

indstillet på strækningen Ålestrup-Viborg, de fleste øvrige landstationer blev omdannet til ubetjente trinbrætter, togantallet blev nedskåret og toggangen i øvrigt tilrettelagt med et væsentligt mindre forbrug af trækraft. På Assensbanen, hvor der findes ikke så få manuelt betjente bomme, som krævede betjening fra tidlig morgen til sen aften, blev besparelser opnået ved at erstatte de tidlige morgentog og de sene aftentog med rutebiler og i øvrigt tilrettelægge toggangen således, at den krævede anvendelse af færre trækraftenheder og mindre personale på stationerne. Det er for tidligt endnu at sige noget afgørende om, hvorvidt den tilsigtede økonomiske bedring er opnået. Skulle det vise sig ikke at være tilfældet, vil trafikken blive foreslået indstillet.

For visse baner gør særlige forhold sig gældende. Trafikken på Sallingbanen er således knyttet så nær sammen med Salling-sundoverfarten, at dens fremtidige skæbne synes at måtte afhænge af, hvorvidt der bygges en bro med jernbanespor over Salling-sund. Og banerne Nyborg-Fåborg og Mommark-Sønderborg er på en noget lignende måde knyttet til færgeoverfarten Fåborg-Mommark. Om denne overfart og om Alsbanen har der gennem nogen tid været forhandlet med de stedlige kommunale myndigheder, og der er grund til at tro, at disse forhandlinger inden længe vil resultere i en ordning, der bl. a. medfører, at trafikken på Alsbanen kan indstilles.

Ikke mindst på de banestrækninger, hvor trafikken er svag, har muligheden for en rationalisering sigtende på forbrug af mindre personale kunnet udnyttes. En nedlæggelse af trafikken på disse baner vil derfor ikke medføre større lønbesparelser, men derimod navnlig få betydning, når skinner eller trækraft skal fornys. Derfor vil større skinneudvekslinger på eller erstatningsanskaffelser af trækraft til disse baner ikke blive foretaget, medmindre en økonomisk undersøgelse som foran nævnt viser, at der er basis for rentabel drift.“

*Vedrørende postloven:*

*Ad 3 og 4.*

„I 449 stationsbyer er der mere end én postomdeling om dagen, medens der i 177 stationsbyer er én postomdeling om dagen. Endvidere er der mere end én postomde-

ling ved 123 posthuse, der ligger uden for banelinjerne.

2. Omdelingene dækker den bymæssige bebyggelse omkring posthusene samt en del andre samlede bebyggelser, medens der i det rene landdistrikt uden for de bymæssige bebyggelser som hovedregel ikke omdeles mere end én gang daglig.“

*Ad 5.*

„Der omdeles på hverdage direkte til samtlige husstande på landet. En del landpostruter er som følge af byernes vækst ved omdannelse til postbustillinger lagt ind under postkontorenes bydistrikt, hvorved beboerne har fået 2 eller 3 gange daglig omdeling.

Der er intetsteds sket indskrænkning i omdelingen i landdistriktet.“

*Ad 6.*

„Ved forbedringer i postbefordringen og som følge af den fortsatte bebyggelse i såvel større som mindre byers udkanter sker der til stadighed forbedringer og rationaliseringer af postomdelingen.“

*Ad 7.*

„Spørgsmålet om motorisering inden for landpostvæsenet behandles i et af generaldirektøren for post- og telegrafvæsenet nedsat udvalg. Efter at tanken om en varig motorisering ved anvendelse af knallerter og letvægtmotorcykler på landpostruter efter indvundne erfaringer måtte forlades, er der fra december 1960 foretaget forsøg med anvendelse af små varevogne på landpostruter. Antallet af motoriserede ruter er i de sidste måneder nået op på i alt 30. På disse ruter medtages også pakker over 1 kg til og fra beboerne i landdistriktet.

Formålet med de omhandlede forsøg er bl. a. at finde frem til de mest egnede vogntyper, at beregne driftsudgifterne, fastslå tidsbesparelsen etc. Af hensyn til indhøstning af erfaringer om køretøjernes anvendelighed og holdbarhed til daglig kørsel på små og dårlige veje i al slags vejr og med stop og start ved 100-150 daglige afleveringssteder pr. rute må forsøgene nødvendigvis udstrækkes over en længere periode. En pålidelig omkostningsberegning for motoriseringen kan derfor først foretages, når man