

Hørve-Vørslev jernbane

I. INDLEDNING.

Banen er åbnet for drift i året 1919; dens driftslængde er 21,1 km.

Anlægsudgifterne vedrørende banens oprindelige anlæg udgør 2.269.600 kr.

Midlerne til banens anlæg er tilvejebragt ved aktietegning, og aktiekapitalen udgør 2.269.600 -

fordelt med 50 % til staten

- - ca. 47 % - kommunerne

- - - 3 % - private

Til moderniseringsforanstaltninger er der i henhold til lov nr. 53 af 14. marts 1931 af staten ydet banen et lån på 95.000 kr.

Til moderniseringsforanstaltninger i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 er udført følgende arbejder:

Indkøb og modernisering af 1 motorvogn 54.584 kr.

Modernisering af 1 personvogn 31.519 -

Tryklufthremse på 2 damplokomotiver 22.308 -

- - 1 vogn 4.758 -

113.169 kr.

Daglyssignal i Hørve (endnu ikke udført) ca. 2.000 -

ca. 115.169 kr.

Midlerne til moderniseringen er tilvejebragt således:

Fonds 65.169 kr.

Kommuner 15.000 -

Staten 35.000 -

115.169 kr.

Banen har driftsfællesskab med Odsherredsbanen i henhold til overenskomst approberet af ministeriet for offentlige arbejder d. 2/8 1952.

Banen har tilslutning til statsbanestationen i Vørslev og til Odsherredsbanens station i Hørve.

Tilslutningsafgiften for Vørslev station udgør for tiden ca. 7.900 kr. årligt. Hørve-Vørslev banens andel i udgifterne på Hørve station, der samtidig fungerer som toglederstation og som leder af bilruten Hørve-Kalundborg, er for tiden ca. 12.000 kr. årligt.

II. OVERBYGNINGEN m. v.

Banens hovedspor er anlagt med 22,45 kg skinner, der nu har en alder af ca. 35 år.

Med den nuværende trafik må skinnerne antages at kunne anvendes endnu i en længere årrække.

Banen er uindhegnet. Maksimalhastigheden er nu 45 km i timen, men hastigheden vil kunne forøges til 60 km i timen (dog med visse indskrænkninger for enkelte strækninger), hvis forholdene skulle gøre det ønskeligt.

III. STATIONER m. v.

Banen har inkl. Hørve og Vørslev 6 betjente stationer og 2 ubetjente holdepladser, der dog har sidespor, samt et privat sidespor. På banens egne stationer og holdepladser findes bygninger med bolig. På Føllenslev station ejer banen foruden stationsbygningen tillige et posthus med bolig for postmesteren.

Banen har remiser i Hørve og Vørslev med tilsammen 4 lokomotivpladser.

Den samlede brandforsikringssum for banens bygninger udgør ca. 783.900 kr.

IV. JERNBANEMATERIEL.

Materiellet består af:	Forsikringssum
2 damplokomotiver	64.000 kr.
1 diesellokomotiv	207.000 —
1 dieselmotorvogn (125 hk)	101.000 —
2 personvogne	77.700 —
1 rejsegodsvogn	30.000 —
3 lukkede og 6 åbne godsvogne	104.800 —

Den ene personvogn og motorvognen er moderniserede. Den anden personvogn anvendes sjældent. Samtlige godsvogne har en bæreevne af 15 t.

Kørte kilometer.

	Damptog	Motortog	Desuden på DSB stræk.
1938/39	3.836	77.952	
1952/53	84	99.780	7.196
1953/54	483	79.313	1.968

V. KØREPLAN FOR TOG.

Gennemsnitlige antal daglige tog og rutebilture:

	Hverdage			Søn- og helligdage	
	Godstog	Personfø- rende tog	Rutebil- ture	Personfø- rende tog	Rutebil- ture
Sommeren 1953	1	9	ca. 3	12	2
Vinteren 1953/54	ca. 3	7	ca. 5	10	4

Der vedlægges køreplan for vinteren 1953/54, der er omtrent uændret fra sommerkøreplanen 1953, af hvilken ingen overskydende eksemplarer forefindes.

