

Fra	til	Personbefor- dring pCt.	Godsbefor- dring pCt.
1930-31	1932-33 ...	Nedg. 38,3	Nedg. 49,9
1932-33	1933-34 ...	Nedg. 5,8	Nedg. 2,9
1930-31	1933-34 ...	Nedg. 41,9	Nedg. 51,3

Den Opgang, der efter det voldsomme Fald fra 1930—31 til 1932—33 satte ind for 1932—33 til 1933—34 paa Statsbanenettet som Helhed, udeblev saaledes ganske paa Himmerlandsbanerne, hvor tværtimod Faldet blev fortsat, saaledes at der i Løbet af de sidste 3 Aar forsvandt over $\frac{2}{5}$ af Personbefordringsindtægten og over Halvdelen af Godsbefordringsindtægten. En nærmere Undersøgelse af Driftsresultaterne paa de enkelte Stationer giver for alle Stationerne det samme Billede af Nedgang fra Aar til Aar, jfr. den som Bilag trykte Oversigt.

Det kan herefter fastslaas, at der ikke alene er Tale om Bortfald af Befordringer i visse Forbindelser eller af visse Varegrupper eller om en Nedgang, der tør betragtes som forbigaaende og krisebestemt. Det, der sker, er at Befolkningen i enhver Henseende og for Egnen som Helhed svigter Banerne, saavel med Hensyn til Personbefordring som Godsforsendelser. Disse har mistet omfattende Transporter af Flæsk fra Slagterierne, af Træ, Cement, Kul, Gødning, Foderstoffer m. m. til Købmænd og Foreninger. Endelig er Transporterne af Mergel fra Kølsen Mergelleje gaaet meget tilbage. Hovedparten af de tabte Transporter (bortset fra Mergelen) er utvivlsomt gaaet over til Landvejsbefordring. Det skal i denne Forbindelse anføres, at den stedfundne Uddybning af Hjarbæk Havn antagelig har været medvirkende til den stigende Benyttelse af denne (som ogsaa har medført Bortfald af Banetransporter). Naturligvis har den herskende Landbrugskrise medført mindre Transport af visse Produkter, f. Eks. Slagteriprodukter, og denne Krise kan sammen med Nedskæring af Statstilskudet til Mergel have været medvirkende til Nedgangen i Mergeltransporterne. Tilbagegangen er imidlertid saa omfattende, at den maa karakteriseres som afgørende for Spørgsmaalet om Opretholdelsen af Banernes fremtidige Drift.

Driftsudgifterne er bragt endog væsentlig ned under det af Stykgodsudvalget beregnede, og om nogen væsentlig yderligere Nedgang kan der ikke blive Tale. Deres Størrelse er i øvrigt stærkt afhængig af, om den paakrævede Forstærkning af Sporet foretages og i hvilket Tempo, idet Vedligeholdelsesudgiften maa regnes at kunne gaa

noget ned i en Periode efter en Fornyelse, og en Fornyelse kan ikke udskydes, hvis Driften skulde fortsættes.

De samlede Driftsindtægter paa Himmerlandsbanerne tør efter det foreliggende ikke ansættes højere end ca. 400 000 Kr. aarlig og de samlede Driftsudgifter, selv efter Gennemførelsen af en Sporforstærkning — ekskl. Afskrivning og Forrentning — ikke lavere end ca. 900 000 Kr. aarlig. Der maa altsaa regnes med et aarligt Driftsunderskud paa $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. (uden Medregning af Afskrivning og Forrentning, kun inkl. Forpagtningsafgift af Privatbanen Viborg—Aalestrup).

Selv om man maa regne med, at ca. 100 000 Kr. af det beregnede Driftsunderskud paa 500 000 Kr. som Følge af de ved Beregningen anvendte Principper ikke kan ventes effektivt sparet ved Banernes Nedlæggelse, og selv om det tages i Betragtning, at Banerne har en Del Betydning for den videregaaende Trafik, saaledes at deres Nedlæggelse indebærer en vis Risiko for et Indtægtstab paa andre Baner, der ikke vil modsvares af en lige saa stor Udgifts-nedgang, maa der dog siges at være og fortsat at ville blive et saadant Misforhold mellem Indtægterne og Udgifterne, at det ikke fra Statsbanernes Side kan forsvares at undlade at stille Forslag om Driftens Nedlæggelse.

Dette gælder saa meget mere, som Driftens Opretholdelse ud over den nærmeste Tid, som allerede nævnt, vil kræve ikke alene Dækning af det store aarlige Driftsunderskud, men ogsaa Afholdelse af betydelige Anlægsudgifter. Sporet er lagt i 1893 med kun 22,5 kg Skinner; det er nu opslidt, idet saavel Skinner som Sveller er overordentlig medtagne, og en Fornyelse med Forstærkning er ubetinget og ufortøvet nødvendig. Denne Ombygning vil medføre en Anlægsudgift paa antagelig ca. 2,1 Mill. Kr. Skal en Afskrivning og Forrentning opgøres med ca. 40 Aars Levetid for det nye Spor, vil Udgiften i de første Aar blive ca. 150 000 Kr., faldende efterhaanden, saaledes at Gennemsnittet vil blive ca. 100 000 Kr. pr. Aar, hvilke Beløb — sammen med det egentlige Driftsunderskud — i Realiteten vilde komme til at hvile paa de øvrige Banestrækninger. Dette synes i hvert Fald urimeligt, og saafremt der ikke skulde være nogen Mulighed for Driftens Nedlæggelse, maatte man i hvert Fald mene, at det nødvendige Beløb til Fornyelsen af disse Baners Anlæg maatte stilles til Statsbanernes Raadighed uden Forpligtelser i Henseende til Afskrivning og Forrentning.

Nedlæggelsen af Driften af Banestræk-