

blive stillet i Bero, til det efter Forsøgsperioden har vist sig, hvorvidt Nedlæggelsen af Banen Sorø Bystation—Vedde bliver effektiv eller ikke.

#### Skern—Videbæk.

(19,5 km Hovedspor, 2,57 km Sidespor).

Driftsindtægt i 1930—31 . . . . 69 149 Kr.  
Driftsudgift i 1930—31 . . . . 174 054 —  
Driftsunderskud i 1930—31.. 104 905 —

Med Udgift til Afskrivning, ca. 37 000 Kr., og til Forrentning, ca. 72 000 Kr., andrager det samlede Underskud ca. 214 000 Kr. Udgiften til Forrentning er belastet Statsregnskabets § 16 (Ministeriet for offentlige Arbejder).

Ved Forenkling af Driften kan Driftsunderskudet kun nedbringes med ca. 68 000 Kr.

Til Belysning af Trafikkens Nedgang fra det første Driftsjaar 1921—22 til 1930—31 anføres, at Antallet af solgte Billetter er formindsket med ca. 50 pCt., den afsendte Godsmængde endog med ca. 94 pCt. Kun den ankommende Godsmængde har holdt sig nogenlunde konstant, men den er relativt ringe, gennemsnitlig ca. 65 Tons pr. Dag.

Det gennemsnitlige daglige Antal rejssende var i 1930—31 ca. 44 i Retningen Skern—Videbæk og ca. 50 i modsat Retning. Højeste gennemsnitlige Antal rejssende i eet Tog paa Hverdage var 17.

Aarsagen til Tilbagegangen i Personbefordringen maa utvivlsomt søges i Automobiltrafikkens Udvikling.

Der er Rutebilforbindelse 4 Gange daglig Herning—Videbæk—Ringkøbing, en anden Forbindelse 3 Gange daglig (Søn- og Helligdage 2 Gange) Herning—Videbæk og Forbindelse Skern—Videbæk 3 Gange daglig (Søn- og Helligdage 4 Gange). Til de to Købstæder Herning og Ringkøbing danner Hovedlandevejen for Videbæk og Omegn den naturlige korte Forbindelse, medens Jernbanen over Skern betyder en væsentlig Omvej. Kongsholm og tildels Sædding berøres desuden af Automobilforbindelsen Skern—Spjald med 3—4 daglige Ture.

For Godstrafikkens Vedkommende gælder, at mere end Halvdelen af Oplandets Forsendelser af Stykgods og levende Dyr befordres pr. Automobil.

Der findes i de 4 Stationers Oplandsbyer ialt 22 Lastautomobiler til Udlejning. Siden den stedfundne Opgørelse er endnu nogle Forsendere overgaaet til Automobilbefordring. For de levende Dyrs Vedkom-

mende spiller det en Rolle, at Svinene fra Videbæk og Omegn leveres til Herning Svineslagteri, hvortil Afstanden pr. Landevej kun er 21 km, medens den pr. Bane er 61 km. Af det ankomne Vognladningsgods er op imod Halvdelen Mergel, der udelukkende befordres pr. Bane; ser man bort fra denne Specialtransport befordrer Automobilerne ca. 45 pCt. af det ankomne Vognladningsgods. Det afsendte Vognladningsgods andrager for Tiden kun ca. 300 Tons aarlig.

Videbækbanen har fra først af været tænkt som Begyndelsen til den længere Bane gennem det den Gang jernbanetomme og trafikalt daarligt betjente Land mellem Skern og Skive. Da Videreførelsen af Videbækbanen ikke blev gennemført, mistede Banen i Realiteten meget af sin Eksistensberettigelse, og den stærke Udvikling af Landevejstrafikken har yderligere undergravet den.

I Henseende til Personbefordring vil Egnen, der er ret tyndt befolket uden store samlede Bebyggelser (Videbæk ikke over 1 000 Indbyggere) i Virkeligheden let kunne betjenes ved Automobilkørsel, der endda netop for Videbæks Vedkommende i Forbindelserne til og via Herning og til og via Ringkøbing under Hensyn til de langt kortere Landevejsafstande maa siges at være den naturligste. Ogsaa til og via Skern kan der etableres tilstrækkelig Personbefordrings-Mulighed pr. Automobil.

Efter det foran oplyste maa Opretholdelsen af Videbækbanens med et betydeligt Underskud forbundne Drift anses for unødvendig i trafikmæssig Henseende, hvorfor Banen foreslaas nedlagt.

Fra Befolkningens Side er der udtalt Ønske om, at Banens Drift saavel til Personbefordring som til Godsbefordring opretholdes. Efter de fremkomne Oplysninger om Banens trafikale og økonomiske Forhold bør denne Mulighed formentlig ikke komme i Betragtning. I Betragtning bl. a. af, at der i Befolkningen i den seneste Tid udfoldes Bestræbelser for i større Grad end hidtil at benytte Banen til Godsforsendelser, foreslaas Banen indtil videre opretholdt som ren Godsbane med Traktordrift, saaledes at Befolkningens Udnyttelse af Banen bliver afgørende for den endelige Beslutning.

#### Bredbro—Røde-Kro.

(36,53 km Hovedspor, 3,76 km Sidespor).

Driftsindtægt i 1931—32 . . . . 132 785 Kr.  
Driftsudgift i 1931—32 . . . . 275 270 —  
Driftsunderskud i 1931—32.. 142 485 —

Med Udgift til Afskrivning ca. 52 000 Kr. og til Forrentning ca. 102 000 Kr., har