VI. AUTOMOBILDRIFT.

Fra 1948 har Hørve-Vørslev banen drevet omnibusruten Havnso-Jyderup.

Fra sommeren 1953 er påbegyndt en bilrute fra Hørve til Kalundborg. Bilruten passerer alle banens stationer og holdepladser med undtagelse af een, og da de enkelte rutebil-

ture er supplement til toggangen, er foruden togene tillige anført rutebilturene på skemaet under V.

Nogle rutebilture fra Havnsø-Jyderup ruten, som i sommeren videreførtes over en del af strækningen langs banen, er ikke medregnet i skemaet under V, idet disse ture senere er opgivet.

Fra sommeren 1954 er rutebiltrafikken langs banen udvidet ved overtagelse i fællesskab med Odsherredsbanen af bilruten Nykøbing Sj.-Kalundborg, hvis linieføring på strækningen Hørve-Kalundborg nu følger den lokale rute, således at også denne gennemgående bilrutes ture indgår som led i trafikken langs banen.

Det på ovennævnte ruter anvendte materiel er følgende:

Havnsø-Jyderup: 27 pers. Dodge (benzin), årg. 1948, forsikringssum	28.000 kr.
Hørve-Kalundborg: 28 pers. Chevrolet (benzin), årg. 1948, forsikringssum...	30.000 -

Desuden er banen i fællesskab med Odsherredsbanen med halvpert til hver ejer af en omnibus til drift af ruten Nykøbing Sj.-Kalundborg, og i fællesskab med statsbanerne og Odsherredsbanen er Hørve-Værsløv banen ejer (med $\frac{1}{6}$) af 4 omnibusser til drift af ruten Holbæk-Kalundborg. Om årgang og mærke etc. af disse vogne henvises til den for Odsherredsbanen udarbejdede oversigt.

På omnibusruten Havnsø-Jyderup	er der kørt 41.923 vognkm i 1953/54
— — — Hørve-Kalundborg — — —	35.674 — — —

Hørve-Værsløv banen har i forbindelse med Odsherredsbanen forgæves søgt koncession på omnibusruten Havnsø-Holbæk, der drives af den hidtidige mangeårige indehaver. Ruten går gennem flere kommuner, der ikke er interesseret i banen, og den skærer banen i Føllenslev, men har foruden Føllenslev og Havnsø ingen berøring med Hørve-Værsløv banens opland.

Der udbringes gods i Føllenslev, og der besørages gods til og fra Sejro-Havnsø færgen ved banens foranstaltning. Kørselen besørages af en privat vognmand. Sammen med Odsherredsbanen er der etableret godsudkørsel fra Hørve Station. Fra de øvrige stationer finder der ikke godsudkørsel sted.

VII. DET VED BANEN ANSATTE PERSONALE.

Banen beskæftiger pr. $\frac{31}{3}$ 1954 7 fast ansatte tjenestemænd og 2 ekspeditricer. I antallet af tjenestemænd er ikke medregnet det med Odsherredsbanen (og Hong-Tølløse banen) fælles administrations- og værkstedspersonale m. v. samt personalet på Hørve station. Stationerne bestyres foruden af 2 ekspeditricer af en stationsmester og en trafik-ekspedient. Af de ansatte er 2 ansatte efter $\frac{1}{4}$ 1943.

Lønningsudgiften (inkl. uniform) udgjorde for det faste personale i 1953/54 ca. 114.300 kr., hvortil kommer ca. 3.700 kr. til særlige ydelser. Pensionsudgifterne udgjorde i 1938/39 4.816 kr., hvoraf 2.395 kr. var reguleringstillæg til pensionister. I 1952/53 var pensionsudgiften 37.735 kr. (heraf reguleringstillæg 29.770 kr.) og i 1953/54 var de tilsvarende tal 39.663 kr. (30.755 kr.).

Af det fast ansatte personale er ingen beskæftiget ved rutebildriften, men ledelsen af denne drift (hovedkontoret og Hørve station) kan skønsmæssigt anslås at medføre en årlig lønudgift på 1.000 kr.

