

over for Himmerlandsbanerne, dog med den store Forskel, at en Sporforstærkning af Banens ca. 12 Kilometer kun vil andrage en Brøkdæl af det Beløb, der udkræves til Himmerlandsbanerne, og at Banen som Følge af sin korte Udstrækning muligvis selv med daarligt Spor fortsat vil kunne drives alene som Godsbane paa lignende Maade som nu Strækningen Sorø—Vedde, altsaa som en Art Sidespor med Traktorkørsel.

11 og 12. Banestrækningerne *Viborg—Herning* og *Langaa—Silkeborg—Bramminge* har ikke været undersøgt af Stykgodsudvalget, endskønt deres Driftsresultater utvivlsomt ligger forholdsvis endog meget daarligt. For disse Baners Vedkommende er Forholdet det, at de foruden ren Lokaltrafik i nogen Grad har tjent som Gennemgangsbaner med Transitbefordring. Dette vanskeliggør i meget høj Grad Opgørelsen af Strækningernes Driftsresultater, for Indtægternes Vedkommende, fordi det er meget svært blot skønsmæssigt at anslaa den Indtægtsandel, som bør tilregnes Banen for gennemgaaende Befordringer, og for Udgifternes Vedkommende, fordi det i høj Grad beror paa Omstændighederne — herunder ogsaa Forholdene paa andre Banelinier —, i hvilket Omfang man benytter Banen til gennemgaaende Transporter, og hvilken Andel af de Banestrækningen eventuelt tillagte Udgifter der bør falde paa den gennemgaaende Befordring, som muligvis overvejende eller delvis kunde være ført ad andre Veje uden større Merudgifter paa disse. Spørgsmaalet om Opretholdelse af Driften paa disse midtjyske Linier maa derfor i nogen Grad være afhængigt af dels et Skøn over, hvorvidt Banen overhovedet længere har nogen Opgave af Betydning i Henseende til Lokaltrafik, dels hvorvidt Banen tjener Statsbanerne til nogen virkelig Nytte for den gennemgaaende Trafiks Vedkommende. Hvad denne sidste angaar, da er det uden videre givet, at Udbygningen af Hovedlinierne Randers—Fredericia—Esbjerg med Dobbeltspor og tilstrækkelige Stationsanlæg paa Overgangsstationerne i høj Grad formindsker Betydningen af Diagonallinien Langaa—Silkeborg—Bramminge. Selv om Hovedlinierne er længere, vil det antagelig i det hele og store være formaalstjenligt i videst muligt Omfang at samle Trafikken over disse, for saa vidt ikke den nødvendige Lokaltrafik paa Diagonallinien uden Fordyrelse af Driften giver Mulighed for gennemgaaende Transporter.

Saafernt derfor denne Diagonalbane eller Tværbanen Viborg—Herning gennem Anlæg af nye Veje parallelt med og i Nærheden af Jernbanelinierne i de respektive Egne maatte miste en væsentlig Del af Betydningen som Lokalbane, maa Spørgsmaalet om Bevarelsen af de 2 Banelinier blive aktuelt, og fortsat Jernbanedrift vil næppe ud fra jernbanemæssige Betragtninger kunne betegnes som økonomisk forsvarlig, saafremt Banernes Betydning som Lokalbaner reduceres væsentligt.

13. *Skive—Nykøbing, Mors*. For denne Banes Vedkommende er Forholdet det, at en væsentlig Del af det betydelige Driftsunderskud kan føres tilbage til Sallingsund-Overfarten. Bl. a. ved Indførelse af Motorfærge er dette Underskud søgt væsentligt nedbragt. Fra 1930—31 til 1933—34 er Udgifterne paa Overfarten saaledes nedbragt med ca. 50 000 Kr., og efter Motorfærgens Ibrugtagning i September 1933 er — med Sejlplanens Udvidelse uden Udgiftsforøgelse i Forhold til den tidligere Dampfærgesejls — Indtægten i god Stigning. Under Hensyn til Banens Betydning i Forhold til dens Driftsunderskud vil man ikke anse dens Nedlæggelse for nogen nærliggende Mulighed, hvorved ogsaa kommer i Betragtning, at Sporet nylig er forstærket. Hvis der imidlertid f. Eks. gennem Broforbindelser eller nye Færgeforbindelser mellem Mors og Fæstlandet skulde blive indført Muligheder for Landevejstransporter i Forbindelse med Mors, der helt kan forrykke Jernbanens Betydning som Forbindelsesled mellem Øen og Omverdenen, og der ikke indføres Regulering af Landevejskørselen som foran nævnt, vil Spørgsmaalet om Nedlæggelse faa Aktualitet.

14. For *Thybanens* Vedkommende ligger Forholdet saaledes, at der ikke er nogen nærliggende Sandsynlighed for Nedlæggelse. Spørgsmaalet om Banens Drift vil naturligt blive taget op til Revision ved Oddesund-Broens Ibrugtagning, der vil kunne nedbringe Banens Driftsudgifter ganske betydeligt. Paa den anden Side giver den samme Bro naturligvis Muligheder for en stærk Udvidelse af Landevejstrafik mellem Thy og de øvrige Landsdele, og for saa vidt denne Trafik ikke