

8. Udgiften til Erhvervelse af Banen vil som anført i Bemærkningerne til Lovforslaget Side 5 (Rigsdagstidende Sp. 3673) ikke andrage væsentlig mere end det hidtidige aarlige Driftsunderskud. Hensynet til denne Udgift kan i Betragtning heraf neppe anses som en Hindring for Lovforslagets Gennemførelse.

Skern—Videbæk-Banen.

Indholdet af den af Nr. Vium—Herborg Sogneraad og Bølling—Sædding Sogneraad samt et stedligt Udvalg indgivne Henvendelse kan sammenfattes i følgende Punkter:

1. Banens begrænsede Trafikmuligheder som Følge af, at den ikke er videreført fra Videbæk til Skive.
2. Sammenligning mellem Trafiknedgangen paa Stationer paa Hovedbanen og Stationer paa Videbæk-Banen.
3. Banens store Anlægssum.
4. Muligheder for Forenkling af Driften.
5. Bemærkninger om Godsmængden.
6. Bemærkninger om Personbefordringen.

Til de enkelte Punkter bemærkes:

1. En jernbanemæssig Nødvendighed for Tilvejebringelse af en Diagonalbane Skive—Videbæk—Skern, motiveret med Overtrafikering af den jydsk Vestbane, har aldrig foreligget. For saa vidt Anlæg af den i sin Tid vedtagne Bane fra Videbæk til Skive virkelig var blevet gennemført, vilde det have været imod Statsbanernes Interesser, og man vilde i Dag have staaet overfor et langt større Driftsunderskud paa en Bane Skern—Skive end det, Delstrækningen Skern—Videbæk udviser.

2. Det er givet, at Befolkningen paa Hovedbanens Landstationer ogsaa i stor Udstrækning har vendt sig fra Jernbanebefordring, og at Trafiknedgangen paa saadanne Stationer særdeles vel kan være forholdsvis større end paa Baner, der foreslaas nedlagt. Hertil er imidlertid at bemærke, at Hovedbanernes Drift i første Række tager Sigte paa Langvejstrafikken, der uanset de indtraadte Ændringer i Trafikforholdene endnu gør disse Baner til et uundværligt Led i Landets samlede Trafiksystem. Den stedlige Befolkning kan selvfølgelig ved at unddrage Hovedbanerne den rent lokale Befordring give Anledning til, at det Trafikberedskab, der har Lokalbefordringen til Formaal, reduceres og forringes i følelig Udstrækning, maaske kan det føre til Nedlæggelse af Landstationer, men Tanken om en Nedlægning af saadanne Baner har ikke nogen Aktualitet, og Sammenligninger mellem Forholdene paa en Hovedbane og en Lokalbane i fornævnte Henseende kan derfor ikke lægges til Grund for en Argumentering for en Lokalbanes Bevarelse.

3. Den Omstændighed, at Banens Anlægssum af forskellige Grunde har været uforholdsmæssig høj, er i den foreliggende Sammenhæng uden Betydning, da Forslaget om Nedlæggelse af Banen ikke begrundes med den store Forrentningsudgift, men med det store Driftsunderskud. Forrentningsudgiften afholdes i øvrigt *ikke* paa Statsbanernes Budget, idet Udgiften opføres i Statsregnskabet under § 16 (Ministeriet for offentlige Arbejder).

4. Mulighederne for Forenkling af Driften under Forudsætning af Anvendelse af Motorvogne er undersøgt af Stykgodsudvalget med det i Bemærkninger til Lovforslaget Side 6 (Rigsdagstidende Sp. 3675) anførte Resultat.

Den i Henvendelsen nævnte Samdrift med Skern—Aarhus-Linien i Forbindelse med Indsættelse af Motortog Morgen og Aften frembyder ikke driftsøkonomiske Fordele, idet Maskinbenyttelse og Personaleanvendelse paa nævnte Linie er tilrettelagt med fuld Udnyttelse for Øje. Forlængelse af Liniens Drift til Videbæk vil derfor kræve Indsættelse af Maskine og Personale andetsteds.

5. Hvad Trafikmængden angaar, skal for Godsbefordringens Vedkommende nævnes, at det i Bemærkningerne til Lovforslaget er anerkendt, at der udfoldes Be-