

XVI. Statsbanernes Driftsresultater og Status

Driftsresultater

MELLEM Jernbanernes Trafik og den økonomiske Udvikling i Landet bestaar der en nøje Sammenhæng. Ligesom Banernes Virksomhed paavirker Erhvervenes Økonomi, saaledes er Banernes Trafik præget af Produktionens Omfang inden for de forskellige Erhverv. Landbrugets Industrialisering, Industriens Fremvækst, Konjunkturer og Kriser, Pengenes Værdisvingninger, handelspolitiske Foranstaltninger, Valutaforholdene m. m. har igennem Aarhundredet øvet deres Indflydelse paa Banernes Befordringsmængde og derigennem paa det økonomiske Resultat af Banernes Drift. Trafikken paavirkes dog ikke blot af Forhold, der fremkommer udefra, men ogsaa af Udvidelser af Banenettet, trafikale og takstmæssige Foranstaltninger og tilfældige Omstændigheder som Sne- og Ishindringer o. l. Hvilken Andel hver enkelt af disse Faktorer har i Driftsresultatet, er det meget vanskeligt at udrede.

Den nævnte Vekselvirkning mellem Baner og Erhverv inden for de forskellige Perioder med karakteristiske Fællestræk er søgt paavist i den følgende Fremstilling, idet Hovedvægten er lagt paa en Skildring af Forholdene efter 1886, i hvilket Aar Enheden i Statsbanernes Ledelse gennemførtes.

Fra 1847 til 1885—86

Den økonomiske Udvikling er i denne Periode særlig præget af Industriens stærke Fremvækst som Følge af den økonomiske Frigørelse, der fandt sit Udtryk i Næringsloven af 1857 — som traadte i Kraft 1862 —, og af Produktionsomlægningen indenfor Landbruget.

Efter at Handelskrisen i 1857, der fra Hamburg havde bredt sig til Danmark, var afviklet, kom der gode Tider indtil Midten af 70'erne. Kornpriserne begyndte da at falde paa Grund af de store Tilførsler til Europa af billigt Korn fra de oversøiske Lande. Landbrugsdriften havde hidtil her hjemme været baseret paa Salg af Korn og Kreaturer, men nu drev de billige Kornpriser Landmændene over til at producere Smør og Flæsk, hvis Priser holdt sig godt, og indføre billigt Korn, f. Eks. Majs til Foder. Men denne Omlægning foregik under en Krisetilstand, der kulminerede i 1885.

De sjællandske Jernbaners og de jysk-fynske Statsbaners Forhold i disse Aar er indgaaende belyst i V. Falbe-Hansen og Will. Scharling's fortjenstfulde Værk »Danmarks Statistik«. Der skal derfor her kun anføres nogle Tal til Sammenligning af de to Baneomraaders økonomiske Resultater, idet der iøvrigt henvises til nedenstaaende Tabeller.

De sjællandske Jernbaners samlede Indtægter var i Perioden 1867—86 83,7 Mill. Kr. Heraf udgjorde Personindtægten 51,2 Mill. Kr. eller 61,2 %, Godsindtægten 28,4 Mill. Kr. eller 33,9 %. Udgifterne beløb sig til 44,3 Mill. Kr. eller 52,9 % af Indtægterne.

Driftsoverskudet var herefter 39,4 Mill. Kr. eller gennemsnitlig 2,02 Mill. Kr. pr. Driftsaar.

For de jysk-fynske Baner stiller Forholdet sig saaledes: Samlet Indtægt 85,2 Mill. Kr., hvoraf 43,3 Mill. Kr. eller 50,8 % falder paa Personindtægten og 36,3 Mill. Kr. eller 42,6 % paa Godsindtægten. Driftsudgifterne udgjorde 64,9 Mill. Kr. eller 76,2 % af Indtægterne og Driftsoverskudet 20,3 Mill. Kr. eller gennemsnitlig 1,06 Mill. Kr. pr. Driftsaar.

