

Baner. Statsbanernes Ledelse bør naturligt „fralægge sig Ansvar“ for at fortsætte med Driften af de økonomisk daarligste Linier. Naar man for de sønderjydske Baners Vedkommende ikke desto mindre tager et andet Standpunkt, skyldes det *ikke* økonomiske og trafikale Grunde. Det er først og fremmest de særlige Forhold i Sønderjylland, der bevirker, at Mindretallet foreslaar den sønderjydske Tværbane opretholdt indtil videre og to Medlemmer af Mindretallet, *Nissen* og *Vesterager*, ogsaa Banen Tønder—Højer. Dertil kommer, at Sandsynligheden for en snarlig Revision af Loven om Omnibus- og Fragtmandskørsel muliggør bedre Konkurrencebetingelser for Banerne, og endvidere, at den økonomiske Krise sandsynligvis vil bevirke en væsentlig Nedgang i Antallet af private Automobileer i det særlig ramte Sønderjylland. En Betingelse for Opretholdelsen indtil videre af Tværbanen maa det være, at Driften simplificeres i Overensstemmelse med de af Stykgodsudvalget opridsede Linier. Efter det nævnte Udvalgs Opfattelse vil Driftsunderskuddet derved formindskes fra 140 000 til 95 000 Kr. aarlig.

En Opretholdelse af Tværbanen vil naturligvis være i Strid med den konsekvente Gennemførelse af Forrentningsprincippet, men det maa erindres, at den nævnte Bane blev bygget som Kulturbane for kun 5 Aar siden paa et Tidspunkt, da man var klar over Landevejstrafikkens Betydning, og uden at man fra nogen Side gjorde sig mindste Haab om Forrentning. At nedlægge en helt ny Bane vil (jfr. foran om Midtsjællandsbanen) let give Befolkningen Indtryk af, at Statens Politik har en uheldig Siksak-Karakter.

Der vil i øvrigt maaske være Mulighed for yderligere Reduktion af det her omtalte Driftsunderskud, naar den konkurrerende Automobiltrafik begrænses, og naar man sørger for, at Transporter til og fra offentlige Institutioner — saaledes de i Forbindelse med Udstykningen staaende Transporter — sker pr. Bane i saa stort Omfang som overhovedet muligt.

For saa vidt angaar Strækningen Højer—Tønder, har medundertegnede *H. F. Ulrichsen* ikke i de særlige sønderjydske Forhold og den øjeblikkelige Udvikling fundet tilstrækkelig Grund til at fravige det ved Lovforslagets første Behandling indtagne Standpunkt. Strækningen er saa kort og Trafikbehovet saa begrænset, at Trafikken lige saa tilfredsstillende kan besørges billigere pr. Landevej, og Befolkningens berettigede Krav paa, at Persontrafikkens Kaar ikke forringes med Hensyn til Køreplan, Takster og Materiel, vil kunne opfyldes, eventuelt ved, at Statsbanerne overtager Driften af den Omnibuslinie, der skal erstatte den nedlagte Bane.

Ændringsforslag.

Til § 1.

Af et *Mindretal* (Fuglsang, J. C. A. Larsen, Raunkjær og Rahbek):

1) I 1ste Stykke, Afsnit 2, 3die Linie, udgaar Ordene „Frederikssund—Hvalsø—Ringsted“.

Af et *Mindretal* (Fuglsang, J. C. A. Larsen, Raunkjær, Rahbek og Vesterager):

2) I 1ste Stykke, Afsnit 2, 5te Linie, udgaar Ordene „Skern—Videbæk“.

(Vedtages dette Ændringsforslag, ændres i sidste Stykke, næstsidste Linie, Ordet „Strækningerne“ til: „Strækningen“, og Ordene „og Skern—Videbæk“ udgaar).

Af et *Mindretal* (Fuglsang, J. C. A. Larsen, Nissen, Raunkjær, Rahbek, H. F. Ulrichsen og Vesterager):

3) I 1ste Stykke, Afsnit 2, 6te Linie, udgaar Ordene: „Røde-Kro—Bredebro“.

Af et *Mindretal* (Nissen og Vesterager):

4) I 1ste Stykke, Afsnit 2, 7de Linie, udgaar Ordene „Tønder—Højer“.