

16. juni 1867 af den preussiske regering og blev overtaget af den danske stat den 17. juni 1920.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 151 følgende:

„Strækningens trafik kan efter udvalgets opfattelse ikke motivere dens opretholdelse. Vognladningsgodstransporterne til og fra strækningens mellemstationer har en lille gennemsnitlig transportafstand og må stort set påregnes at bortfalde for statsbanerne.

Da endvidere Tønder, der har en ret væsentlig person- og vognladningsgodstrafik i givet fald vil kunne banebetjenes via Bramminge eller for persontrafikens vedkommende betjenes med rutebilforbindelser, mener udvalget, at banestrækningen bør nedlægges.“

Sidebaneudvalgsbetænkningen anfører side 14 følgende:

„Ved nedlæggelse henholdsvis ved omdannelse til godsbane opnås på længere sigt årlige nettogevinster på ca. 0,8 mill. kr. henholdsvis 0,7 mill. kr. (ca. 0,7 mill. kr. henholdsvis 0,6 mill. kr., hvis der ses bort fra de sparede kapitalomkostninger).

Under hensyn til den ringe økonomiske forskel på de to alternativer sammenholdt med at der er mulighed for, at den stedfindende industriudvikling i Tønderområdet kan øge banetransporternes omfang, foreslår udvalget strækningen Tønder-Tinglev opretholdt som godsbane, foreløbig i en forsøgsperiode på 2 à 3 år.“

Det skal hertil bemærkes, at når der ses bort fra weekendtrafikken samt enkelte tog, som morgen og eftermiddag overvejende benyttes af skoleelever, er persontrafikken på Tønder-Tinglev banen af forholdsvis beskedent omfang. Denne trafik er ikke tilstrækkelig til at danne økonomisk grundlag for opretholdelse af persontogskørslen. Mellem Tønder og det øvrige land vil persontrafikken kunne afvikles pr. bane via Bramming henholdsvis ved benyttelse af eksisterende rutebillinier. Banens mellemstationer betjenes kun i ringe omfang af rutebillinier. Statsbanerne driver ikke rutebiltrafik i Tønder-Tinglev banens opland.

Stykgodstrafikken foregår allerede i stor udstrækning med statsbanernes lastbilruter, og den vil fremtidig blive afviklet alene på denne måde, såfremt tilladelse fra de koncessionsgivende myndigheder kan opnås. I Bylderup-Bov, der er eneste mellemstation på strækningen, påregnes oprettet et ind- og udleveringssted for stykgods (automobilekspedition).

Vognladningstrafikken forudsættes opretholdt i hidtidigt omfang.

Persontrafikken på strækningen Tønder-Tinglev vil blive indstillet i forbindelse med et køreplansskifte.

Rødekro-Åbenrå banen.

Den 6,7 km lange bane blev åbnet for drift den 12. september 1868 af den preussiske regering og overtaget af den danske stat den 17. juni 1920.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 139 følgende:

„Persontrafikken på strækningen Rødekro-Åbenrå er allerede i overvejende grad overgået til rutebiler, og udvalget mener, at persontrafikken med bane helt bør nedlægges og strækningen alene opretholdes som godsbane.“

Sidebaneudvalgsbetænkningen anfører side 14 følgende:

„Ved nedlæggelse henholdsvis ved omdannelse til godsbane opnås på længere sigt årlige nettogevinster på ca. 0,3 mill. kr. henholdsvis 0,4 mill. kr. (ca. 0,0 mill. kr. henholdsvis 0,4 mill. kr., hvis der ses bort fra de sparede kapitalomkostninger).

Ud fra en driftsøkonomisk betragtning bør strækningen Rødekro-Åbenrå derfor omdannes til godsbane.

Denne ændring af driftsformen indebærer kun, at 7-8 persontog i hver retning søndag aften erstattes af rutebiler.“

Det skal hertil bemærkes, at efter indstilling af persontrafikken på banen vil kørslen med statsbanernes rutebiler søndag aften mellem Rødekro og Åbenrå samt Rise — under forudsætning af de koncessionsgivende myndigheders tilladelse — blive udvidet i fornødent omfang.

Stykgods- og vognladningstrafikken påregnes opretholdt uændret.

Af hensyn til godsekspedition, salg af billetter m.v. påregnes opretholdt en vis ekspedition i Åbenrå.

Persontrafikken på strækningen Rødekro-Åbenrå vil blive indstillet i forbindelse med et køreplansskifte.

Til §§ 2 og 4.

Skive-Glyngøre banen samt færgeoverfarten Glyngøre-Nykøbing Mors.

Den 29,6 km lange bane blev anlagt i henhold til lov nr. 16 af 18. februar 1881 som et led af det jyskfynske statsbanenet og blev åbnet for drift den 15. maj 1884.

Nykøbing Mors kommune fik ved lov nr. 13 af 21. januar 1871 ret til at drive færgeri ved Sallingsund. Denne ret blev overdraget til statsbanerne ved overenskomst af 24. november—9. december 1884, approberet af Indenrigsministeriet