

Regnskabet for Driftsaaret 1930 er endnu ikke afsluttet, men kun Perioden Januar—November foreligger regnskabsmæssigt fuldt belyst.

For denne Periode har det økonomiske Resultat ved det tyske Rigsbaneselskab stillet sig saaledes i Forhold til det tilsvarende Tidsrum i 1929:

| | Januar—November | |
|-----------------------|-----------------|------------|
| | 1929 | 1930 |
| | i Tus. Rm. | i Tus. Rm. |
| Driftsindtægter | 4 937 075 | 4 214 383 |
| Driftsudgifter | 4 097 726 | 3 769 842 |
| Driftsoverskud | 839 349 | 444 541 |

Driftsoverskuddet er herefter 394,8 Mill. Rm. mindre i Perioden Januar—November 1930 end i 1929, idet Driftsindtægterne er faldet med 722,7 Mill. Rm. og Driftsudgifterne med 327,9 Mill. Rm.

Naar Driftsudgifterne har kunnet bringes saa stærkt ned, skyldes det dels en mindre Anvendelse paa ca. 100 Mill. Rm. til Vedligeholdelse af Anlæg og Materiel, dels en mindre Afskrivning paa ca. 65 Mill. Rm. paa Anlægskapitalen, dels en Indskrænkning af Driften som Følge af Tilbagegangen i Trafikken.

Da det tyske Rigsbaneselskab som bekendt i Henhold til Youngplanen skal udrede ca. 605 Mill. Rm. i det paagældende Tidsrum af 1930 (ca. 665 Mill. Rm. for hele Aaret) som Afskrivning paa og Forrentning af Reparationsgelden til de allie-rede, og da Driftsoverskuddet kun har udgjort 445 Mill. Rm. for Perioden Januar—November 1930, har det været nødvendigt for det tyske Rigsbaneselskab at fremskaffe yderligere likvide Midler til Opfyldelse af Forpligtelserne i Henhold til Youngplanen.

Dette er opnaaet ved at beslægtede Overførselen „Den Vortrag“ fra det foregaaende Driftsaars Regnskab, i alt 178,9 Mill. Rm., og ved at det tyske Rige overfor Rigsbaneselskabet i Betragtning af de usædvanlige Forhold har renonceret paa Tilbagebetaling af forfaldne Laan.

Forfatterens Bemærkning paa Pjecens Side 12 om, at det økonomiske Resultat af Driften af de tyske Rigsbaner i Virkeligheden er bedre end de af ham fejlagtig angivne 5,9 pCt., fordi der i Driftsudgifterne er inkluderet Kapitaludgifter til Beløb af 6 à 700 Millioner Reichsmark aarlig til Fornyelse og Modernisering af Bedriften, er heller ikke rigtig. De af Forfatteren omtalte Udgifter til Fornyelse og Modernisering maa nemlig træde i Stedet for Afskrivninger af Anlægskapitalen. Beløbet andrager ca. 2,4 pCt. af Anlægskapitalen, og til Sammenligning skal man erindre om, at de aarlige Afskrivninger ved de danske Statsbaner udgør ca. 2,3 pCt. af Anlægskapitalen.

Nederst paa Pjecens Side 11 angiver Forfatteren, at en mindre Tilbagegang igennem Perioden fra 1925 til 1928 i Persontrafikken paa de tyske Rigsbaner skyldes, at man er gaaet bort fra Systemet med 4 Vognklasser og over til det hos os benyttede System med 3 Vognklasser. Denne Forandring i Tyskland fandt imidlertid først Sted den 7. Oktober 1928.

ad Afsnittet om de svenske Statsbaner.

Forfatteren udtaler paa Pjecens Side 17, at det er „bemærkelsesværdigt“, at Personbefordringen er gaaet tilbage i Danmark fra Driftsaaret 1925—26 til 1928—29, medens der har været Stigning i Personbefordringen i Sverige i de nævnte Aar. Tilbagegangen i Personbefordringen i Danmark skyldes imidlertid Kronestigningen og Isvinteren i 1929.

At sammenligne Udgifterne til Centraladministrationen i de to Lande, saaledes som Forfatteren har gjort det øverst paa Pjecens Side 22, kan kun være rigtigt, for saa vidt der paahviler Centraladministrationen i de to Lande de samme Opgaver. De for de danske Statsbaner opførte Udgifter til Centraladministrationen omfatter selve Generaldirektoratet samt de under den daværende Regnskabs- og Tarifa-fdeling henlagte Virksomheder, hvorimod Udgifterne til Distriktsledelsen samt Søfarts- og Værkstedstjenestens Ledelse ikke er medtaget.