

Til § 26. (Bevægelserne paa Statens Statuskonti).

Hvor ikke andet er anført for Statsbanernes Vedkommende, er de paa de enkelte Konti opførte Beløb anslaaet under Hensyn til Forbruget i den forløbne Del af Finansaaret og det beregnede Forbrug i den resterende Del af Finansaaret.

Paa Finansloven for 1940—41 er anslaaet en Netto-Tilgang til Statsbanernes Anlægs kapital paa 22 606 984 Kr. Dette vil ved Forslagene til Tillægsbevilling blive ændret til en Netto-Afgang paa 4 730 866 Kr., idet Forslaget viser en Netto-Afgang paa ialt 27 337 850 Kr. Den store Afgang paa Statsbanernes Anlægs kapital hidrører fra, at der paa Driftsregnskabet er foretaget en ekstraordinær Afskrivning paa 30 Mill. Kr., hvorom henvises til Bemærkningerne til § 2 A.

Til enkelte af de opførte Konti og Beløb bemærkes yderligere følgende:

Til 5. Jfr. det under § 2 A., Pkt. 53, anførte.

Til 9. Beløbet fremkommer saaledes:

a. Ombygning af Centralværkstedet i Aarhus m. v.	÷ 200 000 Kr.
b. 2. Spor Vejen—Bramminge	60 000 —
c. Elektrificeringen Valby—Ballerup	400 000 —
d. Ændringer i Centralværkstedet i København	÷ 200 000 —
e. 2. Spor Aarhus—Laurbjerg	220 000 —
f. Oddesundbroen (Statsbanernes Andel)	3 000 —
g. Aarhus Personbanegaard	280 000 —
h. 2. Spor Aalborg—Limfjorden	1 000 —
i. Remise for Motorvogne og Lyntog (Helgoland)	10 000 —
	574 000 Kr.

ad a og d. Mindreforbruget skyldes, at Arbejdet ikke er skredet saa hurtigt frem som paaregnet.

ad b, c og e. Merforbruget skyldes, at forskellige Arbejder, der har været forudsat udført i 1939—40, først er kommet til Udførelse i 1940—41 som Følge af de ekstraordinære Vejrforhold i Vinteren 1939—40.

ad f—i. Merforbruget skyldes, at forskellige afsluttende Arbejder, der har været forudsat udført i tidligere Finansaar, først er kommet til Udførelse i 1940—41.

Til 10. Blandt de fra 1. Juli 1940 gennemførte Takstforhøjelser, der omtales i Bemærkningerne til Forslaget til Lov om Ændring i Loven om Statsbanernes Takster m. m. af 11. Juni 1940, var en Forhøjelse af Tarifaftstanden mellem Korsør og Nyborg med 10 km, idet det samtidig var Forudsætningen, at der skulde foretages en yderligere Sikring af denne Overfart under Isforhold.

En saadan Sikring tænkes som nærmere omtalt af Ministeren for offentlige Arbejder ved Forelæggelsen af Lovforslaget tilvejebragt ved, at der bygges en ny Isbryder til Statsbanerne, hvorefter „Storebjørn“, der ved Anskaffelsen i sin Tid fortrinsvis var tiltænkt Statsbanerne, overgaar til det almindelige Isbrydningsvæsen.

Den nye Bryder, der skal være lidt kraftigere end „Storebjørn“, skal da indrettes saaledes, at den, naar det maatte vise sig umuligt at medtage Jernbanefærger gennem