Banens lønudgift til løsarbejdere udgjorde i 1953/54 ca. 69.200 kr., svarende til helårsbeskæftigelse for ca. 7 mand. Ca. 20.700 kr. (2 mand) vedrørte omnibusdriften.

VIII. TARIFFORHOLD.

Banens takster er sidst forhøjet i 1951. (I forbindelse med overtagelsen af omnibus-ruten Nykøbing Sj.-Kalundborg er billettaksterne mellem Nykøbing m. v. og Værsløv m. v. nedsatte, medens de lokale takster er uændrede).

Indtægten pr. personkilometer udgjorde i 1953/54	16,15	øre
— — tonkilometer — — —	25,27	—
Middeltransportlængde for personer (pr. jernbane) var	11,4	km
og — — gods — — —	16,4	—

IX. TRAFIKTAL.

	1938/39	1952/53	1953/54
Antal rejser bane og bilruten Hørve-Kalundborg	25.071	44.644	50.454
Personkilometer	316.945	530.137	ca. 630.000
— pr. banekilometer	15.021	25.125	— 27.000
Højeste antal rejsende indenfor 2 timer:			
daglig			— 50
ved spidsbelastning			— 200
Tons gods på jernbanen	23.310	21.834	24.640
Tonkilometer på jernbanen	366.157	348.998	405.232
— pr. banekilometer	13.353	16.540	19.205
Antal rejsende med rutebil Havnso-Jyderup		20.991	17.970
— pladskilometer med rutebil		1.201.770	1.131.921

Godstransporterne afvikles i alt væsentligt i 9 måneder af året med et dagligt godstog i den ene retning og med et blandet tog i modsat retning. I roesæsonen (oktober-december) indsættes flere godstog, og der afleveres dagligt, mens kampagnen står på, 120-250 t sukkerroer (netto) på Værsløv station. Af denne mængde kommer ca. $\frac{1}{3}$ fra Odsherredsbanens stationer, medens resten kommer fra banens egne stationer.

Lidt over halvdelen af sukkerroerne til Gørlev fra Hørve-Værsløv banens og Odsherredsbanens opland transporteres med jernbane.

De væsentligste transportartikler på jernbane har i 1953/54 været: Rodfrugter og sukkerroeaaffald ca. 18.300 t, foderstoffer ca. 1.900 t, gødning ca. 900 t, fisk ca. 600 t og kul ca. 500 t.

X. SAMLET ØKONOMISK OVERSIGT FOR DRIFTSÅRENE 1938/39 OG 1950/51-1953/54.

	1938/39 kr.	1950/51 kr.	1951/52 kr.	1952/53 kr.	1953/54 kr.
Indtægt af personbefordring .	19.839	99.102	102.759	105.951	113.026
— — godsbefordring ...	39.766	117.752	123.331	104.199	107.966
— — postbefordring ...	4.469	8.813	10.527	10.685	11.156
Andre indtægter	9.936	12.995	16.171	13.665	11.834
Samlet driftsindtægt	74.010	238.662	252.788	234.500	243.982
Samlede driftsudgifter	106.268	331.243	342.952	380.388	388.850
(uden afskrivninger, forrentning af lån, henlæggelser og forpagtningsafgifter).					
At overføre:	106.268	331.243	342.952	380.388	388.850

	1938/39 kr.	1950/51 kr.	1951/52 kr.	1952/53 kr.	1953/54 kr.
Overført:	106.268	331.243	342.952	380.388	388.850
Renter af lån:					
a) Moderniseringslån	1.765	885	836	729	618
b) Prioritetslån og andre faste lån	0	0	0	0	0
Afdrag på lån:					
a) Moderniseringslån	1.359	2.239	2.368	2.474	2.585
b) Prioritetslån og andre faste lån	0	0	0	0	0
Afskrivning på rutebiler	0	9.382	9.633	9.633	9.633
Henl. til afskrivningsfonden					
Samlet udgift	109.392	343.749	355.789	393.224	401.686
Endeligt resultat	÷ 35.382	÷ 105.087	÷ 103.001	÷ 158.724	÷ 157.704

Statsbanernes indtægt af gennemgående billetter og direkte ekspederet gods til og fra Hørve-Værslev banen var ca. 200.000 kr. i 1952/53.

