest være at indhente, jfr. herved også nærværende paragrafs sidste stykke i. f.

De pensionsydelse, som det nye selskab i henhold til overtagelsesaftalen vil have at udrede, afholdes på de årlige driftsregnskaber og dækkes i fornødent omfang gennem statens og kommunernes bidrag til underskudsdækningen, jfr. § 6.

Skulle senere det nye selskab træde i likvidation, overtager staten af de da resterende, af garantien omfattede pensionsforpligtelser så stor en procentandel, som svarer til den, hvormed staten har deltaget i dækningen af selskabets underskud for det senest forud for likvidationen forløbne driftsår, dog mindst 65 pct., og kommunerne resten.

Det bemærkes udtrykkeligt, at pensions-tilsagn, som det nye selskab ved senere tjenestemandsansættelser måtte give personale, der ikke som pensionsberettiget har været ansat ved det gamle selskab, ikke omfattes af statens og kommunernes fornævnte garanti, og at den del af det fra det gamle selskab overtagne pensionsberettigede personale, der er tjenestemandsansat efter 1. april 1943, og som i henhold til det for det gamle selskab gældende lønningsreglement, jfr. dettes §§ 31 og 75, vil kunne afskediges uden pension af anden dem utilregnelig årsag end alder og sygdom mod at erholde en udtrædelsesgodtgørelse, ikke ved at overgå til tjeneste ved det nye selskab vil få en anden pensionsretlig status. Ved fore-

læggelsen for de sidstnævnte tjenestemænd af den i nærværende paragrafs 2. stk. omhandlede erklæring skal disse gøres opmærksom herpå.

## 5.

For det nye selskab udfærdiges lønningsreglement overensstemmende med det for det gamle selskab gældende, og der tilstilles de fra det gamle selskab overtagne tjenestemænd nye ansættelsesbreve.

Driftsreglementer og instrukser m. v., gældende for det gamle selskab, skal med eventuelt fornødne ændringer have gyldighed for det nye selskab.

Det nye selskab indtræder i den mellem det gamle selskab og statsbanerne om Lollandsbanens tilslutning til Nykøbing F. station gældende overenskomst, der er uopsigelig, og hvis bestemmelser forbliver uændret gældende. Selskabet indtræder ligeledes i den mellem generaldirektoratet for statsbanerne og det gamle selskab afsluttede overenskomst om anlæg og benyttelse af en ny jernbanebro over Guldborgsund.

Det nye selskab optager med bestyrelsen for Nakskov—Kragens jernbane forhandling om bemeldte banes fortsatte medafbenyttelse af Nakskov station, om delvis driftsfællesskab m. v. og om de nærmere vilkår herfor, eventuelt således, at det nye selskab i det gamle selskabs sted indtræder i den foreliggende overenskomst herom. Tilsvarende forhandling optages af selskabet med bestyrelsen for Stubbekøbing—Nykøbing—Nysted jernbane om denne banes fortsatte medafbenyttelse af banestrækningen øst for Nagelsti samt af den eksisterende jernbanebro over Guldborgsund.

Med statsbanerne og andre befordringsmyndigheder søges af det nye selskab truffet aftale om indtræden i andre eksisterende, af det gamle selskab indgæede overenskomster om vognbenyttelse, fragtafregning m. v.

## 6.

Såfremt det nye selskabs drift skulle give underskud, dækkes dette efter reglerne i lov nr. 187 af 12. april 1949 om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud af staten og de i overenskomsten deltagende kommuner. Statens andel skal dog altid udgøre mindst 65 pct. af det efter privatbanernes regnskabsforskrifter opgjorte årlige driftsunderskud.

Kommunernes andel af driftunderskuddet fordeles mellem dem i forhold til deres andel i den kommunale del af aktiekapitalen, jfr. § 1.

## 7.

Det nye selskab skal på lige fod med andre privatbaner nyde godt af støtteforanstaltninger, som fra statens side måtte blive gennemført til hjælp for privatbanerne. Forudsætter sådanne foranstaltninger i henhold til lovgivningen derom en kommunal medvirken af økonomisk eller anden art, træffer de i overenskomsten deltagende kommuner bestemmelse om, hvorvidt denne medvirken vil kunne ydes.

Såfremt den til ca. 250 000 kr. anslåede kontante del af overtagelsessummen for det gamle selskabs anlæg m. v., jfr. § 3, ved den endelige opgørelse af det gamle selskabs status pr. 1. juli 1954 skulle blive større på grund af forskydninger på de enkelte statusposter, optages det til overvejelse, om den resterende del af det nye selskabs aktiekapital, hvoraf tillige må afholdes udgifterne ved selskabets stiftelse, vil være tilstrækkelig som driftskapital, og i benægtende fald, hvorledes eventuel supplerende driftskapital ved lån eller på anden måde vil kunne fremskaffes.

Når oversigt haves over størrelsen af den fornævnte kontante overtagelsessum, optages det ligeledes til overvejelse, hvorledes der bør forholdes med hensyn til restkøbesummen, ca. 550 000 kr., for 2 af det gamle selskab med ejendomsforbehold for sælgeren indkøbte diesellokomotiver, der med dette ejendomsforbehold for nævnte restkøbesum indgår i det materiel, der tænkes overtaget fra det gamle selskab.

## 8.

Der søges tilvejebragt hjemmel for stemmel- og afgiftsfrihed for nærværende overenskomst, de dokumenter, som oprettes i forbindelse med det nye selskabs stiftelse, derunder selskabets aktier, og overdragelsedokumenter vedrørende selskabets erhvervelse af det gamle selskabs anlæg m. v.

## 9.

Forholdet mellem aktionærerne i det gamle selskab på den ene side og staten og Rødby købstadkommune, jfr. lov nr. 58 af 1. april 1911, som garanter for forrent-



ningen af det gamle selskabs aktiekapital på den anden side er de i nærværende overenskomst i øvrigt deltagende kommuner uvedkommende.

Staten og Rødby købstadkommune er enige om over for aktionærene i det gamle selskab at fastholde, at den nævnte garanti-forpligtelse kun angår selskabets konces-

sionsperiode, og at den derfor bortfalder med udløbet af denne periode den 30. juni 1954.

10.

Kommunernes underskrift på nærværende overenskomst sker under forbehold af indenrigsministeriets samtykke i henhold til kommunallovgivningen.

*København, den 20. januar 1954.*

**Carl Petersen.**

For Maribo amtsråd:

**F. Reventlow.**

For Maribo byråd:

**A. Ebsen.**

For Nakskov byråd:

**M. P. Nielsen.**

For Nykøbing F. byråd:

**H. Brodthagen.**

For Rødby byråd:

**A. Michelsen.**

For Saksøbing byråd:

**P. Kirkegaard.**