

Bilag 8.

Sorø—Vedde-Banen og Staten.

Af de Baner, Trafikministeren har fremsat Forslag om helt eller delvis at nedlægge, indtager Sorø—Vedde-Banen en Særstilling. Da Lovforslaget om denne Bane var til Behandling i Folketinget 23. April 1894 (Sp. 5537) og i Landstinget 30. April 1894 (Sp. 2064—83), blev det fra alle Sider erkendt, at denne Bane paa Grund af de særlige Forhold, her var til Stede, burde gives paa bedre Vilkaar end andre Baner, idet man fandt, at den lille By Sorø og dens magre Opland Nord for ikke vilde være i Stand til alene at bære Byrderne ved Banens Drift. De særlige Forhold var: Anlæg af Høng—Tølløse-Banen 2 Mil Nord for Sorø i Retning Holbæk—Slagelse, der i Rigsdagen blev betegnet som en Rovbane for Sorø By. Lovforslaget om disse 2 til Dels sammenknyttede Baner blev da ogsaa saa godt som enstemmigt vedtaget i saavel Folketing som Landsting. Naar Trafikministeren nu foreslaar Statens Erhvervelse af denne Bane, til delvis Nedlæggelse, paa Grundlag af Stykgodsudvalgets Undersøgelse, tillader Bestyrelsen sig at fremkomme med nogle Bemærkninger og Oplysninger.

Med Hensyn til de afskrækkende store Tal, Stykgodsudvalget har anført, f. Eks. at Driftsindtægten i Aaret 1929—30 har været 90 045 Kr., medens Driftsudgiften (inklusive de 3 pCt Forpagtningsafgift) har udgjort 278 894 Kr., maa bemærkes, at af Forpagtningsafgiften paa 24 811 Kr. faar Staten 14 329 Kr. tilbage i Form af Udbytte, der altsaa bør fradrages i Driftsunderskuddet, saaledes at det bliver 174 520 Kr. Naar endvidere tages i Betragtning, at der er anvendt en usædvanlig dyr Driftsmaade, 14 Tog daglig, nemlig 4 Motortog og 3 Damp tog i hver Retning med et Personalet paa 32—33 Mand, saa kan dette Driftsresultat ikke lægges til Grund for Banens eventuelle fremtidige Drift. Hvis nemlig Statsbanerne vilde drive Banen med en mindre Motorvogn, der kunde medtage et Par Godsvogne, eller Godstrafik med Traktor, da vilde Personalet (hvad Generald. selv har indrømmet) kunne nedsættes med $\frac{2}{3}$, som sammen med andre Beparelser formentlig ligeledes vil kunne sætte Driftsudgifterne paa ca. 264 565 ned med $\frac{2}{3}$ eller lig Driftsindtægten.

Endvidere er Stykgodsudvalget kommet til det Resultat, at Banelegemet er opslidt, og at en Fornyelse vil koste den forfærdende Sum af 480 000 Kr.

Da Bestyrelsen i August 1931 modtog en Forespørgsel fra Privatbanernes Moderniseringsudvalg om at deltage i Udgifterne til Sporforstærkningen, var den samme Udgift anslaaet til 240 000 Kr., medens Stykgodsudvalget knapt et Aar efter kommer til lige det dobbelte Beløb.

Med Hensyn til Banelegemets Tilstand skal man oplyse følgende. I 1919 erhvervede Statsbanerne en Bondegaard i Munkebjergby og anlagde en stor Stenfabrik, der blev drevet i stor Stil af Firmaet Henriksen & Kähler, Korsør, med en Produktion af ca. 25 000 Kbm. Sten aarlig. I ca. 10 Aar gik denne voldsomme Stenladning, foruden Masser af Grus, over Banelegemet fra Munkebjergby St., der blev paa visse Aarstider befordret regelmæssig 28 Vognladninger daglig. At dette faktisk var et Misbrug af Banen, der aldrig var bygget eller beregnet til en saa voldsom Belastning, er der ingen Tvivl om, men Jernbaneselskabet saa sig ikke i Stand til at protestere, idet Statsbanerne jo selv havde Vedligeholdelsespligten, og man kunde ikke tænke sig denne Mulighed, som nu foreligger, at Statsbanerne kommer og siger: Nu har vi ikke selv mere at køre med, og Banelegemet er blevet for daarligt til Personbefordring, derfor kommer vi til at nedlægge Driften. Dette er dog en saa skrigende Uretfærdighed mod Befolkningen, som vi indtrængende anmoder det høje Udvalg og Rigsdag om at forskaane os for.