

# Koldingbogen

|              |   |
|--------------|---|
| ÅRSTAL:      | 2011  |
| FORFATTER:   | Søren Agerskov  |
| TITEL:       | Nedlæggelsen af Egtvedbanen.  |
| KORT RESUME: | Beslutningsprocessen, fordelingen af aktiver og konsekvenserne for andre privatbaner. |

# NEDLÆGGELSEN AF EGTVEDBANEN

AF SØREN AGERSKOV

Fra 1898 til 1930 var Kolding og Egtved forbundet med jernbane. Fra Kolding gik linien først nordpå over Bramdrupdam, Lilballe, Alminde til Viuf, hvorefter den drejede vest på over Starup, Gravens, Bølling og Brakker, inden den efter 28 kilometer nåede Egtved. Banen, en såkaldt privatbane, ejedes af kommunerne langs banen og Vejle Amt.

I Kolding var der to stationer. Banen udgik fra den nuværende banegård, og dens spor lå på det areal, hvor rutebilstationen ligger i dag. Derfra førtes den ad en linie nogenlunde langs den nuværende Nordre Ringvej til Kolding Nordbanegård, der lå på det areal, der i dag udgør Nordre Ringvej mellem Gøhlmannsvej og Vejlevej. Stationsbygningen ligger endnu på Nordre Ringvej. Fra Nordbanegården gik det op ad bakke mod Koldingbjerg-Dyrehavevej og nordpå nogenlunde, hvor Skovvangen ligger i dag.

Den ekstra Nordbanegård kom til efter krav fra forretningerne i Låsbygadekvarteret, der frygtede, at de ville miste kunderne fra det nordlige opland, hvis banen var blevet ført direkte fra Bramdrupdam til Statsbanegården. Det viste sig dog hurtigt, at Nordbanegården blev en tung byrde for banen, dels fordi rejsetiden blev forlænget, og dels fordi den var ekstra dyr i drift.

Noget andet, der var en tung byrde, var banens sporvidde. For at gøre banens anlæg-

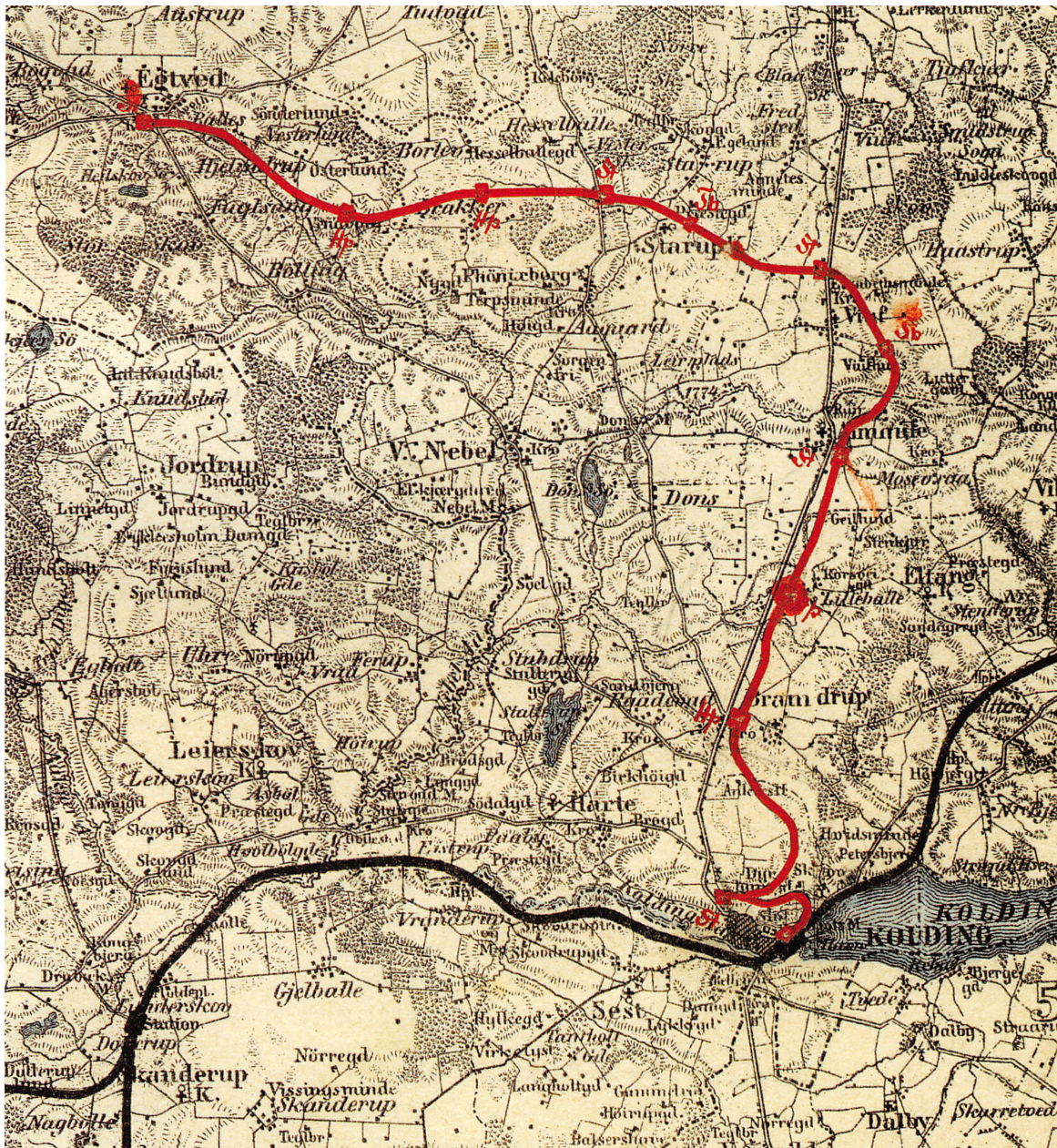
gelse billigere, blev den bygget med såkaldt smalspor, dvs. sporvidden mellem skinnerne var blot 1000 millimeter, hvor det normale er 1435 millimeter. Det betød, at alt gods skulle omlæses fra den ene godsvogn til den næste, hvis det skulle videre ud i landet.

Banens driftsbestyrer, P.V.P. Berg, opfandt dog et system med såkaldte vognfadinger, dvs. vognkasser, der kunne trækkes fra den ene undervogn til den anden. Man kunne så flytte godset fra den smalsporede godsvogn til den normalsporede uden at skulle læsse det over. Det gjorde det billigere, men var stadig en lidt omstændelig proces, når godset skulle videre ud i landet.

I begyndelsen havde banen en sund økonomi; men med bilernes fremkomst i årene omkring første verdenskrig begyndte banens svagheder at vise sig. Der opstod andre, hurtigere og billigere måder at transportere personer og gods på. Og fra 1917 gav banen underskud, som blev dækket af ejerne.

Op igennem 1920'erne forsøgte man at forbedre og billigøre banens drift; men forsøgene bar ikke frugt, og i 1930 blev den nedlagt som en af de første baner i landet. Faktisk var det den første bane i landet, hvor et baneselskab samtidig likvideredes, aktiverne realiseredes, og kreditorerne fik deres andel af værdierne.

Det viste sig at være mere vanskeligt at nedlægge banen og gøre boet op, end mange



Egtvedbanen. Oversigtskort 1896 fra tiden omkring banens anlæg. Det ses tydeligt, at banelinien mellem Kolding og Egtved er meget længere end landevejen. 27 kilometer ad banen mod 19 kilometer ad landevejen.

havde ventet, og problemerne viste sig meget større, end nogen formentlig havde frygtet. Trafikministeriet var forberedt på, at det kunne blive en principiel sag og lagde stor vægt på at deltage aktivt i likvidationen, uanset at staten stort set ikke havde ydet støtte til banens drift. Andre baneselskaber var ganske vist blevet lukket tidligere; men som regel havde DSB overtaget jernbanedriften. Den eneste gang, hvor en jernbane havde indstillet driften, nemlig i 1926 i Aabenraa Amt, oprettede amtet et rutebilselskab, der overtog personalet med alle forpligtelser. Egtvedbanen var derimod det første selskab, der lukkede, uden at nogen førte noget videre, og hvor aktiver og passiver skulle realiseres.

