

af Toggangen med den efter Omstændighederne mulige Overgang til Motordrift) samt en Billiggørelse af saavel Stationstjenesten som Banevedligeholdelsen og Arbejde under andre Tjenestegrene. Udvalgets Forslag blev i det hele og store fulgt, for Køreplanernes Vedkommende med visse Tillemplinger og for de Forholdsreglers Vedkommende, der medførte Bortflytning af Personale, først efterhaanden som dette under Hensyn til de samlede Personaleforhold paa hensigtsmæssig Maade kunde lade sig gøre. De herskende Personaleforhold har medført, at enkelte af Forslagene endnu ikke er blevet gennemført, ligesom naturligvis Motorisering i nogen Grad har været afhængig af, hvilket Materiel der kunde skaffes fra andre Banestrækninger.

Der er ikke senere foretaget Opgørelser over Driftsresultaterne paa de nævnte 7 Baner, fordi der ikke for nogen af disse Baners Vedkommende (bortset fra Skelskørbanen) overhovedet var Tale om Nedlæggelse af Banen. Bestræbelserne paa at søge Udgifterne nedbragt fortsættes efter de ved Udvalgsarbejdet anlagte Retningslinier. Nye omfattende Undersøgelser efter saa kort Tids Forløb skønnes ikke at kunne ændre Statsbanernes principielle Stilling til de paagældende Baner.

5. Hvor stort er Underskuddet pr. km for samtlige Statsbaner?

Det egentlige Driftsunderskud (ekskl. Afskrivning og Forrentning) androg for De danske Statsbaner under eet i Driftsaaret 1933—34 1 960 Kr. pr. Kilometer Bane- og Overfartslængde.

Det tilsvarende Underskud samme Driftsaar for Himmerlandsbanerne (Hobro—Løgstør og Viborg—Aalestrup) androg 6 504 Kr. pr. Banekilometer.

Det bør i denne Forbindelse dog bemærkes, at Banelængden ikke er noget som helst Udtryk for Trafikken paa Banen (Banens Værdi som Befordringsfaktor), og at de anførte Tal derfor ikke bør benyttes til nogen Vurdering af Underskuddet. Himmerlandsbanerne hører til de svagest trafikerede Linier af det samlede Statsbanenet, og saafremt det var muligt at sætte Underskuddet i Relation til Enhederne for Banens Benyttelse (Personkilometer henholdsvis Tonkilometer), vilde man faa Tal, der stillede Himmerlandsbanerne langt ringere i Forhold til det samlede Banenet, end de foranstaaende giver Udtryk for.

6. Hvor stort er Underskuddet for de jyske Baner pr. km?

Statsbanernes Regnskabsordning er ikke indrettet saaledes, at man uden særlige, meget omfattende Undersøgelser kan gøre Driftsresultatet for enkelte Strækninger eller Landsdele op, og saadanne specielle Undersøgelser maa, naar det drejer sig om andet end afgrænsede Sidebaner, i vid Udstrækning baseres paa Skøn saavel for Indtægternes som for Udgifternes Vedkommende.

Det er derfor ikke muligt at opgive, hvilke af de jyske Statsbaner der falder i den daarligste Trediedel, og hvorledes denne Trediedels Driftsresultat ligger i Forhold til de øvrige Baners.

Der blev i Efteraaret 1931 foretaget en Undersøgelse til Klarlæggelse af, hvorledes Driftsresultatet for Driftsaaret 1930—31 maatte antages at fordele sig mellem henholdsvis Sjælland—Falster og Jylland—Fyn.

Beregningen gav følgende Resultat (angivet i Mill. Kr.):

	I alt	Heraf Sjælland- Falster	Heraf Jylland- Fyn
Driftsindtægt	114,1	54,3	59,8
Driftsudgift (ekskl. Afskrivning og Forrentning)	117,3	49,5	67,8
Rent Driftsoverskud	÷ 3,2	+ 4,8	÷ 8,0

Af de ca. 8 Mill. Kr. Driftsunderskud paa de jysk-fynske Banestrækninger stammede ifølge Stykgodsudvalgets Beregninger ca. 3¼ Mill. Kr. fra 1 fynsk og 8 jyske Sidebaner.

Der er ingen Anledning til at tro, at Forholdet mellem de to Grupper af Landsdeles Statsbane-Indtægter og -Udgifter senere har ændret sig væsentlig — i