

Hvad angaar Godsbefordringen, vil videre fra pr. Bane ankommet Gods til Højer og Bebyggelserne langs Højer Banen kunne udkøres ved Statsbanernes Foranstaltning ved Etablering af Oplandskørsel fra Tønder Station.

I Betragtning af, at Transporter mellem Tønder og Egnen mellem Tønder og Højer allerede nu i stor Udstrækning foregaar pr. Bil, vil Banens Nedlæggelse ikke kunne medføre særlig indgribende Konsekvenser paa Transportomraadet, og der er derfor ikke Grund til at antage, at Nedlæggelse af Banen skulde faa større økonomisk Betydning for Byerne Tønder og Højer.

2. Til det i Skrivelsen anførte om Strækningens Betydning for Tilførsel af rejsende til Hovedruterne bemærkes, at den overvejende Trafik paa Banen er af rent lokal Karakter. De videregaaende rejsende maa efter Banens Erstatning med Rutebiler paaregnes i samme Udstrækning som nu at benytte Jernbanebefordring til og fra Tønder.

3. De stedfundne og stedfindende Afvandings- og Kultiveringsarbejder, der i Almindelighed ikke foregaar i umiddelbar Nærhed af Jernbanestation, kan ikke forventes at ville medføre Transporter, der i Betragtning af den gode og korte Vejforbindelse med Tønder skulde kunne begrunde Opretholdelse af Jernbanebefordring, og deres Besørgelse pr. Automobil til eller fra Tønder synes ikke at kunne være forbundet med Vanskelighed.

4. Da der som anført under Punkt 1 ikke er Grund til at regne med, at Banenedlæggelsen skulde faa større økonomisk Betydning for Byerne Tønder og Højer, kan der i den foreliggende Sammenhæng ses bort fra Grænsedragningens Konsekvenser for Byerne.

Man skal herefter resumere Ministeriets Stilling til de paagældende Baner saaledes:

1) Person- og Godsindtægterne pr. Banekilometer er som følger:

		Personindtægt	Godsindtægt
Ringsted—Frederikssund.....	56,99 km	1 961 Kr.	1 648 Kr.
Sorø—Vedde.....	15,93 -	1 404 —	3 287 —
Skern—Videbæk.....	19,5 -	894 —	2 154 —
Røde-Kro—Bredebro.....	36,53 -	1 675 —	1 563 —
Tønder—Højer.....	11,99 -	2 829 —	2 591 —

Det fremgaar heraf, at Personindtægten paa Sorø—Vedde- og Skern—Videbæk-Banerne er overordentlig ringe, hvorfor Personbefordringen her er foreslaaet nedlagt, medens Godsbefordringen netop paa disse Baner er foreslaaet opretholdt.

For Røde-Kro—Bredebro- og Ringsted—Frederikssund-Banerne ligger navnlig Godsbefordringen omtrent lige, skønt der er en overordentlig stor Forskel paa de paagældende Egenes Befolkningstæthed.

Højer-Banen viser et relativt stort Tal pr. Banekilometer, men naar det huskes, at Tallet for Personbefordringen her ikke dækker over mere end tilsammen 75 daglige Passagerer fra de tre Stationer Højer, Daler og Møgeltønder, vil det ses, at der heller ikke her er Basis for Opretholdelse af Personbefordringen. Naar man ikke har foreslaaet sidstnævnte Bane opretholdt som Godsbane, skyldes det den ganske korte Strækning, hvor Automobiltrafikken med største Lethed kan tilfredsstille Behovet.

2) For alle de 5 Strækninger gælder, at det ikke er muligt at gennemføre en Rationalisering med det Resultat, at der blot nogenlunde opnaas Dækning af Drifts-udgiften. Alene Vedligeholdelse og Tilsyn med en Banelinie, der bruges til Personbefordring, kræver et aarligt Beløb paa ca. 2 000 Kr. pr. Banekilometer.

3) Banerne er i sin Tid baseret paa ganske andre Forhold end de nuværende. Ringsted—Frederikssund har saaledes en Linieføring, der giver væsentlig større Afstand til Købstæderne Holbæk og Roskilde end Landevejene; Sorø—Vedde er omgivet af gode Landeveje med mange Automobilruter; Videbæk har faaet sin naturlige Forbindelse ad Landevejen til Ringkøbing og Herning; Landet mellem Aabenraa og Tønder har siden Genforeningen faaet en stærk Udbygning og Forbedring af sit Vej-