

## Bilag 5.

Til Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Nedlæggelse af forskellige Jernbaner m. v.

Banen fra Røde Kro til Bredebro er anlagt dels omkring 1890 i tysk Tid — Strækningen Bredebro til Løgumkloster — dels i dansk Tid — Strækningen Løgumkloster — Røde Kro.

Den første Strækning blev anlagt af et privat Selskab, der havde faaet Koncession paa en Bane fra Husum til den tidligere danske Grænse med Linieføring over Bredebro *mod en ubetinget Forpligtelse* til at anlægge en Sidebane til Løgumkloster mod et kommunalt Tilskud, der udgjorde 45 000 Mark. Denne Sidebane var i tysk Tid en god Forretning, og Byen fik hvert Aar Skat som Erhvervskommune af Baneejeren, den preussiske Stat, der overtog Banen kort efter dens Anlæg. Der var store Forsendelser af Heste, Kreaturer og Varer.

Denne Strækning har været af største Betydning for Løgumkloster gennem Aarene, og Nedgangen i Indtægter fra Stationerne Løgumkloster og Ellum er ogsaa i de 10 Regnskabsaar, der er nævnt i Bemærkningerne til Lovforslaget, procentialt meget mindre end Gennemsnittet.

Strækningen Løgumkloster—Røde Kro er anlagt i Henhold til Lov Nr. 74 af 29. Marts 1924 som Statsbane med et minimalt kommunalt Tilskud. Den sønderjydske Jernbanekommission havde foreslaaet den anlagt som Privatbane med 80 pCt. Statstilskud, men man bestemte sig for Statsbane, og der var fra alle Sider Enighed om, at man ikke kunde vente, at denne Bane kunde svare sig.

Hele Banestrækningen gaar gennem meget magre Egne af Sønderjylland, der er tyndt befolkede, men har Udviklingsmuligheder. Der er bygget en Del de senere Aar, og mere maa komme. Den nye Del af Banen har paa forskellig Maade været til Ophjælpning for Egnen — Vejmaterialer — Kalkkørsel — f. Eks., men det hele er paa Grund af Krisen gaaet i Staa. Efter hvad der fremkom de første Aar, den nye Del af Banen var i Drift, gik det over Forventning godt, men naar nu Tallene for 1931—32 viser stærk Tilbagegang i Forhold til 1928—29, skyldes dette udelukkende Krisen, rent bortset fra, at 1928—29 havde ekstraordinært store Indtægter fra Stenkørsel. Af vedlagte Bilag fremgaar, at Tilbagegangen ikke er procentialt større end for Stationerne paa Sidebanerne i Sønderjylland, og det er urigtigt at sige, at Befolkningen har svigtet Banen — i hvert Fald ikke mere her end andetsteds — og ikke mere end Statens egne Institutioner, f. Eks. Statens Brændselsindkøb og Statens Jordlovsudvalg.

Hvis Nedlægningen af Banen er tænkt ogsaa som en Slags Straffeforanstaltning mod Befolkningen, der har svigtet Banen, turde det være tvivlsomt, om Befolkningen er strafskyldig.

Med Hensyn til Bemærkningerne til Lovforslaget om Indtægtsnedgangen skal man oplyse:

Persontrafikken er ikke faldet videre, og Rutebilkørselen til og fra Stationerne paa Linien er neppe til Skade, snarere til Gavn for Statsbanerne. Godstrafikken er derimod faldet ikke saa lidt, men det skyldes, *dels* at der paa Grund af Krisen, som allerede var mærkbar i 1931—32, er meget mindre Gods at køre med, *dels* at Konkurrencen fra Lastbilerne er blevet haardere, ogsaa ved at flere, der ikke ser anden Udvej til at eksistere, søger ved den Kapital, der skal til for at faa en Lastbil, at skaffe sig et beskedent Udkomme ved Kørsel. Konkurrencen er meget voldsom, Kørselsindtægten er minimal, Arbejdsvilkaarene meget ringe, og Muligheden for selv med Overbelastning af Vognene at faa Overskud til Fornyelse eller Nyanskaffelse vil sjældent foreligge, saaledes at det ikke er usandsynligt, at Konkurrencen, naar Priser paa Biler, Benzín og Gummi stiger, vil aftage noget.