XI. BANENS STILLING I ØKONOMISK HENSEENDE.

Status pr. 31. marts 1954

Aktiver:

Anlægget	kr. 2.269.600,00
Nyanlæg	— 64.138,29
Rutebiler m. v.:	
Anskaffelsesværdi	kr. 64.217,60
Afskrevet pr. 31/3 1953	— 42.398,47
	kr. 21.819,13
Afskrevet i 1953/54	— 9.632,51 — 12.186,62
Diverse debitorer:	
Moderniseringsarbejder	kr. 113.068,93
Andre nye arbejder (viadukt)	— 5.521,07 — 118.590,00
Boligfonden:	
Obligationer	kr. 12.274,67
Bog 35.575	— 53.027,21
Renter og afdrag juni 1953	÷ — 289,74
Rutebilkonto	— 10.135,89 — 75.148,03
Maskinskadefonden	— 2.820,82
Baneafdelingens lager	— 738,58
Maskinafdelingens lager	— 7.736,31
Kassebeholdning ved stationerne	— 13.672,23
Postgirokonto	— 14.404,28
Debitorer pr. 31/3 1954 (mellemdregning)	— 49.829,35
Driftsunderskud 1919/20	— 18.000,00
— 1953/54 (endelig resultat)	— 157.704,29
	<u>kr. 2.804.568,80</u>

Passiver.

Aktiekapital		kr. 2.269.600,00
Statslån til modernisering (lov nr. 53/1931)	kr. 13.731,97	
÷ afdrag	— 2.585,46	
	kr. 11.146,51	
Rente og afdragsfrit lån	— 47.500,00	— 58.646,51
(Den rente- og afdragsfrie del af lånet har pantsikkerhed i et diesellokomotiv).		
Statslån til lkt.-istandsættelse (dette lån har pantsikkerhed i lokomotiv H.V.J. nr. 14). Lånet er rente- og afdragsfrit i henhold til skrivelse af ² / ₁₂ 1946 fra ministeriet		— 5.491,78
Statslån, rente- og afdragsfrit (lov af ³⁰ / ₃ 1920)		— 18.000,00
Modernisering (lov nr. 130/1948):		
Statslån	kr. 33.156,08	
Kommunelån	— 15.000,00	
Fonds m. m.	— 63.309,27	— 111.465,35
Lån til anskaffelse af rutebiler		— 12.186,62
Boligfonden		— 75.148,03
Maskinskadefonden		— 2.820,82
Depositokonto:		
Præmier	kr. 6.752,78	
Überigtigede efterkrav	— 1.029,08	
Abonnementskort	— 14,00	— 7.795,86
Kreditorer pr. ³¹ / ₃ 1954 (mellemregning)		— 66.774,22
Kassekonto (mellemregning med O.H.J. og H.T.J.)		— 10.619,63
Kassekredit i Landmandsbanken		— 131.338,79
Underskuddsdækning à conto		— 26.474,14
Henlæggelse til erhvervelse af rutebiler		— 8.207,05
		<u>kr. 2.804.568,80</u>

I forbindelse med banens modernisering i henhold til lov nr. 130/1948 har de i banens drift interesserede kommuner garanteret for betaling af underskuddet indtil 1. april 1956.

Banens drift har som regel givet underskud, der er betalt af de i banens drift interesserede kommuner og under og efter sidste krig af staten med indtil 60 %.

Den allerede påbegyndte overførelse af persontrafikken til den langs banen løbende bilrute må påregnes fortsat i det omfang bevarelsen af godstrafikken på banen vil muliggøre reduktion af togenes antal.

Det nuværende jernbanemateriel må antages at være tilstrækkeligt til bestridelse af banens trafik, således at der ikke foreløbig vil være noget behov for modernisering heraf. Det vil være nødvendigt med visse mellemrum at forny rutebilmateriellet, ligesom det vil være ønskeligt at overgå til dieseldrift på bilruterne.

Supplerende oplysninger.

HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Direktøren.

Holbæk, den 28. september 1954.

Til

PRIVATBANEKOMMISSIONEN AF 1954,
ministeriet for offentlige arbejder,
Slotsholmsgade 10 R.,
København K.

I besvarelse af kommissionens skrivelse af 24. ds. skal man oplyse følgende for Hørve-Vørslev jernbane:

1. *Jernbane:*

Da bilruten Hørve-Vørslev-Kalundborg løber langs med banen, og billetter til tog og rutebil er gyldige i flæng, vil en adskillelse af indtægten imellem tog og rutebiler ikke være mulig. Der er i rutebilerne solgt billetter for 15.165 kr. i 1953/54, men rutebilerne har ud over dette tal befordret en betydelig mængde rejsende med gennemgående billetter fra statsbanerne, ligesom en del af rutebilernes rejsende må antages at have løst billet til bilerne på stationerne.

	1952/53	1953/54
Antal rejser	44.644	50.454
— tons gods	21.834	24.640
Indtægt af personbefordringen	60.489 kr.	63.704 kr.
— — godsbefordringen	99.236 —	102.399 —
Samlet indtægt	182.625 —	187.647 —

2. *Automobilruten Havnso-Jyderup:*

Antal rejser	20.991	17.970
— tons gods	—	—
Indtægt af personbefordringen	45.462 kr.	49.322 kr.
— — godsbefordringen	4.963 —	5.567 —
Samlet indtægt	51.875 —	56.335 —

3. *Lastbiler:* intet.

Af den til kommissionen v. skr. af ³⁰/₆ d. å. (indsendt d. 9. juli) opgivne samlede driftsudgift

vedrører følgende:	380.388 —	388.850 —
Jernbanen	333.693 —	307.001 —
Rutebilerne	46.695 —	81.849 —

Det bemærkes, at udgifterne til afskrivning på rutebilerne ikke er ens i skrivelse af ³⁰/₆ 1954 til kommissionen og i driftsberetningen. Årsagen hertil er, at der i driftsberetningen under afskrivning er medregnet afskrivninger på en hos Odsherredsbanen lejet rutebil til drift af Hørve-Kalundborg ruten.

Hørve-Vørslev jernbanes lån udgjorde pr. $31/3$ 1954:

	Lånets størrelse kr.	Afdrag kr.	Renter kr.
Moderniseringslån ifølge lov nr. 53/1931	58.647	2.696	507
Af lånet er 47.500 kr. afdrags- og rentefrit.			
Statslån til lokomotivstandsættelse	5.492		
Lånet er afdrags- og rentefrit.			
Statslån ifølge lov af $30/3$ 1920	18.000		
Lånet er afdrags- og rentefrit.			
Lånet i boligfonden til anskaffelse af rutebiler	12.187	8.094	185
Kassekredit i Landmandsbanken	131.339	—	12.652
Statsbanernes indtægt af personbefordringen (incl. blankobilletter) 1952/53 ca. 90.000 kr.			

Erik Johansen.

BILAG 20b.

HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE
Direktøren.

Holbæk, den 23. juli 1954.

PRIVATBANEKOMMISSIONEN AF 1954,
ministeriet for offentlige arbejder,
Slotsholmsgade 10 R,
København K.

Vedr.: Hørve-Vørslev jernbanes indtægt ved postekspedition i april måned 1954 og ved postbefordring i regnskabsåret 1953/54.

I besvarelse af kommissionens henvendelse af 21. maj d. å. meddeles, at Hørve-Vørslev jernbane for april måned 1954 har modtaget kr. 914,00 for postekspedition. Beløbet fordeles sig således:

Starreklinte station	kr. 205,00
Eskebjerg station	— 467,00
Alleshave station	— 242,00