Likvidationen rejste især to spørgsmål med stor landsdækkende rækkevidde, og som dermed fik principiel betydning.

For det første var der alle kreditorerne. Hvem havde hvor meget til gode i banens bo? Kommunerne, der havde dækket banens underskud, eller funktionærerne, der havde værdien af deres pension til gode? Her måtte man igennem tre retssager, der sluttede i Højesteret i 1934, som bl.a. førte til en generel lovgivning om pensionskasser for hele arbejdsmarkedet.

For det andet var det et spørgsmål, om staten skulle fastholde sit princip om ikke at være med til at dække privatbanernes underskud, selvom den var hovedaktionær i de fleste privatbaner. Der blev rig lejlighed til at drøfte det politisk, og efterhånden blev statskuddet til privatbanerne permanent.

## NEDLÆGGELSEN

Banens fortsatte drift var jævnlige i farezonen

i 1920'erne. Og flere gange var det kun med nød og næppe, at alle kommuner kunne overtales til at dække det store underskud.

I løbet af efteråret 1929 og i begyndelsen af 1930 stod det klart, at banen ikke kunne redde. Der blev holdt flere ekstraordinære generalforsamlinger om nedlæggelsen. Da man ikke kunne træffe beslutningen tidsnok til, at personalet kunne nå at blive opsagt til regnskabsårets udløb den 31. marts 1930, vedtog en generalforsamling d. 20. december 1929 at fortsætte driften i yderligere to måneder til 31. maj 1930.

På en ny generalforsamling den 19. februar 1930 kom det frem, at det under Rigsdagens behandling af lovforslaget om oprettelsen af S-banen i København var blevet foreslået, at der samtidig skulle afsættes 8 mio. kr. som statsstøtte til modernisering af privatbanernes materiel. Trafikministeriets repræsentant i bestyrelsen, kontorchef Buchwald, kunne dog oplyse, at forslaget gik ud på 50% støtte til modernisering af banernes materiel, og under forudsætning af, at kommunerne derudover dækkede resten og desuden garanterede for underskudsdekningen i mindst 4 år, så der var næppe udsigt til, at Egtvedbanen kunne komme i betragtning her.

Egtved Kommune ønskede at fortsætte driften. Både Vejle Amt og Kolding Kommune støttede også fortsat drift, vel at mærke så længe materiellet kunne køre. Eltang-Vilstrup Kommune så den helst nedlagt, men ville ikke gå imod Egtveds ønske. Harte-Bramdrup Kommune støttede banens drift under forudsætning af, at alle gjorde det samme. Derimod fastholdt Alminde, Viuf og Starup kommuner deres modstand mod banen. Stemmemæssigt svarede det til, at 90% af aktiekapi-

talen ønskede banen opretholdt. Men man manglede de sidste 10% dækning, idet de øvrige kommuner ikke ville dække den manglende del af underskuddet.

## FOLKEAFSTEMNING

Viuf og Starup kommuner meddelte herefter hårdt presset, at de ville holde en vejledende folkeafstemning. Hvis der var flertal for at bevare banen og en valgdeltagelse på mindst 80%, ville sognerådene følge resultatet. Alminde Kommune meddelte, at hvis de to andre kommuner herefter fortsat ville støtte banen, ville de også gøre det uden folkeafstemning.

I Viuf gennemførtes regulær folkeafstemning med valgsted i forsamlingshuset. Stemmeret var som til Rigsdags- og kommunevalg, dvs. alle, der var fyldt 25 år, bortset fra dem, der var blevet udpantet for manglende betaling af kommuneskat. Valgstedet var åbent kl. 10-13 og 15-20.

Forud var gået en meget intens læserbrevsfejde i aviserne for og imod banen, og der havde også været borgermøde i flere kommuner, hvor bølgerne også havde gået højt. Især op til afstemningen var der mange læserbreve. Pastor Bårris i Starup var en af banens støtter og arrangør af borgermøde i Gravens. Mødet blev indledt med en sang, "Jyden han er stærk og sej". Der lå næsten noget symbolsk i det, uden at det hjalp på banens overlevelse.

Afstemningerne blev holdt samme dag den 25. februar 1930 i Viuf og Starup. I Viuf var der en stemmeprocent på 84,6% og 144 stemmer for bevarelse og 127 imod. I Starup var der derimod med en stemmeprocent på 82%



*Viuf Sogneråd 1930. Forrest fra venstre: Gård-ejer Rasmus Christensen "Anneksgård", gård-ejer Hans Horsted "Lindegård", gårdejer Søren Peter Nielsen "Rydskovgård". Bagest fra venstre: gårdejer Kristian Petersen "Havreballegård", slagter Peter Petersen, Viuf Skov.*

300 stemmer for nedlæggelse og 279 stemmer for bevarelse. Alminde sogneråd meddelte herefter, at man stemte for banens nedlæggelse.

På en ny generalforsamling dagen efter måtte Viufs repræsentant, slagter Petersen, beklage, at det ikke var sjovt at springe op som en løve og falde ned som et lam. Alminde og Starup stemte herefter med i alt 87 aktiendele imod fortsat underskudsdekning, medens de øvrige 1093 andele gik ind for det. Problemet var så, at ingen af de øvrige andelshavere ville overtage de to kommuners underskudsandele. Dermed hang budgettet ikke sammen.

Man skulle herefter stemme om banens eventuelle nedlæggelse, hvilket krævede 3/4 flertal blandt de afgivne stemmer. Da de kommuner, der gik ind for fortsat støtte til banen, næppe ville stemme for selskabets opløsning,

opfordrede dirigenten, amtmand Valløe, til, at de kommuner, der netop havde stemt for fortsat garanti, og som ikke ville stemme for banens nedlæggelse, lod være med at aflevere stemmesedlen. Det var ikke nok at stemme blankt, idet en blank stemme også talte med som en afgiven stemme. Resultatet blev, at banens nedlæggelse blev vedtaget med 87 andele for, ingen imod, og 1093 andele undlod at stemme. Nedlæggelsen var dermed en kendsgerning.

Til en ny generalforsamling den 12. april 1930 forelå ministeriets godkendelse af likvidationen. Der nedsattes på mødet et likvidationsudvalg bestående af selskabets bestyrelsesformand, proprietær Axel Thygesen købmand Hans Soll, Kolding Kommune og kontorchef Buchwald, Trafikministeriet. Sidstnævnte meddelte, at det "var ønskeligt for staten at være repræsenteret i udvalget, da der står store interesser på spil for staten". Unægtelig en markant udmelding i betragtning af, at staten ikke havde været med til at dække underskuddet. Man var vel snarere forberedt på, at likvidationen kunne danne præcedens for andre banelukninger i de følgende år. Ifølge avisreferaterne lykønskede amtmand Knud Valløe dem, der ikke blev valgt til at træde ind i udvalget, og kondoleerede dem, der blev valgt.

Sidste tog kørte den 31. maj 1930 under stor bevågenhed fra lokalbefolkningen.

## VÆRDIERNE REALISERES

Herefter skulle banens værdier gøres op og sælges.

Aktiverne vurderedes til ialt ca. 213.000 kr. fordelt med jordarealer 25.000 kr., bygnin-



*Egtvedbanens bestyrelsesformand Axel Thygesen (med bowler) ved præsentationen af Egtvedbanens nye motorvogn i 1924.*

ger 120.000 kr., skinner og sveller 52.000 kr., lokomotiver og vogne 12.000 kr. og inventar for 4.000 kr. Hertil kom 1 motorvogn og 4 godsvogne ejet af kommunerne og 1 post- og personvogn ejet af Post- og Telegrafvæsenet, som ejerkredsene anmodede likvidationsudvalget om også at få realiseret. For at forstå beløbenes størrelse her og i det følgende kan sammenlignes med, at en faglært arbejders årsløn dengang lå på omkring 3-4.000 kr. I

runde tal kan man gange alle tal med omkring 100 for at få et niveau, der svarer til 2011-kroner.

En del af personalet fortsatte i det likvide-rede selskab bl.a. den konstituerede driftsbestyrer, Vald. Nielsen, og enkelte medarbejdere til sporoptagningen.