Det vil ses, at Personbefordringen paa Sjælland har en dominerende Overvægt over Godsbefordringen, takket være Hovedstadstrafikken, medens den mindre Befolkningstæthed i Jylland her medfører en større Ligevægt mellem Person- og Godsbefordringen. Særlig iøjnefaldende er den store Forskel i Driftsudgifternes Andel af Indtægterne paa de 2 Baneomraader. Herved maa det dog tages i Betragtning, at de sjællandske Jernbaners Takster var højere end de jysk-fynske Statsbaners, at det jysk-fynske Banenet i dette Tidsrum ved stadig Tilvækst forøgedes med 866 km — en Stigning paa ca. 323 % —, men Banenettet paa Sjælland kun med 264 km — Stigning 168,4 % —, og at adskillige af disse Banestrækninger i Jylland gik gennem tyndt befolkede Egne, der i den første Tid efter Banens Aabning kun tilførte Banerne en ringe Trafik.

Landbrugets Vanskeligheder afspejler sig i Godsindtægtens Svingninger i Tiden efter 1877, sidst med Fald i Landbrugets værste Aar 1885.

Tiden fra 1886 til Aarhundredskiftet

Perioden er præget af en jævnt stigende Udvikling i Landbrugs- og Industriproduktionen og i Befolkningens almindelige Velstand. Landbrugskrisens Eftervirkninger spores dog i Periodens to første Driftsaar igennem en Nedgang i Driftsoverskudet, der i 1887—88 kun udgjorde 1,7 Mill. Kr., det hidtil daarligste Resultat, som noget Aar havde udvist. Medvirkende hertil var en i 1886—87 indført Forlængelse af Dobbeltbilletternes Gyldighedsfrist, der medførte en Nedgang i Indtægten af Personbefordringen.

Banenettet udvidedes med 315 km eller 20,3 %, og Bestræbelserne for at skabe bedre Forbindelser mellem Landsdelene og tilfredsstillende Befolkningens stigende Rejselyst medførte stadige Udvidelser af Toggangen, hvorved Antallet af Togkilometer pr. Bane-kilometer steg med ikke mindre end 71,4 %. De ved Godstarifferne af 1890 og 1897 samt Persontariffen af 1897 særligt for de lange Afstande stærkt nedsatte Takster medførte en kraftig Stigning i Befordringsmængden, navnlig for Personers Vedkommende, men ikke en forholdsvis tilsvarende Forøgelse af Indtægterne. Samtidig paavirkedes Udgifterne i stigende Retning af de foretagne Køreplansudvidelser i Forbindelse med Prisstigninger og de ved Lov af 26. Marts 1898 om Statsbanernes Ordning indførte Lønforbedringer. Ved Udgangen af Driftsaaret 1899—1900 sluttede Udgifterne 90 % af Indtægterne, der i dette Aar var steget til 26,1 Mill. Kr. Driftsoverskudet var altsaa 2,6 Mill. Kr., medens det i Gennemsnit for hele den her omhandlede Periode udgjorde 3,2 Mill. Kr.

Tiden indtil 1. Verdenskrig

Den store Lockout i 1899 dannede Afslutningen paa den foregaaende Periodes Konjunkturer. Indtil 1902 led Erhvervslivet under en Depression, men derefter fulgte jævnt stigende Opgangsaar indtil 1907. Saa kom Tilbageslaget. En københavnsk Byggekrisse medførte i 1908 Sammenbrud af flere Banker (Centralbanken, Grundejerbanken, Detailhandlerbanken), som særlig havde støttet Byggeriet. Fra København bredte Bankkrisen sig til Provinsen, og dens Virkninger sporedes i alle Erhverv. Endnu i 1909 følte Depressionen, men derefter kom Opsvinget med gode Vilkaar for Landbrug og Industri, og Perioden afsluttedes med en Højkonjunktur i 1913.