Ialt ... kr. 914,00

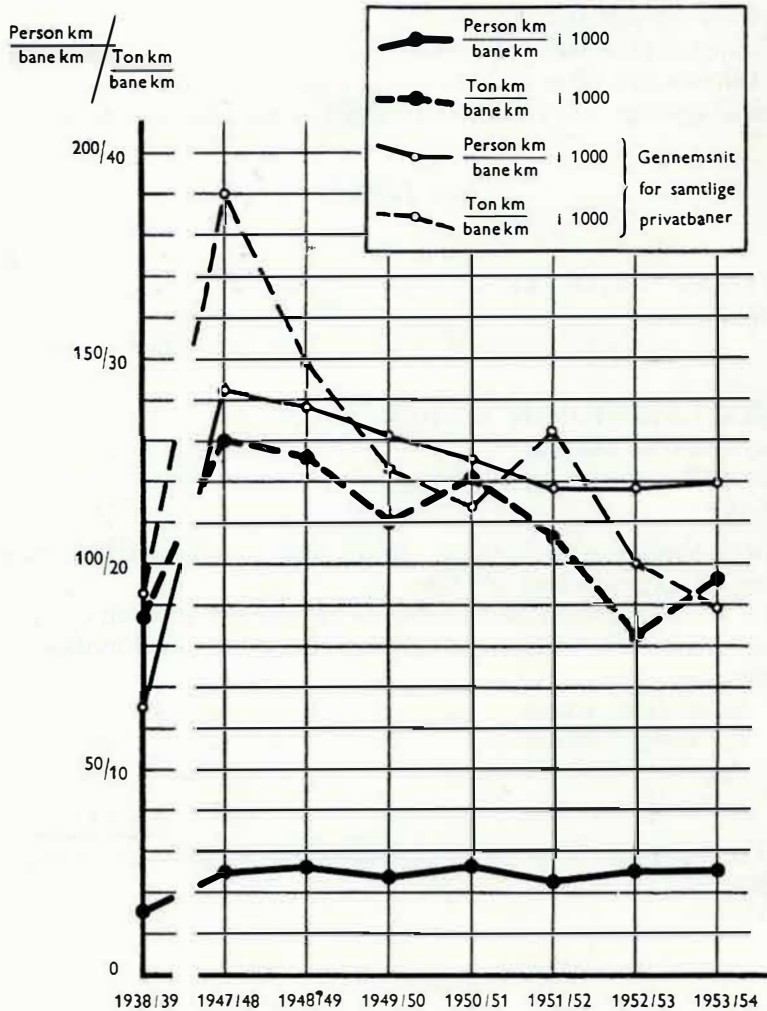
Endvidere er i regnskabsåret 1953/54 for postbefordring pr. jernbane modtaget 9.710 kr.
og for postbefordring pr. rutebil 1.446 —

Ialt ... 11.156 kr.

Erik Johansen.

Hørve-Vørslev jernbane.

TRAFIKDIAGRAM.



HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE
Bestyrelsen.

Holbæk, den 6. september 1955

PRIVATBANEKOMMISSIONEN AF 1954,
ministeriet for offentlige arbejder,
Slotsholmsgade 10 R,
København K.

Ved kommissionens møde i Holbæk den 9. februar d. å. blev der fra banens side fremlagt en plan til besparelse i driftsudgifterne, men på grund af det korte varsel og forskellige ikke afsluttede forhandlinger og undersøgelser måtte tallene blive rent foreløbige.

Som det vil fremgå af side 4 og 5 i formandens redegørelse, som blev omdelt til kommissionens medlemmer, forudsatte den opstillede plan en årlig besparelse på 66.000 kr., hvoraf de 32.000 kr. vedrører pensionisternes reguleringstillæg, medens de resterende 34.000 kr. skulle opnås på forskellig måde. Forhandlingerne og undersøgelserne vedrørende disse sidste besparelser er nu afsluttede, og man skal derfor tillade sig kort at redegøre for sagernes forløb siden mødet med kommissionen.

