

som i de sidste Krigsjaar foruden en almindelig Stigning i Transporterne har haft en meget stor Transport af Tørv fra Aamosen og derfor en stor Indtægtsforøgelse, hvorfor denne Bane synes at kunne repræsentere de faa Baner, der har haft saadan ekstra Krigstransport med tilsvarende stor Indtægtsforøgelse.

Resultatet heraf vil ses paa vedlagte to Bilag A og B.

De to Baners Driftsberetninger for Aarene 1942—43 og 1944—45 vedlægges. Angaaende disse to Baners Forhold og de to Formueopgørelser vil vi bemærke følgende:

*Næstved—Præstø—Mern-Banen*, der blev aabnet for Drift paa Strækningen Næstved—Præstø den 20. Marts 1900 og paa Strækningen Præstø—Mern den 16. November 1913, havde Overskud paa Driften til og med Driftsaaret 1928—29. I Driftsaarene 1929—30 til og med Driftsaaret 1940—41 gav Driften imidlertid et samlet Underskud paa ca. 241 500 Kr., der gennem Aarene blev dækket dels af Banens Fonds med ca. 71 000 Kr., dels af Staten, der deltog i Dækning af Underskuddet for 1940—41 med 15 500 Kr., medens Restunderskuddet, 155 000 Kr., er dækket af de i Banens Drift interesserede Kommuner.

Banens Aktiekapital er for Strækningen Næstved—Præstø fordelt med 50 pCt. paa Staten, 45,9 pCt. paa Kommunen og 4,1 pCt. paa private og for Strækningen Præstø—Mern med 40 pCt. paa Staten, 36,5 pCt. paa Kommunen og 23,5 pCt. paa private.

Det vil af Bilag A ses, at Næstved—Præstø—Mern-Banen kun skal betale en ret lille Formuestigningsafgift, saafremt det som forventet anerkendes, at de anførte af Skattemyndighederne godkendte Afskrivninger kan fradrages.

*Høng—Tølløse Jernbane*, der blev aabnet for Drift den 22. December 1901, havde Overskud paa Driften til og med Driftsaaret 1925—26, saaledes at Banen kunde holde sit Spor og Materiel m. v. i tilfredsstillende Stand og henlægge en Del af Overskuddet i Fondene til Imødegaaelse af senere Fornyelser og Anskaffelser. I Reservefonden havde Banen saaledes faaet opsparet ca. 190 000 Kr. og i Udvidelses- og Fornyelsesfonden ca. 46 000 Kr.

I Driftsaarene fra og med 1926—27 til og med 1940—41 gav Driften imidlertid Underskud, der i alt for disse Aar androg ca. 553 000 Kr. Dette Underskud blev gennem Aarene dækket dels af Banens Fonds med ca. 106 000 Kr., dels af tidligere og senere Overskud med ca. 61 600 Kr. og dels af Staten, der deltog i Dækning af Underskuddet i Driftsaaret 1940—41 med 21 400 Kr., medens Restunderskuddet, ca. 364 000 Kr., gennem Aarene er dækket af de i Banen interesserede Kommuner.

Banens Aktiekapital er fordelt med 50 pCt. paa Staten, ca. 48 pCt. paa Kommunerne og ca. 2 pCt. paa private.

Det vil af Bilag B ses, at Høng—Tølløse Jernbane skal betale en ret betydelig Formuestigningsafgift, selv om det som forventet anerkendes, at de af Skattemyndighederne godkendte Afskrivninger kan fradrages.

Fællesrepræsentationen skal i den Anledning udtale følgende:

Naar det lykkedes for Banens Bestyrelse at undgaa, at Banen blev nedlagt, efter at Driften begyndte at give Underskud, skyldes dette alene, at de i Banen interesserede Kommuner indgik paa at dække Underskud med det meget betydelige Beløb, ca. 364 000 Kr., og det skyldes alene Banens Bestyrelse og de interesserede Kommuner, at Banen, da den store Efterspørgsel efter Tørv fremkom, endnu var i Drift og var i Stand til paa tilfredsstillende Maade at transportere de meget store Mængder Tørv, der blev fremstillet i Aamosen, hovedsagelig bestemt til livsvigtige Virksomheder i København.

Det er en Selvfølge, at der i de 15 vanskelige Aar, hvor Banen gav Underskud, blev sparet stærkt paa Vedligeholdelse og Fornyelse af Banens Spor, Materiel m. v., saaledes at Banen ved Indgangen i Driftsaaret 1941—42 paa mange Omraader trængte stærkt til ekstraordinære Vedligeholdelses- og Fornyelsesarbejder. Mangelen paa Arbejdskraft til Banerne, Vanskeligheden ved at skaffe Reservedele o. lign. til Fornyelse m. v. har imidlertid medført, at Banen endnu ikke har kunnet præstere disse paakrævede ekstraordinære Vedligeholdelses- og Fornyelsesarbejder, og hertil kommer, at Banens Spor og Driftsmateriel har været udsat for usædvanlig stærkt Slid paa Grund af den i Forhold til Banens Kapacitet unormale store Trafik, og at de ædlere Dele i Banernes Damplokomotiver, Diesellokomotiver og Benzin-