I denne Periode forøges Banenettet gradvis med 212,1 km eller 11,3 % og Antallet af Togkilometer pr. Banekilometer med 1426 eller ca. 24 %. Indtægterne mere end fordobledes, bl. a. under Indvirkning af Takstforhøjelsen i 1911 og de gennemgaaende gunstige Konjunkturer, medens Udgifterne i Gennemsnit udgjorde 86,1 % af Indtægterne. Bortset fra de to første Aar af Perioden, i hvilke ekstraordinært store Udgifter gav et daarligt Driftsresultat — i 1901—02 endog et mindre Driftsunderskud, det første i Banernes Historie — fremkommer der hvert Aar et anseligt, om end noget varierende Driftsoverskud. I Gennemsnit for hele Perioden udgør det 5,57 Mill. Kr. med Maksimum 11,7 Mill. Kr. i 1912—13. Ved Indførelse af Regler for Afskrivning af Anlægskapitalen — hvorom henvises til det følgende Afsnit — fragaar der i Driftsoverskudet for hvert af de to sidste Aar et Beløb paa 2,9 Mill. Kr., men Perioden afsluttes dog med et regnskabsmæssigt Overskud paa 8,7 Mill. Kr.

Tiden under Verdenskrigen og Efterkrigsaaarene indtil 1924—25.

Verdenskrigen skabte straks gunstige Konjunkturer for alle Erhverv. Den forøgede Efterspørgsel efter Landbrugsprodukter medførte stærk Stigning i Eksporten, og med de formindskede Muligheder for Import i Forbindelse med en stærk Krediteksansion tog Industrien et mægtigt Opsving. Dette gav sig Udslag i en stærk Stigning i Banernes Befordringsmængde, særlig af Gods, og dermed i Indtægterne, der steg fra 56,4 Mill. Kr. i 1913—14 til 70,9 Mill. Kr. i 1915—16. Heroverfor stod en Stigning i Udgifterne fra 44,8 Mill. Kr. til 58,8 Mill. Kr., saa at Driftsaaret 1915—16 afsluttedes med et Driftsoverskud paa 12,1 Mill. Kr., det hidtil største Overskud i noget Aar. Men i det følgende Aar satte Inflationen ind. Udgifterne steg med 14,9 Mill. Kr., Indtægterne kun med 4,1 Mill. Kr., hvorved Overskudet dalede til 1,3 Mill. Kr.

De følgende fem Aar fra 1917—18 til 1921—22 blev de mørkeste i Statsbanernes Historie. Vanskelighederne ved at skaffe de fornødne Kultilførsler nødvendiggjorde en betydelig Køreplansindskrænkning (fra 8205 Togkilometer pr. Banekilometer i 1916—17 til 5294 i 1917—18), og da den uindskrænkede U-Baadskrig satte ind i 1917, gik Produktionen og Eksporten og dermed Godsbefordringen ned.

Krigens Afslutning medførte en voldsom Stigning i Indførslen, dels af Raastoffer til Industri og Landbrug, dels af Forbrugsvarer, som Befolkningen under Krigen havde været afskaaret fra at købe, og endelig af Varer i Transitøjemed, idet man haabede at kunne gøre København til Centrum for Handelen med Østersølandene. Disse Forhold i Forbindelse med en ny Højkonjunktur medførte en stærk Stigning af baade

Person- og Godstrafikken i 1919—20 og 1920—21. Medvirkende hertil var Overtagelsen af de sønderjyske Banestrækninger den 16.—17. Juni 1920, hvorved Banenettet forøgedes med 247 km.

I det følgende Aar kom Omsvinget. Deflationen med følgende Prisfald og almindelig Depression i Erhvervslivet var allerede begyndt i Efteraaret 1920, men naaede sin fulde Styrke det følgende Aar. Baade Person- og Godstrafikken faldt derfor stærkt i 1921—22.

