

For de under Gruppe I. nævnte Baners Vedkommende blev Lovforslag angaaende hel eller delvis Nedlæggelse fremsat i Rigsdagssamlingen 1932—33 og Bestemmelse foreløbig truffet ved Lov Nr. 198 af 20. Maj 1933, jfr. foran Side 1—2.

For de under Gruppe II. nævnte 2 Baners Vedkommende er Forslag nu forelagt Rigsdagen.

For de under Gruppe III. nævnte 7 Baners Vedkommende kan der paa Grundlag af de af Stykgodsudvalget afgivne Betænkninger gives følgende Oplysninger:

1—2. Aarhus Ø.—Grenaa og Randers—Ryomgaard, i alt 102 km.

Stykgodsudvalget opgjorde det rene Driftsunderskud (ekskl. Afskrivning og Forrentning) for Driftsaaret 1930—31 til ca. 750 000 Kr. Udvalgets Forslag til Ændringer i Toggangen og Betjening m. v. blev anslaaet at skulle kunne medføre Besparelser paa i alt ca. 425 000 Kr.

3. Salling-Banen, 29 km foruden Overfarten til Mors (2,5 km).

Stykgodsudvalget opgjorde for 1930—31 det rene Driftsunderskud til ca. 485 000 Kr. En uforholdsmæssig stor Del af Driftsunderskuddet kan føres tilbage til de med Sallingsund-Overfarten forbundne forholdsvis betydelige Driftsudgifter.

Udvalget stillede Forslag til Forenklinger, som skulde kunne medføre Besparelser paa i alt 160 000 Kr. Senere er der med Ibrugtagningen af Motorfærgen skabt yderligere Muligheder for Forbedringer af Driftsresultatet.

4. Thy-Banen, 72 km foruden Oddesund-Overfarten (2½ km).

Stykgodsudvalget opgjorde for 1930—31 det rene Driftsunderskud til ca. 660 000 Kr. De af Udvalget stillede Forslag til Forenklinger blev anslaaet at kunne medføre Besparelser paa i alt 268 000 Kr.

Udvalget bemærkede herom, at Banens Forhold i Løbet af forholdsvis kort Tid ved Bygning af Oddesund-Broen vilde blive væsentlig forskellige fra tidligere, og at det derfor vilde være urimeligt nu at foreslaa gennemført dybtgaaende Ændringer, som under alle Omstændigheder vilde medføre ret betydelige Ulemper og adskillige Omkostninger, og som med Sikkerhed kunde ventes kun at faa Gyldighed for en relativ kort Tid. Tidspunktet for en gennemført Revision af Banens Forhold vil naturligt være inde, naar Oddesund-Overfarten nedlægges.

5. Assens-Banen, 29 km.

Stykgodsudvalget opgjorde for 1931—32 det rene Driftsunderskud til ca. 250 000 Kr. De af Udvalget stillede Forslag til Forenklinger blev anslaaet at skulle kunne medføre Besparelser paa i alt ca. 120 000 Kr.

6. Dalmose—Skelskør, 12 km.

Stykgodsudvalget opgjorde for 1929—30 det rene Driftsunderskud til ca. 150 000 Kr. Udvalget regnede med ved Opretholdelse af saavel Person- som Godsbefordring at kunne indvinde Besparelser paa op imod 100 000 Kr., medens man ved Ophør med Personbefordringen og Drift af Banen alene som Godsbane mente at kunne komme ned paa et Driftsunderskud paa ca. 20 000 Kr. aarlig.

Under Hensyn til, at en Sporforstærkning maatte anses for at blive nødvendig inden for et nærmere Aaremaal, for saa vidt Personbefordringen skulde bevares, stillede Udvalget Forslag om, at der søgtes tilvejebragt Lovhjemmel til fuld Nedlæggelse af Skelskør-Banen, men med foreløbig Drift som ren Godsbane.

Generaldirektoratet mente imidlertid — ogsaa under Hensyn til de ved Overtagelse af en Række Automobilruter i Sydvestsjælland skabte Muligheder — at burde se Tiden noget an og i første Omgang at føre Driften videre baade med Person- og Godsbefordring, men med de af Udvalget i øvrigt foreslaaede Forenklinger.

7. Slagelse—Værsløv, 34 km.

Stykgodsudvalget opgjorde for 1930—31 Driftsunderskuddet til ca. 48 000 Kr. Udvalget anslog, at der ved Omlægning af Driften og andre besparende Foranstaltninger kunde indvindes ca. 180 000 Kr., saaledes at Banen foruden sit egentlige Driftsunderskud skulde kunne bidrage saavel til Afskrivning som til nogen Forrentning.

For samtlige de anførte Baners Vedkommende gælder, at Udvalgets Forslag i Hovedsagen gik ud paa en Rationalisering af Kørselen (Nedskæring og Regulering