Skinner og sveller blev efter optagningen ført til Kolding Nordbanegård. Her blev svellerne (jernsveller) afkortet og tilrettet til 700 mm sporvidde, idet de fleste skinner og sveller allerede i løbet af efteråret 1930 blev solgt til Store Vildmose, Hedeselskabet, entreprenører eller teglværker. Salget gav godt, idet man fik ca. 90.000 kr. i alt for dem, eller ca. 75% over vurderingen.

Det rullende materiel var det vanskeligere med. Det skyldtes især den smallere sporvidde. Udbuddet var ret stort, efter at de smalsporede baner på Horsens vestegn året før var ombygget til normalspor. De skrantende sønderjyske amtsbaner, der også var smalsporede, havde ikke behov for materiel, da de alligevel stod over for nedlæggelse. Et forsøg på at få nogle vogne afsat til udenlandske baner mislykkedes også.

Haderslev Amts Jernbaner aftog dog et damplokomotiv og motorvognen. Lokomotivet gik til ophugning som reservedele, medens motorvognen udelukkende blev erhvervet, fordi en af dens egne var brændt. Banens 6 normalsporede godsvogne til transport ud i landet blev afsat på Sjælland. Det øvrige materiel gik til ophugning. Personvognene endte som sommerhuse både ved Lillebælt og så langt væk som Vejers Strand og Søndervig. I alt indbragte banens eget materiel 6.352 kr. eller omkring halvdelen af vurderingen.

Det gik også trægt med bygningerne. De to

endestationer i Egtved og Kolding blev dog hurtigt solgt. Kolding Kommune købte alle bygninger og arealer inden for kommune-grænsen. Stationsbygningen på Kolding Nord blev indrettet til tjenestebolig for personalet på De Gamles Hjem, nuværende Låsbyhøj, medens værkstederne blev indrettet til garager og oplagsplads for vejvæsenet.

Købsbuddene på de øvrige 9 stationsbygninger var derimod for små og langt under vurderingen, og man gjorde i 1931 et nyt salgsfremstød ved at indhente lånetilsagn fra kreditforening for at få en holdbar vurdering af bygningernes handelsværdi. Det hjalp dog kun lidt. Efter 2 år var yderligere 5 stationsbygninger blevet solgt, men til lavere priser end vurderet. De sidste 4 blev solgt i 1934. I alt indbragte bygningerne ca. 126.000 kr. eller lidt over vurderingen, hvilket vel at mærke tog 5 år at få hjem, og kun opnået på grund af indtægten ved at udleje dem i ventetiden.



*Nordbanegården, ca. 1935.*

## AREALERNES FORDELING

Arealerne var ligesom alle andre steder erhvervet ved en ekspropriation, der havde hjemmel i en anlægslov, her Jernbaneloven fra 1894.

Hvad gjorde man med arealer, der ikke længere blev brugt til formålet? Lovgivningen udstak ganske vist retningslinier. Men hidtil skulle man kun tage stilling til små forhenværende banearealer. Nu var der for første gang en lang sammenhængende strækning jord på 28 kilometer. Og banens naboer havde nok ikke gjort sig konsekvenserne helt klart.

Fremgangsmåden for en ekspropriation var fastlagt i en kongelig ”Forordning af 5. Marts 1845 angående de Regler, som blive at iagttage med Hensyn til Grundafstaaelser, m.m., i Anledning af Jernbaners Anlæg i Danmark”. Forordningen var skrevet meget forudseende, idet den har været grundlaget for hovedparten af jernbaneekspropriationerne herhjemme og var gældende ret, indtil den i 1964 blev erstattet af en ny lov.

Af forordningen fremgik nemlig, at hvis en jernbane ophører, har myndighederne førstret til at overtage arealet til vej. Derefter har de oprindelige grundejere ubetinget indløsningsret til arealet mod passende betaling. Først derefter kan arealet sælges til tredjemand.

Ikke alle var imidlertid opmærksomme på, at myndighederne havde ret til at omdanne en bane til vej. En grundejer på Dyrehavevej havde fået skåret sin grund over ved banens anlæg. Da skinnerne var blevet taget op igen, benyttede han lejligheden til at inddrage og planere det areal, der gik tværs over hans grund. Han måtte pænt erklære sig indfor-

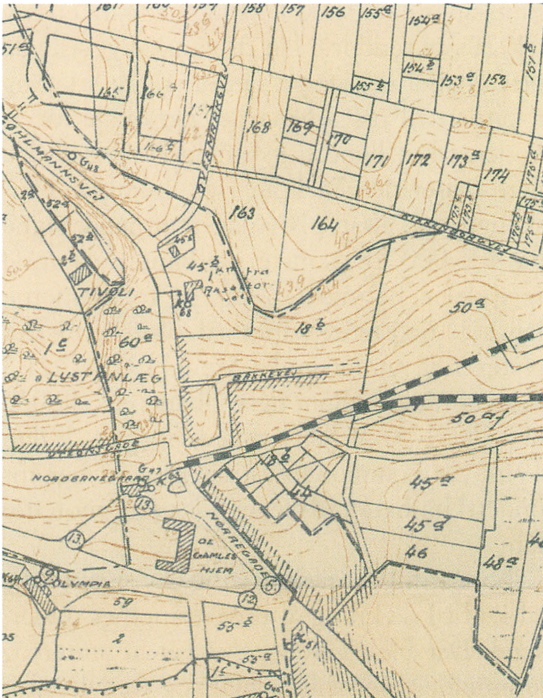
stået med eventuelt at aflevere det hele igen, og hvis det blev forlangt også at bekoste en genetablering af banedæmningen. Han slap dog med skrækken, idet der ikke blev anlagt nogen sti eller vej over hans grund.

Derudover viste det sig, at der ved ekspropriationen af arealerne til Kolding Nordbanegaard tilbage i 1896 havde været en strid med den oprindelige grundejer, farver F.J. Utzon, om et areal. Sagen var af en eller anden grund gået i glemmebogen. Men allerede tre dage efter nedlæggelsen modtog likvidationsudvalget et brev fra Utzons arvingers advokat, der erindrede om den.

Striden drejede sig om, hvor meget jord det var tilladt at ekspropriere uden om selve banen. Ved ekspropriationen i 1896 medtog banen hele den trekant, der kom til at ligge mellem Nordbanegården og Vejlevej, selvom en forbindelsesvej mellem Vejlevej og Nordbanegården skar midt henover den. Farver Utzon mente, at det var unødvendigt, at banen inddrog hele arealet, medens banen mente, at man kunne få brug for det i forbindelse med fremtidige anlæg på banegårdsområdet. Det er det areal, der i dag bl.a. rummer Låsbyhøjs parkeringsplads.

Utzon selv døde kort efter; men hans enke og søn klagede i 1900 til Trafikministeriet, der kort meddelte tilbage, at man ikke kunne omgøre ekspropriationskommissionens afgørelser. Efter nedlæggelsen dukkede sagen som nævnt op igen, idet arvingerne fandt, at nu kunne der da i hvert fald ikke længere være tale om reservation til fremtidig jernbane-drift. Det var jo rigtigt; men tilfældet ville, at DSB i mellemtiden havde haft en lignende sag i Holbæk, og hvor man i 1905 var nødt til at bede Kammeradvokaten om hjælp til at





Kort fra juli 1917 udarbejdet af Stads- og Havneingeniørens kontor viser Egtvedbanens spor ved Nordbanegården. Striden mellem farver Utzon og banen angik trekantarealet til venstre for Låsbyhøj fornedet til venstre på kortet.

fortolke reglerne. Efter at han havde haft fat i forhandlingsprotokollerne forud for udstedelsen af forordningen i 1845, konkluderede han i et såkaldt responsum, hvornår jordarealer skulle leveres tilbage til den oprindelige jordejer, og hvornår man ikke var forpligtet til først at tilbyde ham arealet.