Indtægterne var i disse Aar steget meget stærkt paa Grund af de stadige Takstforhøjelser, der efterhaanden bragte Statsbanernes Takster op paa et meget højt Niveau. Men dels gennemførtes disse Forhøjelser paa for sent et Tidspunkt, dels var de utilstrækkelige til at dække Udgifterne, der i stadig stigende Grad oversteg Indtægterne. Udgiftsstigningen skyldtes i første Række de ekstraordinært høje Kulpriser i Forbindelse med almindelig Prisstigning paa alle Materialer til Banernes Vedligeholdelse. Hertil kom store Udgifter, bl. a. som Følge af Gennemførelsen af Lønningsloven af 1919 og til Vedligeholdelse af de sønderjyske Banestrækninger, som ved Overtagelsen var i en meget daarlig Tilstand, og endelig belastedes Udgiftssiden i 1921—22 med 16,1 Mill. Kr. som Følge af Nedskrivning af Lagerprisen paa Kulbeholdningerne pr. 31. Marts 1922 fra 144,40 Kr. til ca. 45 Kr. pr. Ton.

Driftsresultaterne for disse Aar fremgaar af nedenstaaende Tal i Mill. Kr.

| | Personer og Rejsegods | Gods | Andre Indtægter | Ialt Indtægt | Drifts- udgift | Drifts- overskud |
|---------------|--------------------------|-------|--------------------|-----------------|-------------------|---------------------|
| 1917—18 | 31,7 | 40,0 | 3,9 | 75,6 | 82,8 | ÷ 7,2 |
| 1918—19 | 41,0 | 46,6 | 4,4 | 92,0 | 105,0 | ÷ 13,0 |
| 1919—20 | 57,5 | 75,1 | 6,1 | 138,7 | 161,1 | ÷ 22,4 |
| 1920—21 | 71,2 | 104,1 | 8,4 | 183,7 | 233,6 | ÷ 49,9 |
| 1921—22 | 68,5 | 93,1 | 9,2 | 170,8 | 228,7 | ÷ 57,9 |

Kuludgifterne, der i det sidste Aar før Krigen beløb sig til 5,6 Mill. Kr. eller 12,5 % af samtlige Udgifter, udgjorde i disse Aar følgende Beløb:

| | Mill. Kr. | i % af Udgifterne |
|---------------|-----------|----------------------|
| 1917—18 | 27,5 | 33,2 |
| 1918—19 | 26,3 | 34,6 |
| 1919—20 | 40,0 | 24,8 |
| 1920—21 | 60,0 | 25,6 |
| 1921—22 | 56,1 | 24,5 |

Dyrtiden kulminerede i 1921 og afløstes af et Prisfald, der i Forbindelse med den foran nævnte Nedskrivning af Kullagerprisen, hvorved Kuludgifterne i 1922—23 gik ned med ikke mindre end 43 Mill. Kr., samt Gennemførelse af Spareforanstaltninger bevirkede en stærk Nedgang i Udgifterne. Men samtidig gik ogsaa Indtægterne ned som Følge af Takstnedsættelsen i 1922, der ikke medførte en saa stor Trafikforøgelse, at Indtægterne fra 1921—22 blot tilnærmelsesvis kunde opretholdes. De tre Driftsaar 1922—23 til 1924—25 gav dog et Driftsoverskud paa henholdsvis 6,0, 8,7 og 5,6 Mill. Kr.

Tiden indtil den 2. Verdenskrig

Perioden kendetegnes af en udpræget økonomisk Bølgebevægelse. Efter Normalaaret 1924—25 fulgte en Depressionsperiode, dels som Følge af den store Arbejdskonflikt i 1925, dels paa Grund af Kronens Stigning. Bunden naaedes i 1928, og derefter fulgte en Højkonjunktur i 1929—30. Men i 1929 udbrød Verdenskrisen i Amerika, og allerede i sidste Halvdel af 1930 sporedes en Tendens til Omslag i den hidtil gunstige Udvikling herhjemme i en Depressionstilstand inden for Industrien. Udførselsvarernes Priser faldt langt stærkere end Priserne paa Indførselsvarer, hvad der særlig var til stor Skade for Landbruget. Dettets Rentabilitet svigtede, og Tilstanden udviklede sig til en voldsom Krise, der kulminerede i 1932. De følgende Aar bragte en Bedring, omend i langsomt stigende Tempo.