	Påregnet årlig besparelse den 9. februar 1955	Opnået årlig besparelse el. indtægts- forøgelse d. 1. sept. 1955
1. Ved mødet den 9/2 forudsattes, at postvæsenet skulle bidrage mere til opretholdelsen af stationerne end hidtil, og der regnedes med en besparelse på	8.000 kr.	
Postvæsenet har af principielle grunde ikke kunnet gå med hertil, men yder i stedet større betaling for postens befordring i tog og rutebiler end hidtil. Der er herved opnået en indtægtsstigning på		6.700 kr.
2. Tilslutningsvederlaget i Værsløv reduceres til 300 kr. om året	8.000 —	7.600 —
3. De tre baners andele i hovedkontorets udgifter beregnes fremtidig i forhold til banernes omsætning, og Hørve-Værsløv banens andel nedsættes herved fra for tiden 16 % til 11 %, men udgiften stiger samtidig på grund af lønstigning m. v.	8.000 —	9.100 —
4. På grund af mindre togantal reduceres Hørve-Værsløv banens andel i udgiften til personalet på Hørve station fra 25 % til 20 %. Udgiften nedsættes endvidere ved en fornylig gennemført reduktion af mandskabet, men den vil stige på grund af lønstigninger	2.000 —	2.800 —
At overføre:	26.000 kr.	26.200 kr.

	Overført:	26.000 kr.	26.200 kr.
5. Banernes andel i udgifter til mandskab og materialer til vedligeholdelse af godsvogne beregnes fremtidig i forhold til vognakselkilometer i stedet for godstonkilometer, og Hørve-Vørslev banens andel reduceres herved fra 28 % til 15 %		0 —	2.600 —
6. Der spares i renter ved loven om statens forskudsvisse andel i underskuddsdækningen renten af 60.000 kr. i 10 måneder og ved større forskudsbetaling fra kommunerne renten af 15.000 kr. for hele året		5.000 —	4.500 —
7. De årlige afdrag og renter på moderniseringslånet i henhold til loven af 1931 betales af boligfonden		5.000 —	3.200 —
		<u>34.000 kr.</u>	<u>36.500 kr.</u>

Med udgangspunkt i driftsregnskabet for 1954/55 kan følgende budget for 1956/57 opstilles i store træk:

Indtægt 1954/55	265.800 kr.
Forøget indtægt ved postbesørgelse (jfr. foran)	6.700 —
Forøget personindtægt, fordi omnibusruten Nykøbing-Kalundborg først begyndte ^{22/5} 1954	5.000 —
Forøget personindtægt på grund af takstforhøjelse	3.500 —
Forøget godsindtægt på grund af takstforhøjelse og med påregnet normal sukkerroehøst	19.000 —
	<u>300.000 kr.</u>
Udgifterne 1954/55	418.200 kr.
+ afdrag på moderniseringslån	2.700 —
	<u>420.900 kr.</u>
÷ opnåede besparelser (36.500 ÷ 6.700 jfr. foran)	29.800 —
	<u>391.100 kr.</u>
Udgiftsstigninger på grund af dyrere benzin og vægtafgift og som følge af forhøjelse af reguleringstillæg og dyrtidstillæg på andre poster end de foran nævnte	8.900 —
	<u>400.000 kr.</u>

Der er ved den foran nævnte opstilling ikke taget hensyn til, at yderligere besparelser påregnes opnået blandt andet ved allerede foretagne indkøb af billige sveller til det kommende driftsår, og ved at flere udgiftsposter i 1954/55 har været ekstraordinært store, som for eksempel snerydning og godsvognsvedligeholdelse, men der er på den anden side heller ikke taget hensyn til muligheden for lønstigninger ud over den påregnede pristalsmæssige stigning.

Med en indtægt på 300.000 kr. og en udgift på 400.000 kr. bliver underskuddet på 100.000 kr. eller 33 % af indtægten, *hvilket svarer til det gennemsnitlige »endelige resultat« for 1954/55 for samtlige Danmarks privatbaner* (freregnet 4 baner, der har overskud på selve driften).

Med den foran beskrevne forbedring af banens økonomi vil statens udgifter ved banens bevarelse blive reduceret så meget, at staten næppe vil opnå nogen økonomisk gevinst ved banens lukning, idet dette blandt andet som tidligere påpeget vil betyde bortfald af betydelige transportindtægter for Odsherredsbanen og statsbanerne.

Som det fremgår af hoslagte siden mødet i Holbæk i februar modtagne erklæringer fra Gørlev sukkerfabrik og fra Havnsø fiskeriforening, ville banens lukning tillige være til væsentlig skade for egnens erhvervsinteresser.

