

herom under Skern—Videbæk-Banen, Punkt 2, anførte. Spørgsmaalet er som foran nævnt af rent økonomisk Art. Tanken om, at der skulde være tilsigtet en Retorsion overfor Befolkningen, kræver neppe nogen Imødegaaelse.

3. Banens Nedlæggelse er ikke alene motiveret med Trafiknedgangen, skønt denne for Godsets Vedkommende nærmer sig Halvdelen af Godset for 1928—29, og man overhovedet ikke har medtaget Nedgangen i Aaret siden 1. April 1932. Der er tillige i høj Grad lagt Vægt paa, at Befolkningen for en ikke ringe Del af Transporten er gaaet over til Automobilkørsel, og naar disse to Momenter gør sig stærkt gældende for en Bane, der i Forvejen havde en utilstrækkelig trafikal Basis, maa man nødvendigvis tage Stilling til Problemet fremdeles at ofre betydelige aarlige Beløb paa Banens Opretholdelse.

Ved Nedlæggelse af Banen er Statsbanerne sindede at ville søge Koncession paa Omnibuskørsel ad Amtsvejen Aabenraa—Løgumkloster—Tønder og tilvejebringe et passende Antal Forbindelser som Erstatning for Jernbanetogene. Disse Forbindelser vil kunne tilrettelægges bl. a. med Befordring af Skolebørn til Skolerne i Aabenraa og Tønder for Øje.

For Godsbefordringens Vedkommende vil Statsbanerne etablere Udkørsel pr. Bil fra Røde-Kro og Tønder Stationer af det videre fra pr. Bane kommende Gods til de ved Amtsvejen liggende Bebyggelser, derunder naturligvis Løgumkloster, hvorved der ogsaa bliver Befordringslejlighed for Gods i omvendt Retning.

4. Det anføres i Skrivelsen, at der „fra Statsbanernes Side er gjort en Del for at konkurrere, men Publikum finder, at der ikke udvises den fornødne Smidighed, hvad maaske ogsaa vanskeligt er muligt“. Der tages formentlig navnlig Sigte paa Taksterne. Her maa det imidlertid ikke overses, at Statsbanerne i Henseende til Taksterne maa være en Helhed, hvilket finder Udtryk i Takstloven, og at den Tilpasning af Takster efter stedlige eller konkrete Forhold, der kunde være fordelagtig for en privat Lokalbane eller en Vognmandsvirksomhed, ikke i fuldt Maal staaar Statsbanerne aaben, og at disses Bevægelighed paa Takstomraadet indenfor de af Loven satte Grænser begrænses af Hensynet til Konsekvenserne andetsteds.

5. Indvindingen af Besparelsen ved Nedlæggelse af Banen vil begynde samtidig med Nedlæggelsen, idet en Række Udgiftposter straks vil bortfalde, medens andre først vil bortfalde successive, jfr. det i Bemærkningen til Lovforslaget paa Side 3, Sp. 1 (Rigsdagstidende Sp. 3669), anførte. Da det maa anses for givet, at der ikke ved at udsætte Nedlæggelsen kan paaregnes en principiel Bedring af Banens Økonomi, idet Banens trafikmæssige Basis er for svag, vil en Udsættelse kun medføre, at der vedvarende paaløber Underskud.

6. At Nedlæggelsen af Strækningen Løgumkloster—Bredebro kan bestemmes ved Lov, synes ikke at kunne give Anledning til Tvivl.

T ø n d e r — H ø j e r - B a n e n .

Indholdet af den af Tønder Byraad, Højer Byraad, Højer Landsogn, Emmerlev Sogn, Daler Sogn og Møgeltønder Sogn indgivne Skrivelse af 12. f. M. kan sammenfattes i følgende Punkter:

1. Oplandsinteresser i Forbindelse med saavel Gods- som Personbefordringen.
2. Banens Betydning som Føderute for Hovedbanerne.
3. Banens Betydning for Udstykning og Kultiveringsarbejder.
4. De ved Grænsedragningen fremkomne Forhold for Byerne Tønder og Højer.

Til de enkelte Punkter bemærkes:

1. Ved Nedlæggelse af Banen er Statsbanerne sindede at ville søge Koncession paa Omnibusrute Tønder—Højer ad den bestaaende Amtsvej, der berører Byerne Møgeltønder, Bønderby og Daler, og tilvejebringe et passende Antal Forbindelser som Erstatning for Jernbanetogene. Disse Forbindelser vil uden Vanskelighed kunne tilrettelægges med Hensyntagen til Befordringen af Skolebørn til og fra de højere Skoler i Tønder.