De stærkt svingende Konjunkturer og Konkurrencen fra andre Trafikmidlers Side førte i disse Aar Statsbanerne ind paa en dybtgaaende Rationalisering af Driften. Personalets Antal søgtes nedbragt ved arbejdsbesparende Foranstaltninger og Tilpasning af Transportberedskabet, Dampdriften paa Sidebaner erstattedes af den billigere Motordrift, seks særligt urentable Banestrækninger med en samlet Længde af 148 km nedlagdes og Automobilruter oprettedes. Paa den anden Side søgtes Konkurrencen imødegaaet ved Udvidelse af Toggangen. Medvirkende til Nedbringning af Udgifterne var ogsaa de fra 1. April 1935 ændrede Posteringsregler for Pensionsudgifter, hvorved Statsbanerne i Driftsaaret 1935—36 aflastedes for et Beløb paa 3,4 Mill. Kr. i Forhold til Aaret før.

De ovenfor nævnte Forhold paavirkede Driftsresultatet, der med Undtagelse af Driftsaarene 1926—27, 1928—29, 1935—36 og 1936—37 var negativt, svingende fra 1,3 Mill. til 13,2 Mill. Kr. Da Regnskabet desuden fra 1925—26 yderligere belastedes med store Beløb til Afskrivning og Forrentning, maatte Staten hvert Aar yde betydelige Tilskud til Driften.

Nedenfor anføres Resultaterne for enkelte af Driftsaarene i Millioner Kroner:

| | 1925—26 | 1927—28 | 1932—33 | 1934—35 | 1938—39 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| Person- og Rejsegodsindtægt | 59,7 | 52,5 | 43,6 | 53,6 | 67,7 |
| Godsindtægt | 68,4 | 50,0 | 38,4 | 40,9 | 43,7 |
| Post- og andre Indtægter | 9,5 | 9,0 | 9,9 | 11,8 | 14,7 |
| Ialt Indtægt | 137,6 | 111,5 | 91,9 | 106,3 | 126,1 |
| Driftsudgifter | 138,0 | 112,9 | 105,1 | 109,3 | 130,7 |
| Driftsoverskud | ÷ 0,4 | ÷ 1,4 | ÷ 13,2 | ÷ 3,0 | ÷ 4,6 |
| Afskrivning | 9,4 | 10,0 | 10,3 | 6,2 | 6,9 |
| Forrentning | 19,4 | 20,3 | 18,6 | 10,2 | 14,2 |
| Statens Tilskud | 29,2 | 31,7 | 42,1 | 19,4 | 25,7 |

Ved Sammenligning af Indtægterne i de forskellige Aar maa det tages i Betragtning, at Indførelsen af elektrisk Drift i Københavns Nærtrafik i 1934—35 og Ibrugtagningen af Lillebæltsbroen med samtidig Indførelse af Lyntogsdrift i 1935 skabte en stærk Stigning i Persontrafikken. For Godsindtægternes Vedkommende er Faldet paavirket af den fra 1. April 1927 foretagne meget store Nedsættelse af Taksterne.

Under 2. Verdenskrig

Den økonomiske Fremgang fortsattes ind i Driftsaaret 1939—40. Men Krigens Udbrud i September 1939 og Landets Besættelse den 9. April 1940 skabte i de følgende Aar store Vanskeligheder for alle Erhverv paa Grund af de efterhaanden aftagende Tilførsler af Raastoffer. Produktionen holdtes dog nogenlunde i Gang, dels paa Grund af den særlige Virksomhed, som Krigsforholdene gav Anledning til, dels ved Omlægning til Fremstilling af Erstatningsvarer. Af særlig Betydning for hele Befolkningen blev den enorme Forøgelse af Produktionen af indenlandske Brændselsmidler, Tørv og Brunkul, til Erstatning for de svigtende Kultilførsler.

