

driftsresultat for finansåret 1949—50 har givet følgende resultat:

Driftsindtægt.....	ca. 100 000 kr.
Driftsudgift.....	ca. 475 000 -
Driftsunderskudet i finansåret 1949—50 udgjorde således ca. 375 000 kr.	

Dels som følge af den svigtende trafik på banen i de sidste år, dels som følge af den store stigning i driftsudgifterne, navnlig på grund af forøgede udgifter til lønninger og kul, idet det på grund af mangel på motorvognsmateriel igen har været nødvendigt at trafikere banen med damptog, har man taget spørgsmålet om banens nedlæggelse op til fornyet overvejelse. Hertil kommer endvidere, at hovedsporets skinner, der stammer fra banens anlæg i 1892, nu er så udslidte, at en fornyelse af sporet må påbegyndes i finansåret 1951—52, hvis banen fortsat skal befares med persontog. Udgiften til denne fornyelse er anslået til ca. 1,10 mill. kr.

Til belysning af befolkningens ringe benyttelse af banen skal som eksempel anføres, at det samlede antal solgte billetter (egentlige rejsehjemler) på de tre på banen beliggende stationer Sønder-Bjerge, Tjæreby og Skælskør i de 3 sidste finansår har andraget:

1947—48.....	17 774 stk.
1948—49.....	14 144 —
1949—50.....	11 091 —

Antallet af solgte billetter har således i det sidste driftsår været 3053 stk. eller ca. 22 pct. mindre end i det foregående driftsår, og der er god grund til at antage, at nedgangen vil vedvare, fordi banens opland betjenes af adskillige rutebiler med stadig bedre forbindelse til og fra Korsør, Slagelse og Næstved.

Den samlede indtægt fra personbefordringen i 1949—50 anslås da også kun til ca. 20 000 kr.

Persontrafikkens fuldstændige svigten — også for så vidt angår trafikken fra og til andre banestrækninger — viser sig også i togenes meget ringe benyttelse. Eksempelvis kan således nævnes, at det gennemsnitlige største antal rejsende på hverdage i juli og oktober 1949 lå på henholdsvis 12 og 8 rejsende pr. tog.

Da Skælskør købstad siden 1892 har haft jernbaneforbindelse, og da der finder nogen roetransport sted, ligesom der findes enkelte private sidespor på Skælskør station, foreslår man en ordning, hvorefter befordringen af gods på banen foreløbig bibeholdes, idet den afvikles ved hjælp af en traktor, som befører godsvogne mellem

Dalmose og Skælskør. Denne kørsel vil foregå med en så ringe hastighed, at det skønnes forsvarligt at bibeholde de nuværende skinner i endnu ca. 10 år samt at forøge det nu tilladte akseltryk på 11 t til 12 t. Den ringe kørehastighed vil endvidere muliggøre nedlæggelsen af bevogtningen på nogle overkørsler.

Det skal i denne forbindelse tilføjes, at en ordning, hvorved personbefordringen nedlægges, mens godsbefordringen bibeholdtes, i henhold til lov nr. 198 af 20. maj 1933 indførtes på Sorø-Vedde banen fra 1. juli 1933.

Den vigtigste del af persontrafikken, nemlig trafikken mellem Skælskør og Slagelse, vil kunne optages af den eksisterende statsbanebilrute Skælskør-Slagelse uden nævneværdig merkørsel og uden væsentlig merudgift for de rejsende, idet billetprisen fra Skælskør til Slagelse med rutebil er praktisk taget den samme som med jernbane via Dalmose. Til besørgelse af persontrafikken mellem Skælskør og Dalmose er Statsbanerne villige til — såfremt fornøden koncession kan opnås — at oprette en rutebilforbindelse Skælskør-Tjæreby-Sdr.-Bjerge-Dalmose, hvis takster forudsættes fastsat til samme størrelse som de til enhver tid gældende jernbanetakster mellem ovennævnte stationer. Med rutebilerne tænkes foruden passagerer befordret post og rejsegods samt banepakker og lettere stykgods, der ind- og udleveres på de nuværende stationer.

Godsbefordringen tænkes afviklet med en passende traktor, idet der udføres det efter behovet nødvendige antal ture mellem Dalmose og Skælskør. Befordring af vognladningsgod, stykgods og levende dyr vil derfor fortsat kunne finde sted.

Ved den således beskrevne ordning ventes driftsudgifterne reduceret fra ca. 475 000 kr. årlig til ca. 255 000 kr. I disse reducerede udgifter er medregnet udgifter til drift af og afskrivning på den ovenfor beskrevne rutebilforbindelse. Indtægterne må påregnes ikke at blive påvirket af den ændrede driftsform, idet vilkårene for trafikanten praktisk taget bliver uændrede.

Da der for tiden ikke haves nogen traktor disponibel, må godsvognsbefordringen i de første ca. 2 år efter den ændrede driftsforms indførelse foregå ved anvendelse af damplokomotiv, hvilket vil medføre en merudgift på ca. 35 000 kr. årlig, således at besparelsen på ca. 220 000 kr. først bliver effektiv i sin helhed, når traktor kan tages i brug.

Endvidere må der i en overgangstid, indtil det frigjorte personale er blevet for-