Hovedreglen var, som nævnt, at myndighederne havde førsteret til de tidligere jernbanearealer, hvis de ønskede at anlægge en offentlig vej. Herefter havde med et par enkelte undtagelser kun den oprindelige ejer ret

til at få det tilbage mod en passende betaling. Det vil sige, at andre først kunne byde ind og opkøbe et forhenværende banearreal, hvis den oprindelige ejer ikke ville have det tilbage. Hvis han var død eller havde solgt resten af sin jord, måtte man gå ud fra, at indløsningsretten, som det blev kaldt, gik videre til arvingen eller dem, der havde købt resten af hans jord. Da Kolding Kommune agtede at bruge baneterrænet omkring Nordbanegården og det meste af strækningen herfra til statsbanestationen til den nye ringvej, i dag Ndr. Ringvej, udnyttede kommunen sin ret til at erhverve alle banens arealer inden for kommunegrænsen.

Enden på den sag blev herefter, at Utzons arvinger og boet i december 1930 blev enige om, at arvingerne afstod fra at få jordstykket indløst, mod at de fik udbetalt erstatningssummen med renter, som siden 1896 havde stået på en spærret konto i Kolding Laane- og Discontokasse. Dermed var sagen dog ikke løst. Papirarbejdet kom nemlig til at trække noget ud, fordi stregerne helt bogstaveligt var blevet trukket forkert på det skøde, der i sin tid var resultatet af ekspropriationerne, således at banen i hele dens 32-årige levetid ikke havde papir på det rigtige areal.

Resten af banens arealer skulle også afsættes. Her slap likvidationsudvalget afsted med at fastslå, at grundejernes indløsningsret ikke omfattede stationsterrænerne, idet de skulle sælges sammen med den bygning, der lå på dem. Efter at kommunerne og Trolldhedebanen (sidstnævnte bl.a. for det område, hvor de to baner havde krydset hinanden i Bramdrupdam) havde overtaget det, de ønskede, blev resten tilbudt til de oprindelige lodsejere. Kommunernes del kom til at omfatte ca.

halvdelen af banestrækningen. Selve handlen kunne herefter gennemføres; men på grund af papirarbejdet var formalia først på plads i 1936. I alt indbragte arealsalget omkring 25.000 kr. svarende til vurderingen fra 1930.

## GÆLDEN TIL KREDITORERNE

Banens gæld opgjordes på likvidationsdagen til ca. 2,2 mio. kr. i form af summen af anlægskapitalen på 1.183.000 kr., statslån på 40.000 kr., lån fra amt og kommuner til underskudsdekning siden 1919 på 966.000 kr. samt driftstilskud 1917-19 på 27.000 kr. fra amt, kommuner og den eneste private andels-haver i selskabet, proprietær Petersen, Hauerballegård. Herudover havde privatbanens pensionister varskoet et krav. Selv inden det blev talt med, var det hurtigt klart, at der ikke var meget til kreditorerne, når aktiverne endte med at indbringe omkring 275.000 kr.

I løbet af efteråret 1930 forsøgte man for-gæves at forhandle en løsning igennem for pensionisterne, som anmeldte deres krav til 805.000 kr. Likvidationsudvalget besluttede herefter, at der skulle ses bort fra anlægskapi-tal og driftstilskud. Dermed udgik 1.210.000 kr. af gælden, og tilbage var 1.006.000 kr., som indgik i banens gæld, foruden pensio-nisternes krav som man henviste til, måtte være en sag mellem dem og pensionskassen.

Det var sædvanligt, at anlægskapital sva-rende til aktiekapitalen i almindelige selska-ber ikke blev medregnet som normal gælds-post ved likvidation og konkurs. Stumperne af aktiekapitalen betales først tilbage til ejer-ne, når alle andre kreditorer har fået dækning for deres krav, og det sker yderst sjældent.

Statslånet på 40.000 kr. stammede fra en lov i 1920 om rentefrie lån til vanskeligt stillede privatbaner begrundet i en markant stigning i lønnen til privatbanernes personale for at få den til at ligne statsbanelønningerne. Da flere baner derved kom i økonomiske van-skeligheder, afsatte Rigsdagen en låneramme på 400.000 kr., som privatbanerne kunne søge del i. Betingelsen var, at kommunerne langs de nødstedte baner garanterede for det resterende underskud i årene 1919-1921 i form af rentefrie lån. Egtvedbanen fik 40.000 kr. eller 10% af den samlede ramme. Siden 1919 var kommunernes dækning af banens underskud herefter blevet ydet som rentefrie lån.

Bortset fra denne ene gang gav staten ikke tilskud til dækning af privatbanernes under-skud. Det blev i stedet dækket af amter og kommuner, normalt udmålt og fordelt efter anlægskapitalen. Kolding Kommune dække-de den største underskudsandel med ca. 46%, Egtved Kommune kom derefter med ca. 15%. Laveste var Harte-Bramdrup og Eltang-Vil-strup kommuner med hver godt 1%. Proprie-tær Petersen, Hauerballegård, deltog kun i underskudsdekningen de første to år, og med 0,4%.

Der opstod senere strid om, hvorvidt kom-munernes underskudsdekning efter 1921 var tilskud eller rentefrie lån. Det vender vi til-bage til.

## FOR FÅ PENGE TIL PENSIONISTERNE

Som nævnt mødte pensionisterne op med et krav på 805.000 kr., som likvidationsudvalget dog mente, var en sag mellem pensionisterne og privatbanernes pensionskasse. Så enkelt

gik det imidlertid ikke. Sagen fyldte meget i likvidationsbehandlingen og blev meget principiel, og blev undervejs da også fulgt indgående fra højeste politiske sted af både rigsdag og regering på grund af konsekvenserne.

Personalet var dækket af Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898, som omfattede næsten alle privatbaner bortset fra bl.a. landets største selskab, Sydfynske Jernbaner, som væsentligste undtagelse. Hver bane indbetalte årligt et bidrag til pensionskassen på 15% af personalets samlede løn. Når tiden

var inde, blev pensionen udbetalt fra kassen gennem den bane, hvor pensionisten sidst havde været ansat. Størrelsen afhang af, hvor mange år man havde været ansat. Højeste pension opnåedes efter 30 års ansættelse. Pensionering skete enten på grund af alder (70 år) eller svagelighed. Man fik dog også udbetalt pension med det samme som arbejdsløshedsunderstøttelse, hvis man blev afskediget på grund af besparelser o.lign.

Efterhånden som tiden gik, blev det klart, at det stigende antal pensionister, inflation



*Egvedbanens personale ved 25-årsjubilæet i 1923.*

osv. ikke gav pension nok. Der blev derfor indført et såkaldt konjunkturtillæg, senere kaldt reguleringstillæg, til pensionen til dækning af prisstigninger udover grundpensionens dækning. Pensionskassens faktiske udgifter til udbetalingen af tillægget blev gjort op årligt, og regningen fordelt mellem banerne som en relativ forhøjelse af deres ordinære 15%-bidrag. Den enkelte banes bidrag til tillægget svarede dermed ikke nødvendigvis til udbetalingen til dens pensionister.

Oprindeligt var den enkelte medarbejder personligt medlem af pensionskassen. I 1919 blev det ændret til, at banerne var medlemmer og fik deres pensionsforpligtelse løst som en forsikring i pensionskassen. Endvidere blev i 1920 besluttet, at ved afsked på grund af besparelser dækkede pensionskassen kun den halve pension. Den afskedigende bane skulle selv dække den anden halvdel. Det skyldtes de mange indskrænkninger og afskedigelser ved banerne. Tilføjes skulle for det første modvirke, at pensionskassen hurtigt blev tømt for midler, og for det andet animere banerne til, når tiderne igen blev bedre, at genansætte de afskedigede og undgå pensionsbyrden. Egtvedbanen var imod den ændring, og protesterede forgæves til Trafikministeriet, fordi den mente, at den ikke var besluttet korrekt. I 1928 blev bestemmelsen endda strammet til, at hvis den afskedigede havde under 20 års anciennitet, skulle banen selv udrede 3/4 af pensionen.

Endelig bestemte vedtægterne, at ved en banes lukning eller statsovertagelse skulle trafikministeren afgøre, hvordan man skulle forholde sig. Den formulering skulle give anledning til en del fortolkningsstrid.

Egtvedbanens pensionister delte sig i tre

grupper afhængig af, hvad de havde i klemme:

17 personer var allerede blevet alderspensioneret før lukningen, og fik stadig grundpensionen, men havde konjunkturtillægget i klemme (Hansen-gruppen).