For Banerne var Krigsaarene praktisk taget ensbetydende med Generhvervelsen af tidligere Tidens Monopol paa Befordringen. Allerede i April 1940 blev der udstedt Forbud mod Kørsel med private Personautomobiler, og Benzintildelingerne til Lastbiler blev betydeligt nedsat. Kun ca. 20 % af de 162.500 Biler, der fandtes i Landet ved Krigens Begyndelse, blev i Drift. Bilkonkurrencens Bortfald, den indenlandske Brændselsproduktion og Pengerigeligheden i Forbindelse med Takstforhøjelser for Personer og Gods i Juli 1940 bragte en meget stærk Tilvækst i Statsbanernes Befordringsmængde og Indtægter, der øgedes yderligere ved de tyske Militærtransporter.

Driftsresultaterne fremgaar af nedenstaaende Tal i Millioner Kroner:

| | 1939—40 | 1940—41 | 1941—42 | 1942—43 | 1943—44 | 1944—45 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Person- og Rejsegodsindtægt . | 70,7 | 75,8 | 101,5 | 122,4 | 143,3 | 147,5 |
| Gods- og Postindtægt | 61,9 | 104,2 | 122,8 | 152,2 | 161,0 | 140,6 |
| Andre Indtægter | 6,9 | 7,0 | 8,6 | 9,4 | 9,9 | 10,3 |
| Ialt Driftsindtægt | 139,5 | 187,0 | 232,9 | 284,0 | 314,2 | 298,4 |
| Driftsudgifter | 135,6 | 159,1 | 181,4 | 206,2 | 232,9 | 251,4 |
| Driftsoverskud | 3,9 | 27,9 | 51,5 | 77,8 | 81,3 | 47,0 |
| Afskrivning | 7,3 | 36,7 | 57,1 | 60,1 | 74,3 | 67,4 |
| Heraf ekstraordinært | — | 29,0 | 50,0 | 54,0 | 69,0 | 62,0 |
| Forrentning | 14,9 | 15,9 | 15,1 | 13,2 | 11,8 | 10,2 |
| Statens Tilskud | 18,3 | 24,7 | 20,7 | ÷ 4,5 | 4,8 | 30,6 |

I de ovennævnte Indtægtsbeløb for Besættelsesaarene 1940—41 til 1944—45 indgaar de tyske Militærtransporter med følgende Beløb i Millioner Kroner:

| | 1940-41 | i % af Drifts- indt. | 1941-42 | i % af Drifts- indt. | 1942-43 | i % af Drifts- indt. | 1943-44 | i % af Drifts- indt. | 1944-45 | i % af Drifts- indt. |
|--|---------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|----------------------------|
| Person- og Rejsegods- indtægt | 10,0 | 13,2 | 13,8 | 13,6 | 21,3 | 17,4 | 31,3 | 21,8 | 34,4 | 23,3 |
| Gods- og Postindtægt ... | 19,0 | 18,2 | 22,1 | 18,0 | 33,6 | 22,1 | 37,6 | 23,4 | 27,9 | 19,8 |
| Ialt | 29,0 | 15,5 | 35,9 | 15,4 | 54,9 | 19,3 | 68,9 | 21,9 | 62,3 | 21,2 |

Driftsindtægterne steg i de første tre Besættelsesaar med ca. 48 Mill. Kr. aarlig og i 1943—44 med ca. 30 Mill., men gik det sidste Aar ned med ca. 16 Mill. Kr. Denne Nedgang skyldes, at et Beløb paa ca. 13 Mill. Kr. for Befordringer i Driftsaarets sidste Maaneder ikke var afregnet med Værnemagten ved Tysklands Kapitulation og derfor ikke kunde optages i Statsbanernes Regnskab. De samlede Driftsindtægter i de fem Aar beløb sig til 1316,5 Mill. Kr., hvoraf Indtægten for de tyske Militærtransporter

udgjorde 251,0 Mill. Kr. eller 19 %. Ogsaa Driftsudgifterne steg stærkt som Følge af Trafikforøgelsen og Prisstigninger paa Kul og Materialer samt Lønforhøjelser. I alt udgjorde de for de fem Aar 1031,0 Mill. Kr., hvorefter det samlede Driftsoverskud blev 285,5 Mill. Kr.

Om de i disse Aar foretagne ekstraordinære Afskrivninger henvises til det følgende Afsnit.

