

den 28. januar 1885. Statsbanernes færgerute mellem Glyngøre og Nykøbing Mors, der er 3,8 km lang, blev åbnet for drift i 1889.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 153-154 følgende:

„Banestrækningens forhold blev nærmere undersøgt i forbindelse med overvejelserne om etablering af en fast forbindelse over Sallingsund. I den i 1965 afgivne betænkning fra det statslige udvalg vedrørende Sallingsundbroen blev blandt andet indstillet, at der ikke ved etablering af en broforbindelse skulle regnes med, at også jernbanen skulle føres over Sallingsund til Nykøbing Mors. Denne indstilling er tiltrådt af Folketinget.

I Sallingsundbroudvalgets betænkning er anført, at banestrækningen må forudsættes nedrykket til godsbane senest samtidig med broens etablering, idet statsbanerne har anført, at man vil kunne bestride vognladningsgodstrafikken til og fra Nykøbing Mors med en godsfærgeforbindelse eller med vognbjørn til og fra en af strækningens stationer (eventuelt Glyngøre).

Persontrafikken fra og til strækningens mellemstationer samt Nykøbing Mors var i 1964-65 på 250.000 rejsende, og det tilsvarende transportarbejde androg 13,7 mill. pkm, altså af ganske betydelig størrelse. Ved etablering af en broforbindelse vil imidlertid persontrafikken med bane til og fra Nykøbing Mors på 150.000 rejsende bortfalde. Vognladningsgodstrafikken, der for strækningens mellemstationer samt Nykøbing Mors havde en størrelse på 39.000 tons, svarende til 13,6 mill. tonkm, heraf 6,4 mill. tonkm genereret og attraheret af Nykøbing Mors, vil ligeledes blive reduceret betydeligt, såfremt banetrafikken til og fra Nykøbing Mors falder væk, mens tilbagegangen kun vil blive beskeden, såfremt vognladningsgodstrafikken til og fra Nykøbing Mors opretholdes.

Baneplanudvalget kan tilslutte sig statsbanerepræsentanternes standpunkt i Sallingsundbroudvalget, hvorefter strækningen senest når broen tages i brug nedlægges for persontrafik og alene opretholdes som godsbane til Glyngøre. Strækningens forhold som godsbane bør dog tages op til nærmere undersøgelse.“

Sidebanedvalgsbetænkningen anfører side 13-14 følgende:

„Ved nedlæggelse opnås på længere sigt en nettogevinst på ca. 1,9 mill. kr. årlig, og ved omdannelse til godsbane og sejlads med godsfærge en nettogevinst på ca. 1,5 mill. kr. årlig (ca. 1,7 mill. kr. henholdsvis 1,4 mill. kr., hvis der ses bort fra de sparede kapitalomkostninger).

Omdannelse til godsbane vil dog formentlig betyde, at indtægtsstabt for stykgods og banepakker bliver mindre end de skønnede 20 pct., når det tages i betragtning, at størsteparten af indtægterne (ca. 1,2 mill. kr. af i alt ca. 1,6 mill. kr.) ligger på Glyngøre og Nykøbing Mors, hvor der påregnes bevaret en vis ekspedition, samt at stykgodsbefordringen for strækningen som helhed stort set vil blive opretholdt som hidtil.

Kan nævnte forhold medføre, at stykgods- og banepakkeforsendelserne bevares fuldt ud for jernbanen, undgås det skønnede tab på ca. 330.000 kr., hvilket i så fald kan betragtes som en indtægt for godsbanen.

Udvalget foreslår derfor, at Skive-Glyngøre omdannes til godsbane, og at persontrafikken indstilles på færgeoverfarten Glyngøre-Nykøbing Mors, idet det dog forudsættes, at spørgsmålet om banens bevarelse som godsbane tages op til overvejelse i hvert fald til det tidspunkt, hvor en Sallingsundbro er etableret.“

Det skal hertil bemærkes, at persontrafikken på Skive-Glyngøre banen — bortset fra weekendtrafikken samt enkelte tog morgen og aften på hverdage — er af forholdsvis beskedent omfang — og utilstrækkelig til at danne økonomisk grundlag for opretholdelse af persontogskørslen. Denne trafik må fremtidig kunne bestrides af de bestående private rutebillinier, hvoraf ruten Skive-Glyngøre-Nykøbing Mors løber næsten parallelt med banen.

Stykgodstrafikken til og fra mellemstationerne, som allerede i stor udstrækning udføres med statsbanernes lastbilruiter, vil — under forudsætning af de koncessionsgivende myndigheders tilladelse — fremtidig blive afviklet alene på denne måde. I forbindelse med Nykøbing Mors påregnes der ikke gennemført nævneværdige ændringer.

Vognladningstrafikken påregnes afviklet som hidtil.

Såvel i Glyngøre som i Nykøbing Mors påregnes der opretholdt fuld ekspedition for godsbefordring.

Ved omdannelse af færgeoverfarten Glyngøre-Nykøbing Mors til godsfærge opnås besparelser, der væsentlig overstiger de på overfarten for tiden faldende indtægter af person- og automobiltrafik. Den overvejende del af person- og biltrafikken mellem Salling og Mors bestrides allerede af den private overfart mellem Pinen og Plagen. Denne overfart formodes at kunne overtage person- og biltrafikken fra Glyngøre-Nykøbing Mors overfarten.

Persontrafikken på banestrækningen Skive-Glyngøre og person- og automobiltrafikken på færgeoverfarten Glyngøre-Nykøbing Mors vil blive indstillet i forbindelse med et køreplansskifte.