6 personer var tidligere blevet afskediget på grund af besparelser, og havde både den halve grundpension og hele konjunkturtillægget i klemme (Skov-gruppen).

17 personer blev afskediget på grund af nedlæggelsen, og var formentlig sikret med det beløb, der var indbetalt, medens de var ansat; men hele den pension, der skulle sikre dem ved arbejdsløshed, var i klemme (Nielsen-gruppen).

I alt var der 40 pensionister, der principielt havde hver sin sag imod banens bo og pensionskassen og vice versa. Fornuftigvis valgte man at tage en fra hver gruppe ud som prøvesag. Det blev til tre sager, som blev opkaldt efter hovedpersonerne. De alderspensionerede blev kaldt for Hansen-gruppen efter stationsforstander Hansen, der fratrådte på grund af alder i 1926. De afskedigede på grund af besparelser blev kaldt for Skov-gruppen efter pudser Skov, der blev afskediget i 1925 på grund af indskrænkning af dampdriften. De, der blev afskediget ved nedlæggelsen, blev kaldt for Nielsen-gruppen efter driftsbestyrer Vald. Nielsen.

Det samlede krav lød oprindeligt på 805.000 kr., fordi det en overgang var usikkert, om Nielsen-gruppen overhovedet kunne få noget, eller om deres indbetaling til pensionskassen i stedet skulle betales tilbage til banens bo og fordeles mellem alle kreditorer, netop fordi det var banen og ikke personalet, der var medlem af pensionskassen.

Pensionskassen havde også selv penge i klemme, idet den siden nedlæggelsesdagen manglede grundindbetalingen på 15% til dækning af pensionerne og også frygtede, at en dom ville tvinge den til at dække pensionisternes manglende tillægspension fra banen. Problemet kunne ikke være nogen overraskelse. Allerede på pensionskassens generalforsamling i 1928 måtte formanden, amtmand Andersen, melde pas til spørgsmålet om, hvad der ville ske, og hvilket råderum ministeren havde, hvis en bane blev nedlagt.

Alle parter henvendte sig derfor til ministeren. Banens likvidationsbo bad blot om en forholdsordre. Pensionister og deres organisa-

tioner forlangte fuld dækning for pensionen, ved at deres krav fik forrang ved fordelingen af boet. Pensionskassen tilbød at dække det, den hidtil selv havde dækket, men ikke de årlige ekstrabidrag fra banen til konjunkturtillæg eller banens halvdel af grundpension til dem, der var afskediget på grund af besparelser. Til dem, der blev afskediget på grund af banens lukning, tilbød den at tilbagebetale de indbetalte bidrag (præmiereserven), for at de kunne blive indbetalt til en anden pensionsforsikringsordning, og kassen ville i øvrigt ikke udbetale nogen pension til den gruppe, selvom de var arbejdsløse. Både organisationerne og pensionskassen meddelte, at hvis de ikke fik medhold, ville de indbringe ministerens afgørelse for retten. Da han ikke kunne gøre begge parter tilfredse, og sagen under alle omstændigheder ville komme for retten, valgte han ikke at foretage sig noget.

Der blev gjort flere forsøg på en mindelig løsning. Banens bo tilbød, at pensionisterne forlods kunne få 65.000 kr. plus præmiereserven, der lå i pensionskassen og intet andet. Pensionisterne forlangte beløbet sat op til 100.000 kr., samt at resten af kravet på ca. 700.000 kr. indgik som simpelt krav i boet på lige fod med de øvrige kreditorer. Flere kommuner tilbød herefter at give 100.000 kr. til fuld og endelig afgørelse, hvilket organisationerne afviste. På et tidspunkt blev det foreslået, at banens bo simpelthen blev udleveret til pensionisterne, der herefter måtte få mest muligt ud af det. Organisationerne afviste også dette, hvorimod nogle af pensionisterne selv havde været inde på samme tanke, vel at mærke hvis kommunerne i en overgangsperiode supplerede med ekstra midler.



*Egtvedbanen på den sidste tur fra Statsbanegården til Nordbanegården ved Byparken i 1930.*

Sagen kom til at køre først i Østre Landsret og derefter i Højesteret. Højesteret afsagde sin dom den 24. januar 1934 med følgende resultat:

Hansen-gruppen: Pensionskassen skulle betale grundpensionen, medens gruppen måtte hente værdien af konjunktur/reguleringstillægget som simpelt krav i banens bo. Grunden var, at eftersom banerne årligt dækkede pensionskassens faktiske udgift til tillægget, kunne den ikke være forsikret i kassen. Sejr til pensionskassen.

Skov-gruppen: Pensionskassen skulle betale den fulde grundpension, også banens halvdel af beløbet, medens gruppen måtte hente værdien af konjunktur/reguleringstillægget som simpelt krav i banens bo. Den halve grundpension blev betragtet som en refusion fra banerne til pensionskassen. Derfor havde pensionisten krav på fuld grundpension fra pensionskassen, som kunne rejse sit refusionskrav som simpelt krav i banens bo. Her var der ingen vinder.

Nielsen-gruppen: Pensionskassen skulle udbetale værdien af præmiereserven indtil nedlæggelsen, og gruppen kunne som simpel kreditor rejse krav i boet om værdien af pensionsretten efter nedlæggelsen. Sejr til pensionskassen.

Den store taber var Nielsen-gruppen, det vil sige de 17, der blev afskediget ved nedlæggelsen, idet det viste sig, at den pension/arbejdsløshedsunderstøttelse, som de i sin tid fik stillet i udsigt som tjenestemænd/funktionærer, ikke var så meget værd, når arbejdsgiveren gik i likvidation eller konkurs. Det kom bag på mange, også politikerne, som vi senere skal se. Gruppen forsøgte under retsagen også at rejse tvivl om, hvorvidt amtets

og kommunernes tilskud til banens drift overhovedet var et lån, som kunne kræves betalt tilbage; men det spørgsmål nægtede Højesteret at tage stilling til.

Dommen gav ikke nogen af parterne fuld ret, og efterlod en række uløste spørgsmål. Den kom dog med to klare svar. Det ene var, at de forskellige pensionistgrupper og pensionskassen nu vidste, hvilke beløb de kunne anmelde som krav i banens bo og få del i de få midler, der var at fordele. Det andet var værre, nemlig at det viste sig, at sikkerhedsnettet under privatbanernes funktionærer var ret hullet, og specielt de, der blev ledige med nedlæggelsen, stod i en meget vanskelig situation.

De tre grupper anmeldte deres krav mod banens bo med 52.902 kr. for Hansen-gruppen, 33.295 kr. for Skov-gruppen og ikke mindre end 273.425 kr. for Nielsen-gruppen. Endvidere anmeldte pensionskassen krav på 43.121 kr. I alt var der nye krav på 402.743 kr., der udover de oprindelige krav fra stat, amt og kommuner på 1.006.000 kr. skulle dele en kage, der med fradrag af omkostninger efterhånden var på omkring 200.000 kr. Det ville give godt 14% dækning. Det var så en ringe trøst for pensionister og pensionskasse, at deres krav med højesteretsdommen trak renter fra nedlæggelsesdagen 1. juni 1930 indtil udbetaling fandt sted (4½% om året, men ikke renters rente). Banens likvidationsbo havde dog opnået, at pensionisternes og pensionskassens krav nu var halveret fra omkring 805.000 kr. til 403.000 kr.

Men hvor mange penge havde amt og kommuner krav på? Selvom kommunerne fastholdt, at man siden 1920 havde dækket underskuddet som lån, var der dog lidt forståelse

ikke mindst i Kolding byråd for pensionisternes situation, og dermed om man skulle vise lidt imødekommenhed.

Likvidationsboet gjorde dog klart, at amt og kommuner havde krav på dividende i boet for deres dækning af banens underskud. I første omgang truede pensionisterne med en ny retssag. Truslen blev dog senere trukket tilbage, da likvidationsudvalget var ved at tage dem på ordet. Udsigten til omkostningerne ved en ny opslidende retssag, som man ikke kunne vide sig sikker på at vinde, var nok for stor.

