

hvert Fald næppe i Favør af Jylland—Fyn, idet den Stigning i Personbefordrings-Indtægten, der er sket i 1933—34 efter det stærke Fald fra 1930—31 til 1931—32 og især fra 1931—32 til 1932—33, i første Række findes paa Sjælland—Falster (Nærtrafikken), og idet Antallet af læssede Godsvogne, der i begge Omraaderne faldt fra 1930—31 til 1931—32 og atter fra 1931—32 til 1932—33, er steget fra 1932—33 til 1933—34 med ca. 28 000 paa Sjælland—Falster, men i samme Tidsrum faldet med ca. 13 000 i Jylland—Fyn.

8. En Redegørelse ønskes for Himmerlandsbanernes Tilstand.

Som nævnt i Bemærkningerne til Lovforslaget er Sporet paa Himmerlandsbanerne lagt i 1893 med kun 22,5 kg Skinner. Dette Spor maa nu betegnes som opslidt, navnlig for Skinnernes Vedkommende, og Slidmaalingerne viser, at Skinneslidet specielt i samtlige Kurver paa Strækningerne nærmer sig Grænsen for det tilladelige.

Man har i 1933 set sig tvunget til usanset Usikkerheden med Hensyn til Banernes Bevarelse at udføre Sporforstærkning paa ca. 5 km af Strækningen Viborg—Løgstør og paa ca. 3 km af Strækningen Hobro—Aalestrup, idet Fornyelsen paa disse Strækninger maatte betegnes som ubetinget nødvendig. Paa de ikke forstærkede Strækninger har man i de seneste Aar foretaget de Vedligeholdelsesarbejder og Udvekslinger, der har været nødvendige. Efter det oven anførte om Skinneslidet maa Banens Tilstand i det hele taget siges at være en saadan, at det maa anses for nødvendigt, at den paabegyndte Sporforstærkning i Løbet af ca. 3 Aar er fuldt ud gennemført over hele Banestrækningen, for saa vidt Banen skal bevares, og det maa paaregnes, at Udførelsen vil vare 2 à 3 Aar.

9. Der ønskes en Oversigt over forskellige Driftsresultater i Lighed med Bilag til Lovforslaget for Banestrækningerne: Randers—Langaa—Struer—Esbjerg; Langaa—Silkeborg—Brande—Bramminge; Vejle—Holstebro—Struer.

Som Bilag til nærværende Skrivelse følger Oversigt over forskellige Driftsresultater paa Banestrækningerne Randers—Langaa—Struer—Esbjerg, Langaa—Silkeborg—Brande—Bramminge og Vejle—Holstebro—Struer i Lighed med de i Bilag til Lovforslaget angaaende Himmerlandsbanerne givne.

Som i det nævnte Bilag anført er Tallene ikke noget Udtryk for den Andel af Personbefordrings- henholdsvis Godsbefordringsindtægten, der skal tilskrives vedkommende Bane. Tallene vedrører derhos kun Lokaltrafik til og fra Stationer paa Banen, men ikke den gennemgaaende Trafik, altsaa rent eksempelvis *ikke* Trafikken mellem Thy og Salling paa den ene Side og Øst- og Sydjylland samt Øerne paa den anden Side. Tallene kan derfor ikke lægges til Grund for nogen Vurdering af Banernes Betydning, men alene tages som et — endda ikke nøjagtigt — Barometer for Svingningerne i Lokaltrafikken. For de nedennævnte 5 Baners Vedkommende er Forholdet det, at der praktisk taget ingen Transittrafik findes paa Himmerlandsbanerne, medens der paa de 3 andre Baner — og da især paa de under Nr. 1 og 3 angivne — er en betydelig gennemgaaende Trafik.

Sammenstiller man nu Tallene fra de forskellige Baner, for saa vidt angaar de opgivne Indtægter, og med 1930—31 som Udgangspunkt for hver enkelt Bane — angivet ved 100, faar man følgende Resultat:

	Indtægt af Personbefordring				Indtægt af Godsbefordring			
	1930	1931	1932	1933	1930	1931	1932	1933
1. Randers—Langaa— Struer—Esbjerg.	—31	—32	—33	—34	—31	—32	—33	—34
2. Langaa—Silkeborg— Brande—Bramminge	100	92	74	78	100	83	59	59
3. Vejle—Holstebro— Struer.	100	90	72	78	100	83	64	64
4. Hobro—Løgstør.	100	93	79	86	100	85	64	64
5. Viborg—Aalestrup.	100	88	66	68	100	87	56	56
	100	91	57	57	100	71	49	44.