

Det skal nævnes, at der i den senere Aarrække er gennemført en Række Nyanlæg, som har været kalkuleret saaledes, at Driften skulde dække ogsaa Afskrivning og Forrentning af den anvendte Kapital. Alene de store Broer, de nye Færger, Elektrifikationen, Motoriseringen og Dobbeltsporanlæggene andrager et Beløb af omkring 150 Mill. Kr., og Forrentning og Afskrivning heraf andrager omkring 10 Mill. Kr., et Beløb, der, uanset hvilken Stilling Lovgivningsmagten i øvrigt vil tage til Spørgsmaalet om Dækning af Afskrivning og Forrentning af den i Statsbanerne anbragte Kapital, maa kræves dækket af Driften.

Ministeriet kan derfor ikke anse det for forsvarligt at nøjes med mindre end 25 pCt. Takstforhøjelse.

Ad 3. Udnyttelsesprocenten af det rullende Personvognsmateriel laa i 1938—39 paa 29,9 pCt., og den er utvivlsomt steget i den senere Tid. Dette Tal kan dog først opgives, naar man ved Aarets Slutning har Oversigt over Antallet af Pladskilometer og Personkilometer. Umiddelbart efter Verdenskrigen var Procenten oppe paa 41,8, og det kan siges, at man i Dag ikke er saa højt oppe, da der i højere Grad udsendes Dubleringstog for ikke at efterlade rejsende.

Ad 4. Lastbilkørselens Begrænsning har utvivlsomt paavirket Statsbanernes Godstransport, men Virkningen heraf er sammenkædet med en Række andre Forhold, saaledes Skibsfarten, Importbegrænsningen, Nedgang i Byggeri og anden Produktion, og det er ikke muligt at isolere de enkelte af disse Aarsager til Forskydning i Godsmængden.

Ad 5—8. Nedskaeringen i Persontogskøreplanen modsvares af Udvidelse af Godstogskørselen. Statsbanerne affasser til enhver Tid det løse Personale efter Behovet, idet man dog, naar det er muligt, f. Eks. i Værkstederne, udskyder Arbejde, der kan vente, til Fordel for presserende Arbejde, saaledes at man faar saa konstant en Arbejderstyrke som muligt. Naturligvis vil Personalet med en langsommere Toggang kunne fremføre færre Togkilometer pr. Enhed end ellers, og en indskrænket Toggang kan skabe Vanskeligheder ved at faa kørende Personale hjem, men dette gaar ind i den sædvanlige Tjenestetidsberegning. Der haves ikke fast Personale, som der ikke er Brug for, og der føres stadig af Styrelsens Kontrol med, at Personalestyrkens Tilpasning er forsvarlig.

En Sammenligning af Personalestyrken pr. 1. September 1939 og pr. 1. Juni 1940 vilde ikke give noget Holdepunkt for en Bedømmelse, idet Personaleantallet skifter en Del gennem Aarets Maaneder, f. Eks. paa Grund af Banevedligeholdelsen, der netop i Aar efter Vinterens Indvirkning paa Banelegemet er ret omfattende.

Ad 9. Den i Lovforslagets Anmærkninger kalkulerede Stigning i Brændselsudgifterne er ikke beregnet paa Grundlag af de meget høje Priser, der var gældende for Importen i Aarets første Maaneder. Sikre Oplysninger om de kommende Maaneders Brændselspriser foreligger ikke. Det bemærkes, at Overgangen fra Motordrift til Dampdrift ogsaa paavirker de samlede Brændselsudgifter, idet Brændselsmængden pr. 1 000 Bruttonkilometer er ca. 5 Gange saa høj for Kul som for Olie.

Ad 10. Under en Issituation, hvor Isbryder maa sættes ind paa Storebæltsoverfarten, skal ogsaa Motorkøretøjer overføres, i hvert Fald saa længe en Isbryder kan føre et rimeligt Antal Færger pr. Dag over Bæltet, og derefter skal Motorkøretøjernes Passagerer overføres som Jernbanepassagerer. Da Taksterne for Motorkøretøjer er fastsat til bestemte Beløb, der ikke automatisk stiger, fordi Tarifaftstanden for Overfarten sættes op fra 40 til 50 km, bør de nævnte Takster foruden den almindelige Forhøjelse paa 25 pCt. forhøjes med ca. 10 pCt. ekstra i Anledning af Tarifaftandens Forhøjelse. Herved er det ogsaa taget i Betragtning, at Billetten for Føreren af Motorkøretøjet er inkluderet i Prisen for Motorkøretøjet.