Parterne fandt dog sammen alligevel, og efter at der var opnået fuld opbakning blandt

pensionisterne til at indgå i et forlig (5 pensionister havde en overgang rejst særskilt krav uden om deres organisation), nåede man i januar 1935 frem til, at der forlods udbetales 80.000 kr. af boet til pensionisterne til fuld og endelig afgørelse af deres samlede krav på ca. 360.000 kr., eller en dividende på ca. 22%. Pensionskassens krav på 43.121 kr. var ikke med i forliget, men indgik fortsat i den resterende bobehandling.

Det var herefter op til de tre pensionistgrupper selv sammen med deres organisationer (Danske Privatbaners Kontorforening, Privatbanefunktionærernes Forbund og Dansk Lokomotivmandsforbund) at fordele penge-



Egtvedbanens skinner brydes op i efteråret 1930. Husene i baggrunden er Frydsvej 1-19. Foto: Karl Aage Petersen.

ne indbyrdes. Nielsen-gruppen fik dog herudover overført præmiereserven på ca. 150.000 kr. til en ny pensionsordning.

Alt i alt måtte pensionisterne konstatere, at en forventet pensionsopsparing på 570.000 kr. var forsvundet, samt at de havde tabt 20.000 kr. plus udgifterne til opslidende retssager ved ikke at acceptere det tilbud om forlods at få 100.000 kr. af boet i 1930, som kommunerne den gang lagde op til.

Den enkelte pensionist led et tab. Hvor stort det har været, er derimod uklart, idet de selvfølgelig ikke stod uden indkomst fra nedlæggelsen til forligsdagen. I mellemtiden fik de udbetalt en foreløbig understøttelse fra deres organisation, der jo bakkede dem op under sagen. Størrelsen kendes dog ikke, eller om den blev modregnet, da sagen var afgjort.

## VAR KOMMUNERNES TILSKUD ET LÅN?

Noget andet er så, hvor meget hold der var i boets påstand om, at amt og kommuners underskudsdekning var lån og ikke tilskud?

Der er ingen tvivl om, at statens tilskud i 1920-21 og amt og kommuners underskudsdekning i de år var lån. Derimod kan der være tvivl om underskudsdekningen efter 1921. Likvidationsudvalgets formand erklærede under retssagen, at amt og kommuners bidrag siden 1921 var opført som lån i banens regnskaber, der var godkendt af både kommuner og Trafikministeriet.

I Kolding Kommunes regnskab for den samme periode er tilskuddet derimod opført under kontoen "Andre udgifter" som en udgift benævnt "tilskud til Kolding-Egtvedbanen", og for den sags skyld tilsvarende for Koldings to øvrige privatbaner. Derimod er

det ikke opført i status som et aktiv i form af tilgodehavende hos en debitor. Eneste statusposter er kommunens andelsbevis i banen, som i øvrigt i 1930-regnskabet dvs. ved banens nedlæggelse, blev nedskrevet til 0 kr. i værdi. Da kommunen senere fik udbetalt sin dividende, blev den konteret som en indtægt under kontoen "Forbrug af aktiver".

På det tidspunkt manglede kommunen i øvrigt stadig at afdrage de sidste 5.776 kr. af det lån, man optog i 1895 til dækning af kommunens andel af anlægskapitalen.

## DEN AFSLUTTENDE GENERALFORSAMLING

Med alt materiel, alle arealer og bygninger afsat og afslutningen på pensionssagen kunne alle aktiver og passiver gøres op, dvs. nu havde man fuldt overblik over, hvor mange penge likvidationen indbragte, og hvem der havde hvor meget til gode.

Det endelige likvidationsregnskab forelå i september 1936, og viste som aktiver en samlet sum på 114.046,08 kr. til fordeling til kreditorerne, som var staten med et lån på 40.000 kr., lån hos amt og kommuner på i alt 965.937,78 kr. og pensionskassen på 55.372,73 kr. (incl. rente fra 1930 til dato), i alt passiver på 1.061.310,50 kr., dvs. at der manglede ca. 947.000 kr.

Resultatet blev godkendt på den afsluttende generalforsamling 2. oktober 1936 og gav kreditorerne en dividende på 10,745778% af deres tilgodehavender.

Den afsluttende generalforsamling blev refereret i lokalpressen under overskriften "Sidste akt i Egtvedbanetragedien udspillet", og forløb også dramatisk. Den ene af Koldings





*Borgmester Valdemar Juhl, ca. 1935.*

repræsentanter, Marinus Larsen, byrådsmedlem, senere folketingsmedlem og i det civile liv togfører ved Troldhedebanen, tog ordet og takkede amtmand Vallø, fordi han 6 år tidligere havde foreslået, at amt og kommuner gav afkald på deres krav mod banen. Hvis de øvrige kreditorer havde fulgt denne opfordring, havde funktionærerne og pensionisterne fået, hvad der moralsk tilkom dem. Men moral var ét og jura noget andet. Når mange af dem var blevet ved banen trods deres dårlige løn, var det, fordi de så frem til pensionen, som de så alligevel ikke fik.

Borgmester, landsretssagfører Juhl, svarede, at Marinus Larsen talte på egne og ikke byrådets vegne, og påtalte som jurist, at moral og jura blev gjort til to modsætninger. Ba-

nens bestyrelsesformand, proprietær Thygesen, svarede, at funktionærerne siden 1920 havde fået samme løn som andre privatbanefunktionærer i landet. Amtmand Vallø stod ved sit forslag fra 1930; men banen var et aktieselskab, og derfor måtte man følge aktieselskabsloven. Det var en sorg for ham, at banen blev nedlagt. Han havde håbet, at den kunne fortsætte, så længe materiellet havde holdt. Lidt optimistisk udtrykt, idet banens materiel faktisk var nedslidt. Blandt andet måtte man året inden nedlæggelsen købe to brugte damplokomotiver fra den netop ombyggede Horsens-Tørring Bane.

Dermed sluttede den sidste generalforsamling i banens historie, og den 14. oktober 1936 blev det bekendtgjort i Statstidende, at baneselskabet var ophævet.

## STATENS ROLLE OVER FOR PRIVATBANERNE

Tilbage stod nogle spørgsmål. Det ene var problemet med funktionærernes manglende pension, når en virksomhed likviderede. Det andet var i det hele taget statens rolle over for privatbanerne.

For at starte med det sidste. Som nævnt gav staten dengang ikke driftstilskud til privatbanerne. Den havde været med til at finansiere banernes anlæg og fik en dertil svarende andel af aktiekapitalen, som regel halvdelen eller mere. Det blev overladt til amter og kommuner at finansiere underskuddene. Til gengæld stemte staten som regel altid med den største flok eller undlod at stemme.

Staten påtog sig dog alligevel en vis rolle i banernes drift, idet den sad på op til halvde-

len af pladserne i banernes bestyrelse. For Egtvedbanens vedkommende 5 ud af de 11 bestyrelsespladser. Desuden indtog de kongeligt udnævnte amtmænd ofte en aktiv rolle både i banebestyrelser og på generalforsamlinger, ligesom de som formænd for amtsrådene skulle godkende sognekommunernes økonomiske dispositioner herunder støtten til banerne. Den "midlertidige" lånestøtte i 1920 blev en engangsforestilling, selvom flere baner herunder Egtvedbanen søgte om forlængelse af ordningen.

Banen havde i bestyrelsen en ivrig forkæmper i redaktør Knud Hansen, der var den ene af Trafikministeriets repræsentanter. Derudover var han både socialdemokratisk folketingsmedlem, byrådsmedlem og fra 1937 borgmester i Kolding. Han rejste ved flere lejligheder spørgsmålet om støtte til privatbaner. Han foranledigede, at amtet og kommunerne i januar 1928 indsendte ansøgning til Folketinget om, at staten fremover deltog i banens underskudsdekning. Bestyrelsen fik foretræde for Folketingets Finansudvalg og trafikminister P. Stensballe (Venstre), der indtil 1926 havde været driftsbestyrer for Syd-fynske Jernbaner. Foretrædet fandt sted den 7. februar 1928 under lokalpressens store bevågenhed, men var uden virkning, idet Trafikministeriet i april afslog ansøgningen.

På privatbanernes fælles årsmøde i august 1928 stillede Egtvedbanen forslag om statsstøtte til de dårligst stillede privatbaner, men måtte efter nogen debat trække forslaget tilbage.

