

stræbelser for i større Grad end hidtil at benytte Banen til Godsforsendelser, og denne Bestræbelse imødekommes i Lovforslaget derved, at Banen foreslaas opretholdt som Godsbane indtil videre. Der kan naturligvis ikke lægges afgørende Vægt paa Tallene for et Par Maaneder, men Tendensen til forøget Benyttelse af Banen er umiskendelig. For saa vidt dette varer ved, vil den endelige Beslutning om Banens Skæbne uundgaaelig blive paavirket heraf. Skulde der kun være Tale om en forbigaaende Bedring af Banens Benyttelse, og Dækning af Udgiften ved Drift af Banen som Godsbane end ikke kan opnaas, da ses der ikke at være Grund til at opretholde Banen længere. Befolkningen i paagældende Egn har derfor i sin Magt at faa Godsbefordringen pr. Bane opretholdt.

Skulde det vise sig, at der ikke er tilstrækkelig Godsbefordring ad Banen, og denne derfor helt maa lukkes, er det ikke umiddelbart indlysende, at al Transport til og fra Egnen nødvendigvis, som forudsat i Henvendelsen, skulde gaa over til Landevejsbefordring til Esbjerg og til Aarhus, over Afstande paa henholdsvis ca. 60 km og ca. 125 km. Muligheden for Befordring pr. Bane mellem Skern og de nævnte Byer i Forbindelse med Oplandskørsel fra Skern Station vil stadig være til Stede.

6. For Personbefordringens Vedkommende bemærkes, at det gennemsnitlige daglige Billetsalg paa Stationerne Kongsholm—Videbæk i 1931—32 har andraget 25 Billetter fordelt paa 4 Togpar. Det kræver ingen nærmere Paavisning, at en saa ubetydelig Persontrafik ikke økonomisk kan bære det til dens Besørgelse pr. Bane nødvendige Apparat, og at den naturligst bestrides med Rutebil.

#### R ø d e - K r o — B r e d e b r o - B a n e n .

Indholdet af den af Kommuneudvalget angaaende Jernbanen Røde-Kro—Bredebro til Udvalget indgivne Skrivelse af 17. f. M. kan sammenfattes i følgende Punkter:

1. Almindelig Redegørelse for Banens Anlægsforhold, økonomiske Forhold og Betydning.
2. Sammenligning i Henseende til Trafiknedgangen paa Røde-Kro—Bredebro-Banen og Trafiknedgangen paa andre sønderjydske Sidebaner.
3. Bemærkninger om Trafikmængden.
4. Statsbanernes Konkurrence med andre Befordringsmidler.
5. Muligheden af at gøre Besparelsen ved eventuel Nedlæggelse effektiv.
6. Bemærkninger om Delstrækningen Løgumkloster—Bredebro.

Til de enkelte Punkter bemærkes:

1. Delstrækningen Løgumkloster—Bredebro's store Betydning for Løgumkloster i en Tid, da al Befordring pr. Landevej foregik pr. Hestekøretøj, er der ingen Grund til at betvivle, og for saa vidt Trafikforholdene ikke siden da havde undergaaet en Ændring, der i Særdeleshed for den Befordrings Vedkommende, der afvikles over kortere Afstande, maa betegnes som revolutionerende, vilde Tanken om Nedlæggelsen ikke være fremkommet. I Dag stiller Forholdet sig saaledes, at Løgumkloster har direkte Personomnibusforbindelse med Tønder, Tinglev og Skærbæk, og at gode Amtsveje tilsteder Etablering af en saadan Forbindelse til Aabenraa. Da Trafikmængden ikke kræver Befordring pr. Bane, reduceres Spørgsmaalet til et rent økonomisk: Forsvarligheden af at bringe betydelige økonomiske Ofre for at opretholde en Bane, der savner trafikmæssig Basis, jfr. de afsluttende Bemærkninger om Lovforslagets Motiver.

2. De i Bilaget fra Kommuneudvalget anførte Sammenligningstal, der indeholder saavel den paa Strækningerne faldende Indtægtsandel som Indtægtsandelen for andre Strækninger, der indgaar i de samlede Befordringsstrækninger, tilsteder ikke bestemte Slutninger med Hensyn til den Trafik, der er afviklet over de i Bilaget nævnte Strækninger, og giver ikke tilstrækkelig Basis for Sammenligninger. Med Hensyn til den Betydning, der i den givne Sammenhæng kan tillægges Sammenligninger mellem forskellige Strækninger i Henseende til Trafiknedgang, henvises til det