

De sidste syv aar blev Bryrupbanens skæbne

Sidste ordinære generalforsamling i baneselskabet før likvidationen ☆ Underskuddet i det sidste driftsaar blev paa 833.892 kr. ☆ Et likvidationsudvalg paa seks medlemmer skal afvikle den 68-aarige bane, hvis lukning bliver sidste kapitel i Horsens Privatbaners 84-aarige historie

Ved en bid brød for Horsens-Silkeborg Jernbanes sidste ordinære generalforsamling før banens likvidation holdt formanden for bestyrelsen, kammerherre Schau en slags „mindetale“ over den 68-aarige bane. Det var ord af et vist vemod blandet med humor, men som ogsaa gav udtryk for den seje kamp, bestyrelsen i de senere aar har stridt i et forgæves forsøg paa at stampe imod udviklingen og bevare balancen længst muligt for egnen og dens byer.

Ved generalforsamlingen, der holdtes paa „Hejmdal“ i Horsens, aflagde kammerherre Schau beretning om banens drift i det forløbne regnskabsaar. Resultatet bliver et endeligt underskud paa 833.892 kr. mod sidste aar 692.017 kr.

Det samlede antal rejsende med tog og rutebiler udgjorde 636.866, nemlig 206.681 med togene og 430.185 med rutebilerne. Det er en

nedgang paa ca. 4,4 pct. Det gennemsnitlige daglige rejsetal var 1745 rejsende mod 1824 aaret forud. Indtægten ved personbefordringen er faldet med ca. 30.000 kr. til 1.300.000 kr. eller ca. 2,3 pct. Heraf falder halvdelen paa rutebilsdriftens personbefordring, der indbragte 945.673 kr. Indtægten pr. vognkilometer blev uforandret 1,16 kr. takket være mindre køreplansreduktioner. Udgiften steg imidlertid med 3 øre pr. km til 1,16 kr., og herved er der kun lige opnaaet en positiv balance mellem indtægter og udgifter, idet nettooverskuddet for hele bildriften kun andrager 1728 kr. mod 28.313 kr. i fjor. Lønstigningen ved rutebildriften udgjorde 6,7 pct. Horsens-Brædstrup-Silkeborg ruten er højest i indkørsel pr. km. Godsmængden paa banen gik tilbage fra 8660 tons til 8530 tons, og indtægten faldt med ca. 3000 kr. Taksterne har været uændrede i driftsaaret.

Med en enkelt undtagelse skete der ingen væsentlige ændringer i køreplanerne ved skiftet den 28. maj i aar, og der er ikke i driftsaaret sket nyanskaffelser af rutebilmateriel. Efter Horsens-Odderbanens likvidation har den daglige ledelse af rutebiltrafikken paa denne egn været henlagt til hovedkontoret i Horsens, der ligeledes er sekretariat for likvidationsudvalget. Der er grund til at tro, at det gode samarbejde, der altid har været mellem de to baner, ogsaa vil fortsætte i afviklingsperioden, og at ophævelsen af det sidste fællesskab vil forløbe uden større problemer, sagde formanden.

Der skete i aarets løb to sammenstød ved overkørsler, det ene i Bryrup, hvor føreren af en personbil blev saa alvorligt kvæstet, at han døde dagen efter. Aarsagen til sammenstødet var svigtende betjening af blinklys-signalet, og motorførerens forseelse er paadømt ved retten.

Den fremtidige trafikordning

Spørgsmalet om banens fremtid og om trafikordningen i oplandet efter banens eventuelle nedlæggelse har i høj grad beskæftiget bestyrelsen, fortsatte kammerherre Schau. Det første spørgsmål er jo afgjort med beslutningen om banens likvidation den 31. marts 1968. Bestyrelsen har ment, at det rigtige i stedet for jernbaneselskabet maatte være et kommunalt trafikelskab, men der har dog ikke kunnet opnaas en bæredygtig kommunal tilslutning til et forslag herom. Formanden beklagede opgivelsen

af disse planer. Grunden til kommunalbestyrelsernes tilbageholdenhed overfor forslaget maatte formentlig søges i en vis ængstelse for at foretage investeringer paa et omraade, hvor man regner med, at andre gerne vil investere, og i, at kommunerne nødt vil forpligte sig fremover. Trafikudvalget for Skanderborg amt har nu faaet en del ansøgninger til rutebilkoncessionerne, men saa vidt vides, er der endnu ikke truffet beslutning om, hvorvidt de private rutebilejere eller Statsbanerne skal overtage rutebildriften.

Det var nødvendigt med endnu et driftsaar

Sluttelig i sin beretning sagde formanden bl. a.: — Saa nærmer vi os da med stærke skridt den dag hvor der gives afgang til det sidste tog paa Horsens Privatbaner. Banernes virke vil da i alt have strakt sig over 84 aar, hvoraf Bryrupbanen har været med i 68 aar. De betydelige forventninger, der i sin tid blev stillet til banen, maa vel stort set siges at være indfriet og den har i høj grad været medvirkende til fremkomsten af nye, blomstrende smaabyer, endnu før man kendte begrebet egnsudvikling. Her skal ogsaa mindes den værdifulde tjeneste, som banen udførte under to verdenskrige.