Under behandlingen af finansloven for 1929/30 tog Knud Hansen sagen op igen, idet han pegede på, at der nu var 16 privatbaner, der gav underskud, herunder Egtvedbanen,



*Folketingsmand, byrådsmedlem og borgmester Knud Hansen, ca. 1940.*

hvor kommunerne efterhånden havde udredt 700.000 kr. for at opretholde den. Han påpegede det urimelige i, at kommuner langs privatbaner var alene om at betale underskuddet for deres bane, medens kommuner/beboere langs DSB's sidebaner kørte friløb, fordi staten dækkede underskuddet. Trafikminister Stensballe var ikke enig og gjorde opmærksom på, at Egtvedbanens kommuner var gået ind for koncession til bilruter langs banen. Så måtte man også tage konsekvensen. Der var ganske rigtigt blevet godkendt bilruter, der i realiteten konkurrerede med banen. Først og fremmest ad hovedvejen til

Vejle samt mellem Kolding og hhv. Egtved og Gravens. En enkelt kommune havde dog en gang protesteret mod rutebilkoncession med henvisning til, at man gav tilskud til banen for at undgå at skulle bruge penge på at vedligeholde vejnettet.

Piben fik imidlertid en anden lyd, da trafikministeren i februar 1930 fremsatte lovforslaget om elektrificering af Københavns nærtrafik, dvs. oprettelsen af S-banen. Der var hurtigt i både regeringspartier og opposition en stemning for, at når staten finansierede en elektrificering af den københavnske nærtrafik, måtte den også under en eller anden form støtte den nærtrafik, som privatbanerne udførte. Venstre gik dog den anden vej ved at foreslå, at hovedstadskommunerne skulle bidrage med en tredjedel af anlægsudgifterne, samt at der straks bevilgedes 8 mio. kr. til modernisering af privatbanerne. Det var der imidlertid ikke flertal for. I dag ville man sikkert tale om en jysk privatbanemafia! I stedet blev der nedsat et hurtigtarbejdende udvalg, der skulle lægge en plan for fordeling af netop 8 mio. kr. Planen skulle være klar til at blive fremsat som lovforslag inden udgangen af 1930.

Udvalget fik travlt og gik straks i gang med at indkalde oplysninger om privatbanernes økonomi og moderniseringsønsker. Selv Egtvedbanen, der allerede havde fået Trafikministeriets godkendelse til at indstille driften, modtog 30. april 1930 opfordringen til at komme med moderniseringsønsker. Ministeriets brev var underskrevet af kontorchef Buchwald, der 18 dage før var blevet udpeget til banens likvidationsudvalg. Udvalgets betænkning med forslag til låneordning til moderniseringsstøtte forelå i november 1930 og blev

omgående og næsten uændret fremsat som lovforslag, for at ordningen meget hurtigt kunne komme på plads. Der var bred politisk tilslutning i Folketinget til forslaget, idet man ville undgå, at flere baner led samme skæbne som Egtvedbanen.

I Folketinget gik ordførernes bemærkninger mest på forslag om flere støttemuligheder. Som den konservative Viggo Hansen, der var gårdejer i Viuf, udtrykte det lidt bitert, smagte det af overbudspolitik oven på loven om Københavns nærtrafik, og i virkeligheden havde flere privatbaner overlevet sig selv.

I Landstinget blev personalets forhold, ikke mindst pensionsproblemet ved Egtvedbanen, gjort til hovedemnet for behandlingen. Den radikale Hans M. Lausten beklagede, at banen var blevet nedlagt uden en løsning på pensionsspørgsmålet. Konsekvensen var lange forhandlinger om disse menneskers ret til at kræve noget for deres indbetalte bidrag. Han henviste til, at spørgsmålet også snart blev aktuelt omkring Haderslev Amts Jernbaner, der stod over for en gradvis nedlæggelse. Han var selv i det daglige trafikassistent i Haderslev.

Trafikminister Friis-Skotte (Socialdemokratiet) svarede, at Egtvedbanen var den første bane, der lukkede, og pensionsspørgsmålet rejste visse principspørgsmål, som måtte løses, uden at han dog gik i detaljer. Funktionærerne havde afvist visse tilbud, og man ville ikke følge en afgørelse fra ministeren, hvis den gik dem imod, så nu måtte man gå rettens vej. Han tilføjede, at hvis pensionskassen imødekom pensionisterne fuldt ud, ville den blive tømt efter blot et par likvidationer.

Stensballe, der nu sad i Landstinget, fandt, at moderniseringsstøtten gav banerne bedre overlevelseschancer. Samtidig mente han med sin baggrund som driftsbestyrer med Sydfynske Jernbaner, at organisationerne havde undervurderet konsekvenserne af det løn-ningsreglement, de havde fået gennemført, og at det navnlig kunne være vanskeligt at sikre pensionen til personalet ved de mindre baner. Det var ikke en statsopgave, men måtte løses ved, at de overlevende baner overtog personalet fra de nedlagte baner. Han slog samtidig fast, at privatbanernes pensionskasser ikke var solid nok til at klare pensionskravene. Kun moderniseringen kunne sikre driften og støtte personalet den vej. Ikke just en opmuntrende udmelding fra Landstinget, endda fra en, der om nogen kendte forholdene indefra. Loven om moderniseringsstøtte blev dog vedtaget enstemmigt i næsten uændret form. Egtvedbanen var allerede død, men mange andre baner fik gavn af loven. Blandt andet fik Troldhedebanen et statslån på 189.966 kr. og Kolding Sydbaner et statslån på 140.000 kr.

Men sagen stoppede ikke her. Ved Folketingets behandling af det lovforslag, der bandede vejen for nedlæggelsen af forskellige DSB sidebaner i 1936, foreslog Knud Hansen, at banerne kunne fortsætte, hvis kommunerne langs dem gik med til at dække en del af underskuddet. Forslaget vandt ikke gehør, hverken på Rigsdagen eller hos de involverede kommuner.

En trafikkommission kom efter 3 års arbejde i efteråret 1939 med forskellige forslag til støtteprincipper afhængig af banernes betydning og forventede overlevelsesevne i forvejen. Støtten skulle ikke gives som driftsstøtte,

men igen som moderniseringsstøtte, idet dette fandtes mere "tiltalende end det rene understøttelsesprincip". I stedet skulle støtten gives som lån på betingelse af, at kommuner og amter garanterede for driften og sikrede, at banerne kunne overtage konkurrerende rutebil- og fragtbilskoncessioner.

Betænkningen kom på næsten det værste tænkelige tidspunkt lige efter udbruddet af 2. verdenskrig, hvor enhver tanke om nedlæggelser kunne skrinlægges. Man så hurtigt en god grund til at begrave en betænkning, der lagde op til at nedlægge baner. Men det gav jo et problem med eventuel statsstøtte til de mere eller mindre levedygtige baner. Selvom den økonomiske situation blev bedre under krigen på grund af standsningen af biltrafikken, måtte man alligevel i 1942 indføre en midlertidig statsstøtte i 5 år til vanskeligt stillede privatbaner. Der fulgte betingelser med fra statens side. Bl.a. kunne vrangvillige kommuner tvinges til at deltage i underskudsdekningen, hvis man mente, at de havde en væsentlig interesse i, at banen blev opretholdt.

Da loven efter krigen blev forlænget med yderligere 3 år til 1950, blev det begyndelsen til egentlig statsstøtte til privatbanernes drift.

## PENSIONS KASSERNE MÅ REGULERES

Sagen om pensionerne viste, at der var flere problemer her. Funktionærernes/pensionisternes rettigheder i forhold til pensionskassen var ret uklare, og selv om de blev afklaret, var det også et spørgsmål, om der overhovedet var penge nok til at sikre deres rettigheder.

Endnu medens pensionisternes sag stadig kørte ved domstolene, begyndte det politiske



*Egtvedbanens spor tages op på strækningen mellem Statsbanegården og Nordbanegården i efteråret 1930.*

niveau at blive opmærksom på problemet. Som nævnt var både Egtvedbanen og privatbanernes pensionskasse tidligt klar over problemet, idet man allerede tilbage i 1920 tog sagen op. Begge gjorde det mest for at begrænse deres eget økonomiske ansvar ved at forsøge at gøre pensionsdækningen til den anden parts problem. Taberne blev pensionisterne. Op igennem 20'erne fortsatte dette spil, og Egtvedbanen forsøgte ligeledes forgæves at gøre Trafikministeriet opmærksom på sagen.

