

Bilag 6.

I Anledning af Forslaget om Nedlæggelse af Skern—Videbæk-Banen og Bemærkningerne dertil skal vi tillade os at fremføre følgende:

Naar der til Grund for Nedlæggelsen fremføres det store Driftsunderskud paa Statsbanerne i Almindelighed og denne Bane i Særdelshed, maa det ikke glemmes, at Skern—Videbæk Banen kun er et Led af en Længdebane, der — saafremt denne var blevet bygget i rette Tid — vilde have haft Betingelser for at kunne udfylde sin Bestemmelse fuldt ud, nemlig som korteste Banelinie fra Salling og Opland til Esbjerg og derved aflaste Vestbanen for den den Gang overvældende Transportmængde, ligesom Oplandet fra Skive til Skern vilde have høstet stor Fordel af Banen til Fremme af Egnens Erhvervskilder. Nu blev der altsaa kun bygget ca. 20 km af denne Bane, og Bygningen skete i de alledyreste Efterkrigstider, saa Anlægssummen blev uforholdsmæssig stor. Da saa tilmed Konkurrencen fra Biltrafikken sætter ind, vil det ganske naturligt blive en Katastrofe for denne korte Bane. Men dermed er det ikke givet, at en Nedlæggelse af Banen vil være en Fordel for Statsbanerne, tværtimod. For øvrigt synes det i høj Grad mærkeligt, at denne Egn, hvor der som paa faa andre er foregaaet en rig Udvikling, saa den slet ikke er saa relativt tyndt befolket, som den højtærede Minister fremfører, skal miste sin Bane og halvvejs trues til at benytte den for at bevare den som slet og ret Godsbane, naar den uden egen Skyld kun er en Sidebane, thi prøv at sammenligne Trafikforholdene paa Skern—Videbæk-Banen med 20 km af mange Længdebaner, da tror vi, at Befolkningen her med god Grund kunde forlange, at disse Egne burde benytte Banen i lignende Udstrækning, som den nu bliver benyttet her, thi undersøges Regnskabet for 10 af de omliggende Landstationer paa Hovedbanen, viser dette, at der har været en Nedgang i Indtægterne gennem Billetsalg og Forsendelse af Gods fra 1930—31 til 1931—32 paa gennemsnitlig 22,3 pCt., medens Nedgangen for Videbæk-Banens Vedkommende kun er ca. 17 pCt., naar der regnes med det Omfang, hvori den nu benyttes.

Angaaende den højtærede Ministers Bemærkninger til Forslaget følgende:

Forrentning og Afdrag:

Som foran nævnt blev Banen bygget i en meget dyr Tid med udlagt Jord til Dobbeltspor, saa det vilde være for meget at forlange, at den skulde forrente og afdrage Anlægssummen under de for Tiden værende økonomiske daarlige Tider.

Forenkling af Driften:

Ved delvis at koble den sammen med Skanderborg—Skern Linien og indsætte Motortog Morgen og Aften eller anden hensigtsmæssig Ændring kunde betydelige Besparelser i Driften uden Tvivl finde Sted.

Trafikmængden:

De af Ministeren fremførte Tal fra første Driftsaar 1921—22 hidrører fra Efterkrigstidens store Transport af Brunkul fra Risdal til Københavns Kommune og andre Pladser, og som ophørte, da ordinære Tilstande atter indtraf, og kan saaledes ikke lægges til Grund for en almindelig Trafikmængde nu, men hvem kender Fremtiden under den „Selvforsynings Devise“, der nu hersker. Maaske der atter kunde blive Brug for en lignende Transport. Transportmængden er imidlertid stigende, hvilket vil fremgaa af følgende Tal for Januar Maaned i Aar i Sammenligning med foregaaende Aar, desuden har Statsbanerne i indeværende Aar faaet flere betydelige Fragtaftaler med Godsmottagere.

Indtægt ved udgaaet Gods:	
Januar 1932:	1 678 Kr.
Januar 1933:	3 107 —

Levende Dyr:	
	285 Stkr.
	933 Stkr.

Indgaaet Gods er væsentlig uforandret.