

det samlede Underskud andraget ca. 296 000 Kr. Udgiften til Forrentning er belastet Statsregnskabets § 16 (Ministeriet for offentlige Arbejder).

Ved forenklet Drift kan Driftsunderskudet kun formindskes med ca. 55 000 Kr.

Fra Banens første Driftsjaar 1928—29 til 1931—32 har der fundet følgende Trafiknedgang Sted:

Antal solgte Billetter fra og til Mellemstationerne	ca. 16 pCt.
Afsendt Gods fra og til Mellemstationerne	- 44 —
Ankommet Gods fra og til Mellemstationerne	- 43 —

Af Oplandets Godsbefordring regnes efternævnte Del at foregaa pr. Automobil:

Afgaaet Stykgods	ca. 28 pCt.
Ankommet Stykgods	- 46 —
Afgaaet Vognladningsgods	- 8 —
Ankommet Vognladningsgods	- 20 —
Afgaaede levende Dyr	- 94 —
Ankomne levende Dyr	- 0 —

Til Oplandets Trafik er i denne Sammenhæng ikke regnet Trafikken mellem Aabenraa og Tønder. Denne Trafik, der burde kunne paaregnes for Banen Røde Kro—Bredebro, afvikles i væsentlig Udstrækning ved Landevejsbefordring.

Der findes i Landsbyerne ved Banens Mellemstationer ialt 10 Godsforsendere med egne Lastautomobiler og ialt 20 Vognmænd med Lastbiler til Udlejning (Bæreevne ca. 35,6 Tons). Desuden køres der af Lastruteautomobiler fra Tønder 2 Gange ugentlig Tønder—Haderslev—Tønder og, efter Behov Sønderborg—Esbjerg—Sønderborg. Hertil kommer en udstrakt Kørsel med Lastautomobiler fra Firmaer og lign, bl. a. i Esbjerg, og ikke mindst i Aabenraa.

I Banens Opland er etableret følgende Omnibusruter for Personbefordring: En Rute Løgumkloster—Tønder (3 Dobbeltture daglig). En Rute Løgumkloster—Tinglev via Alslev—Ravsted (2 Dobbeltture daglig) og en Rute Ravsted—Aabenraa (2—3 Dobbeltture daglig).

Efter den Udbygning af Vejene, der har fundet Sted, vil den Trafik, der nu afvikles af Banen, men som er ganske utilstrækkelig til økonomisk at danne Grundlaget for Jernbanedrift, uden Vanskelighed kunne bestrides ved Automobilbefordring, og Banen kan derfor ikke betegnes som en trafikal Nødvendighed.

Tønder—Højer.

(11,99 km Hovedspor, 4,16 km Sidespor).
 Driftsindtægt i 1931—32 76 927 Kr.
 Driftsudgift i 1931—32 173 290 —
 Driftsunderskud i 1931—32 96 363 —

Med Afskrivning, ca. 8 500 Kr., og Forrentning ca. 16 500 Kr., andrager det samlede Underskud ca. 121 000 Kr. Ved Forenkling af Driften kan Driftsunderskudet kun formindskes med ca. 50 000 Kr.

Højer Banen var, indtil Hindenburgdæmningen til Sild den 1. Juni 1927 blev taget i Brug, foruden Lokalbane til Egnen et vigtigt Led i Forbindelsen mellem Sild og Fastlandet, idet den væsentligste Del af Befordringen, herunder den i Sommer-tiden betydelige Personbefordring, skete via Tønder—Højer og derfra med Skib. Dette Forhold ændredes fuldstændig efter den direkte Jernbaneforbindelses Ibrugtagning, og Banen er nu kun Lokalbane for den paagældende Egn.

Fra 1921—22 til 1931—32 er der sket følgende Nedgang i Trafikken:

Antal solgte Billetter fra Banens Stationer	ca. 50 pCt.
Afsendt Gods fra Banens Stationer	- 18 —
Ankommet Gods til Banens Stationer	- 33 —

Af Oplandets Transportbehov regnes følgende Del at blive afviklet ved Automobilbefordring:

Afgaaet Stykgods	ca. 16 pCt.
Ankommet Stykgods	- 51 —
Afgaaet Vognladningsgods	- 78 —
Ankommet Vognladningsgods	- 10 —
Afgaaede levende Dyr	- 76 —
Ankomne levende Dyr	- 33 —

Der findes i Landsbyerne og i Højer ialt 8 Godsforsendere med egne Lastbiler og ialt 5 Vognmænd med Lastbiler til Udlejning. Desuden køres der Lastrutebil fra Højer 3 Gange ugentlig over Ruten Højer—Tønder—Højer.

Den Trafik, der nu afvikles ved Banen, men som er ganske utilstrækkelig til økonomisk at danne Grundlaget for Jernbanedrift, kan uden Vanskelighed bestrides ved Automobilbefordring, og Banen kan derfor ikke betegnes som en trafikal Nødvendighed.

Frederikssund—Hillerød.

(Længde ca. 21 km).

De ved Vedtagelsen af Jernbaneloven af 1908 tilstedeværende økonomiske Forudsætninger for Driften af en Bane mellem Hillerød og Frederikssund er nu ganske