Udviklingen har vist, at det var helt nødvendigt med fortsat drift ogsaa i 1967-68. Personalet fik derved en rimelig frist til at indrette sig paa banens standsning. Med de mange interesser, der skal varetages i forbindelse med rutebildriftens overgang paa andre hænder, skal det nok vise sig, at der bliver god brug for det sidste driftsaar, og opstaar der uenighed mellem de forskellige amters trafikudvalg, saaledes at sagerne ender i landsnævnet, kan der let blive tale om tidsnød. Den almindelige udvikling paa arbejdsmarkedet har formentlig en andel i, at det foreløbig er gaaet godt med at holde paa personalet. Det er slet ikke saa let for en jernbanemand, der er lidt op i aarene, at gaa hen og finde et nyt job. Hertil kommer en betydelig trofasthed hos personalet overfor den virksomhed, hvortil de fleste har været knyttet i en lang aarrække.

Lukningen af Bryrupbanen og før denne af de tre andre Horsensbaner er ikke noget specielt fænomen for denne bane og for denne egn. De stadigt stigende omkostninger, navnlig forhøjelsen af lønninger, gør driften urentabel. Hertil kommer, at den individuelle befordring med egne motorkøretøjer vokser stærkt og ogsaa efterhaanden er en haard konkurrence til rutebildriften.

Formanden priste direktør Damgaard Andersens intense arbejde gennem aarene for at modvirke driftsunderskuddene. Intet har været uforsøgt, men forholdene har medført, at der desværre ikke er

opnaaet tilstrækkeligt gunstige resultater paa dette omraade. Den stadige usikkerhed omkring banens fremtid har eksempelvis sikkert i høj grad medvirket til, at industri-selskaber i større omfang har været betænkelige ved at knytte deres skæbne til banen.

Kammerherre Schau rettede en tak til de kommuner, der har støttet vanen i driftsaaret, til banens trofaste kunder, til personalet og ikke mindst til direktør Damgaard Andersen for hans store og udmærkede arbejde i banens tjeneste. Han staar nu ved et vendepunkt i sin tilværelse, men vi haaber meget, at der paa anden maade vil blive brug for hans store indsigt og rige evne kombineret med hans store personlige elskværdighed.

Direktør Damgaard Andersen takkede paa egne og personalets vegne for de snukke ord samt for godt samarbejde med bestyrelsen og kommunerne. — Naar det er gaaet, som det er gaaet, er aarsagen ganske lige til: Paa syv aar er der sket en fordobling af motorkørslen i Danmark, og i samme tidsrum er vore lønninger blevet fordoblet, uden at banens indtægter har kunnet forøges tilstrækkeligt. Verden i dag er meget forskellig fra verden for ti aar siden. Det er grunden til, at Bryrupbanen lukker.

Direktøren gennemgik derefter banens regnskab og status. De største driftsindtægter er personbefordringen med 1.299.709 kr., gods og kreaturbefordringen med 348.579 kr. og postens befordring med 203.577 kr. De samlede udgifter incl. reguleringstillæg til pensionister samt pensionspræmie for aktive tjenestemænd har udgjort 2.722.439 kr. Resultatet af banens drift er som nævnt et driftsunderskud paa 833.892 kr. Der er indsendt andragende til privatbaneudvalget om at komme i betragtning ved fordelingen af de midler, staten stiller til raadighed som tilskud til vanskeligt stillede privatbaners underskud. Sidste aar dækkede staten 65 pct. af underskuddet. Under forudsætning af noget lignende i aar skal der efter generalforsamlingen opkræves et beløb paa 378.301 kr. svarende til andel i restunderskud for 1966-67 og rest i andel af anslaaet underskud 1967-68. Det førstnævnte beløb udgør 334.401 kr., hvoraf der a conto er dækket 243.600 kr. Kommunerens andel i underskud mv. 1967-68 vil udgøre 437.500 kr., hvoraf der a conto er indbetalt 149.999 kr. — Der bliver herefter til rest at betale 378.301 kr.

Beløbet fordeles paa kommunerne saaledes:

Skanderborg amtskomm.	86.234 kr.
Horsens købstadkomm.	59.305 kr.
Silkeborg købstadkomm.	73.827 kr.
Them kommune	32.017 kr.
Vinding-Bryrup-Vrads	24.594 kr.
Grædstrup	8380 kr.
Brædstrup	43.266 kr.
Tønning-Træden	17.076 kr.
Østbirk-Yding	27.131 kr.
Lundum-Hansted	3231 kr.
Sdr. Vissing-Voerladegaard	3237 kr.

Generalforsamlingen godkendte, at likvidationen af banen foretages af seks likvidatorer, hvoraf staten udpeger tre, amtskommunen 1, de to bykommuner 1 og sognekommunerne 1.

Som statens repræsentant ved generalforsamlingen var mødt ekspeditionssekretær Folberg.