Banens bestyrelse og de andelshavende kommuner var helt klar over sagens alvor, idet et af argumenterne for at fortsætte med at støtte banen netop var, at det på grund af pensionsbyrden ville blive dyrere at nedlægge den.

Først da nedlæggelsen var en kendsgerning, gik sagens alvor op for det politiske niveau. Men selvom både minister og ordførere ved Rigsdagens behandling i 1931 af loven om moderniseringsstøtte var klar over problemet, kunne de dog ikke pege på en løs-

ning. Endnu inden Højesterets dom forelå, fremsatte oppositionen i Folketinget i november 1933 forslag til en lov om pensionskasser med regler for organiseringen, placeringen af midlerne samt funktionærernes retigheder ved virksomhedens lukning. Der blev med slet skjult adresse gjort opmærksom på, at privatbanernes pensionskasse ikke kunne godkendes fremover, hvis forslaget blev vedtaget. Det fik politisk støtte fra alle sider i Folketinget, og handelsminister Hauge havde også sympati, men gjorde opmærksom på, at sagen var mere kompliceret end som så. Højesterets dom var kommet 2 uger før Folketingets 1. behandling.

Forslaget blev derfor ikke færdigbehandlet. I stedet nedsatte handelsministeren et særligt udvalg til at gennemarbejde sagen og udarbejde et nyt lovforslag om tilsyn med pensionskasser, og præcis et år senere kunne ministeren i februar 1935 fremsætte udvalgets forslag. Hovedprincippet var nu, at det ikke længere var virksomhederne, men deres ansatte og pensionister, der var medlemmerne af pensionskasserne, og at der skulle være klare regler for pensionernes stilling, hvis virksomheden ophørte, og ingen midler måtte være placeret i medlemmernes virksomhed, og dermed være en del af aktiverne ved boets opgørelse. Nye pensionskasser skulle fra starten opfylde kravene. Eksisterende skulle opfylde dem efter en meget lang overgangsperiode på helt op til 25 år! Der skulle også føres hyppigt tilsyn med, at pensionskasserne var solvente, dvs. kunne dække medlemmernes pensioner, og hvis det ikke var tilfældet, skulle man sørge for at få flere penge i kassen. De kunne dog kun komme et sted fra, nemlig medlemmerne selv. Men det afgørende var, at

man reagerede i tide, hvis kassen manglede penge.

Rigsdagen handlede hurtigt, idet loven allerede i maj 1935 blev vedtaget enstemmigt i næsten uændret form af både Folketing og Landsting. Fra flere sider blev påpeget mangler; men alle var nu blevet klar over, at sagen hastede, og at det var vigtigere at få loven indført nu. Så kunne man rette manglerne senere.

Et af de spørgsmål, der dukkede op under behandlingen, var netop forholdene i privatbanernes pensionskasse, som nu var blevet mere nødlidende. Selv om kassen havde fået medhold i Højesteret på flere punkter, fik den kun dækning for ca. 10% af dens krav ved Egtvedbanens nedlæggelse. Resten måtte dækkes af de tilbageværende privatbaner. Hvis for mange baner indskrænkede eller ligefrem lukkede og afskedigede medarbejdere med pensionsret, kunne pensionskassen hurtigt blive tømt eller blive nødt til at opkræve større bidrag. Det kunne i værste fald ligefrem være en fordel for baner at blive nedlagt hurtigt, så man kom først til mølle i pensionskassen. Nu var politikerne helt opmærksomme på dette. Der var i loven indsat en bestemmelse om, at bestående pensionskasser tilknyttet koncessionerede virksomheder (bl.a. privatbanerne) kunne få godkendt de undtagelser, der måtte findes påkrævet. Desuden lovede ministeren, at ingen privatbane ville blive pålagt en forøget pensionsbyrde uden tilslutning fra banen selv.

I virkeligheden var man inde i en ond cirkel, idet privatbanernes pensionskasse reelt var i økonomiske vanskeligheder. I 1932 manglede den ca. 3,8 mio. kr. i at kunne opfylde alle medlemmers pensionskrav. I 1937

udgjorde mankoen 5 mio. kr. Hvis man pålagde pensionskassen at få balance, kunne det jo kun ske ved at forhøje indbetalingerne fra banerne og deres funktionærer. Det ville jo forværre banernes økonomi og forøge nedlæggelsesrisikoen, der dermed sendte flere pensionskrav over i pensionskassen.

Man kunne undgå det, ved at staten enten ydede egentligt driftstilskud til banerne, hvilket stadig var en fremmed tanke, eller forbedrede banernes økonomi på anden måde. Det sidste blev jo løsningen i form af moderniseringsstøtte til at effektivisere driften og øge konkurrenceevnen. Effektivisering var dog et tveægget sværd, idet det på den ene side forbedrede banernes overlevelseschancer. På den anden side førte det jo også til afskedigelser af overflødig personale, der herefter skulle have pension osv.

I 1942 aftalte personaleorganisationerne og privatbanerne, at alle fremtidigt nyansatte ikke fik ret til den pension, der havde karakter af arbejdsløshedsunderstøttelse. I stedet fik de en udtrædelsesgodtgørelse fra pensionskassen, hvis de blev afskediget inden alderdommen. Desuden forhøjedes pensionsindbetalingerne til pensionskassen fra 15% til 26% af lønningerne, indtil den igen blev solvent. I 1956 blev reguleringstillæggene trukket ud af privatbanernes regnskaber og dækket direkte med 85% af staten og 15% af kommuner og amter. Det var en ordning, der også gjaldt for dækningen af lærerpensionerne ved kommune- og privatskoler.

## ANDRE BLEV HJULPET AF SAGEN

Egtvedbanens likvidation blev en langstrakt og pinefuld proces. Det var den første privat-



*Egtvedbanens kontor og pakhus, der lå nord for Statsbanestationen. I dag ligger rutebilstationen i Mazantigade på dette sted.*

banelikvidation, men blev ikke en enlig svale. Den har formentlig alligevel medvirket til, at andre privatbaner fik støtte til modernisering af driften og dermed forlænget deres levetid. Ikke mindst de to andre Kolding-privatbaner, Sydbanerne og Troldhedebanen, fik forlænget deres levetid på den måde.

Pensionsforholdene var heller ikke enestående, idet også mange andre virksomheder gik konkurs eller likviderede med bl.a. personalets pension som en af taberne. Men Egtvedbanen viste, at også et koncessioneret selskab med pensionsberettiget personale kunne blive tvunget til at lukke, selvom koncessionssystemet netop skulle give en vis beskyttelse. At være tjenestemand ved en privatbane var alligevel ikke lige så beskyttet som at være tjenestemand ved DSB. Banens nedlæggelse var dermed med til at bane vejen for en egentlig lov om pensionskassers forhold herhjemme.

I 1920 havde Rigsdagen vedtaget den første (midlertidige) støttelov til privatbaner.

Dengang blev det ved Folketingets behandling betragtet som helt utænkeligt, at en privatbane måtte lukke. Blot 10 år senere havde piben fået en anden lyd, idet ændrede trafikformer og bilernes udbredelse havde vendt totalt op og ned på trafikbilledet. Egtvedbanen og ikke mindst dens pensionister var de første, der kom til at bøde for dette, og af samme årsag kom de til at bøde ekstra meget. Til gengæld medvirkede det til, at de bevillende myndigheder blev klar over, at der skulle ske noget.

#### KILDEMATERIALE

Tak til Helge Kjerside for bistand med indsamling af oplysninger til artiklen.

Kolding Stadsarkiv: A 5065 Egtvedbanens arkiv.

Lokalaviserne Kolding Folkeblad og Jydske Tidende.

Rigsdagstidende

Danmarks Jernbaner. Redaktion: Martin Buch og I.C.

Gomard, 2. udg. 1987.

Trafikkommissionens Betænkning.

Privatbanekommissionens Betænkning.