

redegjort for den samlede økonomiske Rækkevidde de enkelte Aar af disse udefra hidførte Paavirkninger. I øvrigt bør det ved Bedømmelse af Udgiftssvingningen ogsaa erindres, at Antallet af gennemsnitlig daglig kørte Antal personførende Plantogskilometer (som Udtryk for Toggangen), der i Sommeren 1930 var 54 236, i de følgende 4 Aar var:

1931: 54 626, 1932: 53 653, 1933: 52 756 og

1934: 56 867, altsaa kun med smaa Udsving i Forhold til Udsvingene i Trafikken (Nedgangen væsentlig stammende fra Regulering paa visse Sidebaner og Nedlæggelse af enkelte saadanne; Hovedparten af Stigningen det sidste Aar stammende fra Elektrificeringen), og at der i Middeltal i de sidste 3 Aar i Perioden blev trafikeret henholdsvis 222, 1 415 og 2 326 km med Rutebil. Udgiftsnedgangen er saaledes ikke tilvejebragt ved mindre Beredskab i Forhold til Publikum.

For Afskrivning og Forrentning maa endvidere som anført i Fodnote erindres, at Lillebæltsbroen med tilhørende Anlæg i 1934—35 har belastet Regnskabet med ca. 1½ Mill. Kr., skønt dette Anlæg først fra 15. Maj 1935 har kunnet øve Indflydelse i Retning af øgede Indtægter og Besparelse i de egentlige Driftsudgifter.

## II.

### 1935—36 og 1936—37.

For 1935—36 kan paa Grundlag af de pr. ca. Midten af Januar 1936 foreliggende Driftsresultater opstilles det sandsynlige Driftsresultat for hele Finansaaret. For 1936—37 foreligger paa nærværende Tidspunkt kun Tallene i det i Sommeren 1935 udarbejdede Finanslovsforslag. Det kan efter den siden da skete Udvikling med Sikkerhed antages, at saavel Driftsindtægter som Driftsudgifter i 1936—37 vil blive ikke uvæsentlig højere end ved Budgetudarbejdelsen forudsat. Man har endnu ikke ment Forholdene afklarede saa vidt, at man har kunnet udarbejde Ændringsforslag til Budgettet for 1936—37, og maa derfor anvende dette Budgets Tal med det Forbehold, at der maa forudsættes Stigning af saavel Indtægter som Udgifter.

I nedenstaaende Sammenstilling af Driftstal for 1930—31, 1932—33, 1935—36 og 1936—37 har man taget Hensyn til de i de to sidstnævnte Aar skete Ændringer i Henseende til Pensions- og Sygekasseordning samt Afskrivning og Forrentning. For Pensionsudgiftens Vedkommende har man simpelt hen til Statsbanernes Udgift lagt den til § 25 overførte Netto-Pensionsudgift vedrørende Statsbanerne — uanset at dette i Realiteten giver et ukorrekt Resultat, jfr. nedenfor under Afsnit III — og for Sygekassens Vedkommende det samme Beløb paa ½ Mill. Kr. som foran nærmere omhandlet vedrørende 1934—35. For Afskrivning og Forrentning gælder ligeledes det samme som foran anført vedrørende 1934—35. Da man i Konsekvens af de nye Regler i 1935—36 og 1936—37 har opført 1 Mill. Kr. mere paa Driftsbudgettet til Sporforstærkninger end under de gamle Regler, har man for de nævnte 2 Aar fradraget denne Million Kroner og tillige for disse 2 Aar fradraget en ekstraordinær Udgift paa 0,7 Mill. Kr. til Kurverregulering.

Med de af det herommeldte følgende Korrektioner bliver Driftsresultatet i Mill. Kr. saaledes:

	1931—32	1932—33	1935—36	1936—37
Driftsindtægter .....	114,1	91,9	113,5	113,6
Egentlige Driftsudgifter .....	117,3	105,1	115,6	113,6
Egentligt Driftsunderskud .....	3,2	13,2	2,1	0,0
Afskrivning .....	9,3	10,3	12,3	12,5
Forrentning 5 pCt.....	19,2	20,8	22,8	23,2
„Tilskud til Driften“ under de af Finansudvalget opstillede Forudsætninger ..	31,7	44,3	37,2	35,7

## III.

Ved denne — som ved den foregaaende — Opstilling opnaar man vel for de forskellige Aar en talmæssig Opgørelse af det samlede Tilskuds Størrelse under Anvendelse af ensartede Konteringsprincipper og en bestemt Forrentningsprocent, men allerede under Hensyn til, at Statsbanebudgettet som foran anført foruden af de foran omhandlede Ændringer i Reglerne for Afskrivning, Forrentning og Pension m. v. i