

	Drifts- indtægt Kr.	Drifts- udgift Kr.	Drifts- underskud Kr.
Frederikssund			
—Ringsted .	232 449	506 078	273 629
Sorø—Vedde .	90 045	278 894	188 849
Skern—Vide- bæk	69 149	174 054	104 905
Bredebro— Røde-Kro . .	132 785	275 270	142 485
Tønder—Højer	76 927	173 290	96 363
	601 355	1 407 586	806 231

Ved Nedlæggelsen af disse Baner vil det paa Banerne hvilende rene Underskud, ca. 800 000 Kr. bortfalde, delvis straks ved Nedlæggelsen, delvis efterhaanden, som det overtallige Personale kan anbringes, og efterhaanden som Pensionsbyrden afvikles. Endvidere bortfalder Udgiften til Afskrivning, der reelt betyder Henlæggelse til Forsnyelse, aarligt ca. 314 000 Kr., altsaa ialt 1,1 Mill. Kr., overfor hvilket staar en Risiko for Nedgang i Indtægt paa det øvrige Banenet, hvilken Risiko anslaaes til ca. 150 000 Kr.

Den nuværende Anlægsværdi for de Baner, der foreslaas nedlagte, andrager ca. 13,6 Mill. Kr., hvoraf for Strækningerne Frederikssund—Ringsted, Skern—Videbæk og Røde-Kro—Løgumkloster 12,8 Mill. Kr., af hvilket Beløb der af de interesserede Kommuner er indbetalt 156 000 Kr. Den aarlige Forrentningsudgift andrager ca., 606 000 Kr., hvoraf ca. 590 000 Kr. er belastet Statsregnskabet § 16 (Ministeriet for offentlige Arbejder).

Værdien af det ved Nedlæggelsen indvundne Spormateriel m. v. anslaaes til 500 000 Kr.

Hertil kommer en Besparelse paa ca. 175 000 Kr., der kan indvindes ved Anvendelse andetsteds af Brofagene af Jernbanebroen over Roskilde Fjord, jfr. Bemærkning herom paa Side 4.

For samtlige de Baner, der foreslaas nedlagt, gælder, at Banernes trafikale Grundlag i væsentlig Grad er undergravet ved den lokale Trafiks Overgang til Landevejstransport, og at de ikke længere kan betegnes som nødvendige til Bestridelse af Trafikbehovet. Vedrørende de omtalte i Lovforslaget nævnte Baner bemærkes følgende:

Frederikssund—Hvalsø—Ringsted Banen.

(56,99 km Hovedspor, 4,54 km Sidespor).

Driftsindtægt i 1931—32	232 449 Kr.
Driftsudgift i 1931—32	506 078 —
Driftsunderskud i 1931—32	273 629 —

Med Afskrivning, 212 200 Kr., og Forrentning, 415 000 Kr., har Underskudet andraget ca. 900 000 Kr. Udgiften til Forrentning er belastet Statsregnskabet § 16 (Ministeriet for offentlige Arbejder).

Ved Forenkling af Driften vil det kun være muligt at formindske Underskuddet med ca. 107 000 Kr.

Til Belysning af Befolkningens ringe Udnyttelse af Banen skal anføres, at Befordringsmængden paa Banen fra det første Driftsaar (1929—30), i hvilket hele Banen var aabnet, til 1931—32 er sunken med ca. 16 pCt. for Antallet af rejsende, med ca. 32 pCt. for afsendt Gods og med ca. 42 pCt. for ankommet Gods. Disse Tal for Tilbagegangen i Befordringsmængden bør ses i Forhold til tilsvarende Tal for hele Statsbanenettet. Fra 1929—30 til 1931—32 har der i Antallet af Rejser paa samtlige Statsbaner været en mindre Stigning, idet en større Stigning fra 1929—30 til 1930—31 er bleven efterfulgt af nogen Nedgang fra 1930—31 til 1931—32. Paa Frederikssund—Ringsted Banen var der derimod allerede Nedgang fra 1929—30 til 1930—31 og yderligere Nedgang til 1931—32, saaledes at der over for en Stigning for hele Statsbanenettet i Løbet af de to sidste Aar paa ca. 1 pCt. i Antallet af Rejser paa den nævnte Sidebane er en Nedgang paa ca. 16 pCt. For Godsbefordringens Vedkommende gælder, at der paa samtlige Statsbaner under eet i den befordrede Vægtmængde i Løbet af de 2 sidste Aar har været en Tilbagegang af ca. 16,6 pCt. Foruden at deltage i denne Tilbagegang er Strækningen Ringsted—Frederikssund i de 2 Driftsaar yderligere gaet tilbage med ca. 20 pCt.

En nærmere Undersøgelse af Arten af det fra Banens Stationer afsendte Gods viser, at Landbrugets Eksportprodukter (Levende Dyr, Smør, Æg og Mælk) i alt væsentlig *ikke* befordres med Jernbanen, men næsten udelukkende med Lastbiler. De vognladningsvise Forsendelser til og fra Banen bestaar fortrinsvis af Kornvarer, Rodfrugter, Kartofler, Brænde, Stenkul, Kunstgødning, Hø og Halm, altsaa de paa Banerne lavest tariferede Varer.

Den ringe Benyttelse af Jernbanen maa — naar bortses fra Svingningerne i Roetransporterne og fra den seneste Tids almindelige Tilbagegang som Følge af Erhvervskrisen — fortrinsvis søges i Automobiltrafikens stærke Udvikling. Ruteautomobilerne har tillige med Lastbiler og Privatbiler taget ca. 75 pCt. af den Trafik, der ved Banens Planlægning var paaregnet for