Den i sidste driftsår foretagne omlægning af trafikken har betydet en gennemgribende ændring af banens forhold såvel trafikalt som økonomisk.

Som det fremgår af den tidligere over for kommissionen afgivne redegørelse og af foranstående oplysninger vil det først være muligt fra 1. april 1956 at drage den fulde nytte af omlægningen. Banens forhold er således endnu i støbeskeen, og det vil være for tidligt at afsige en endelig dom om banens fremtid. Bestyrelsen skal derfor indtrængende anmode om, at kommissionen vil give banen mulighed for ved forsat drift at opnå andel i de fordele, som vil blive tilbudt banerne, når kommissionens arbejde er afsluttet.

P. B. V.
Johns. Olsen,
formand.

Erik Johansen,
direktør.

Afskrift.

Bilag til bilag 20d.

A/S DE DANSKE SUKKERFABRIKKER

Slotsholmsgade 22,
København K.

Den 9. juni 1955.

ODSHERREDS JERNBANE,
HØNG-TØLLØSE JERNBANE,
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE
Holbæk.

Vedr. j.nr. 15/21. Hørve-Værsløv banens fremtid.

I anledning af hr. direktørens skrivelse af 7. ds. til driftsbestyrer P. A. Møller kan vi herved meddele, at det har stor betydning for Gørlev Sukkerfabrik, at Hørve-Værsløv banen opretholdes også under hensyn til, at en nedlæggelse af denne bane vil medføre, at alle vore leverancer til og fra praktisk taget alle Odsherredsbanens stationer vil bortfalde. Forholdet er nemlig det, at fabrikkens oparbejdning om søndagen er betinget af roeleverancerne fra disse baner. Hertil kommer, at fabrikken i tidsrummet fra lørdag aften til mandag morgen – i hvilket tidsrum vognmændene ikke kører – ikke vil kunne komme af med det affald, der nu transporteres på de nævnte baner; denne manglende aftagning af affald vil være meget uheldig dels for roedykkerne, da affaldet meget hurtigt går i gæring, dels for fabrikken, da denne ikke kan skaffe den hertil fornødne affaldsplads.

Under hensyn hertil vil vi meget henstille, at Hørve-Værsløv jernbane ikke nedlægges.

Venlig hilsen
Aktieselskabet De danske Sukkerfabrikker.
(sign.) Henry Dohn.

Afskrift.

Bilag til bilag 20d.

HAVNSØ FISKERIFORENING*Havnsø, i juni 1955.***PRIVATBANEKOMMISSIONEN AF 1954.**

Vi undertegnede fiskere i Havnsø skal herved henstille til den ærede kommission at skaffe muligheder for Hørve-Værsløv banens bevarelse, da banens nedlægning vil betyde forringede afsætningsmuligheder for den landede fisk, fordi fisken derfor må afsættes i hele billadninger i stedet for som nu, hvor afsætningen kan ske som stykgods i mindre partier til bedre lønnede priser.

Carl Villadsen.
 Viggo Sørensen.
 Niels Wejlemand.
 Orla Wejlemand.
 Viggo Jørgensen.
 Vilh. Willadsen.
 Frederik Kristensen.
 Charles Hanson.
 Frederik Larsen.
 Poul Nielsen.
 Johs. Wejlemand.
 Lars P. Villadsen.
 Børge Larsen.
 Erik Jørgensen.
 Ejner Christensen.
 Max Thomsen.

Christian Christensen.
 Ernst Nielsen.
 Eli Hansen.
 Hans Villadsen.
 Ejvind Christensen.
 Kristian Larsen.
 Reinholt Nordahl.
 Jens P. Nordahl.
 Ernst Larsen.
 Holger Villadsen.
 Laurits Rasmussen.
 Kristian Jakobsen.
 Erling V. Jensen.
 Vald. Villadsen.
 Folmer Villadsen.
 Hans Hansen.

*f. Havnsø fiskeriforening,
 Føllenslev.
 Johs. Jensen, formand.*