Afskrivning

I Statsbanernes Regnskab har der altid været draget et tydeligt Skel mellem de Indtægter og Udgifter, der vedrører Driften, og de Udgifter, der tjener til Forøgelse af Kapitalen (Anlæggene). Derimod har Spørgsmaalet om, hvilke Udgifter, der rettelig burde afholdes af henholdsvis Driftsbudgettet og Anlægsbudgettet, i Aarenes Løb været Genstand for megen Diskussion.

Allerede i 80'erne lød der Klager over, at Anlægsbudgettet belastedes med Beløb, der burde være afholdt af Driftsbudgettet. Man tillagde dog ikke disse Klager, der jævnlig dukkede frem i de følgende Aar, nogen større Betydning. I Slutningen af 90'erne medførte imidlertid den politiske Udvikling, at Spørgsmaalet om Statsbanernes Virksomhed blev draget stærkt i Forgrunden. Ved Lov af 26. Marts 1898 nedsattes en Jernbanekommission, der bl. a. fik til Opgave at fremsætte Forslag til en bedre Fordeling mellem Anlægs- og Driftsudgifter. I den af Kommissionen den 15. Juli 1901 afgivne Betænkning var Reglerne for en saadan Fordeling nærmere udformet. Spørgsmaalet om en aarlig Afskrivning berørtes ikke.

Ved den af Kommissionen foreslaaede Posteringsmaade, der første Gang blev bragt til Anvendelse paa Finanslovforslaget for 1903—04, blev Statsbanernes Driftsbudget i Aarene indtil 1911—12 belastet med gennemsnitlig 1 Mill. Kr. aarlig, som tidligere vilde være blevet ført Anlægskapitalen til Last.

Den af Finansministeren i 1910 nedsatte Finanslovkommission rettede i sin i 1911 afgivne »Betænkning vedrørende en ændret Form for Finansloven« en Kritik mod den anvendte Posteringsmaade og foreslog Indførelsen af en aarlig Afskrivningsprocent under Driftsudgifterne til Imødegaaelse af den Foringelse, der ved Slid og Ælde paaførtes de Genstande, hvori Anlægskapitalen var anbragt. Det stod Kommissionen klart, at Statsbanernes Aktiver ikke alle krævede den samme Afskrivningsprocent, men da der ikke forelaa Materiale til Anlægskapitalens Inddeling i Grupper, foresloges en summarisk Afskrivning paa 1 % af Anlægskapitalen. Samtidig henstillede Kommissionen, at Arbejdet med Fordeling af Statsbanernes Anlægskapital paa Aktivgrupper snarest iværksattes.

I Henhold til Kommissionens Forslag blev der paa Finansloven for Finansaaret 1912—13 ført 2,9 Mill. Kr. til Udgift paa Statsbanernes Driftsbudget og til Indtægt paa Anlægsbudgettet, til Formindskelse af de her til Nyanlæg opførte Bevillinger.

Samtidig blev der nedsat et sagkyndigt Udvalg til Vurdering af Statsbanernes Aktiver. Udvalget inddelte Anlægget i 10 Grupper, hver med en skønsæssig ansat Levetid og en direkte til denne svarende Afskrivningsprocent. De foreslaaede Afskrivningsprocenter blev bragt til Anvendelse fra og med Driftsaaret 1913—14.

Samtidig med Gennemførelsen af Lov af 25. Februar 1925 om Statsbanernes Styrelse

blev der efter Forslag af Administrationskommissionen af 1923 indført nye og strengere Regler for Afskrivningen. Dennes Formaal er — hedder det i Kommissionsbetænkningen — under Forudsætning af stabilt Prisniveau at give Midler til Fornyelser som Følge af Slid og Forældelse. Derimod forlanges det ikke af Banerne, at de skal tilbagebetale Staten en Kapital, der er anbragt efter andre Hensyn end de forretningsmæssige i Baner, som det af økonomiske Grunde viser sig nødvendigt at nedlægge. I saa Fald maa Afskrivningen af Strækningernes bogførte Værdi ske ekstraordinært. Kommissionen bibeholdt den af Statsbanerne hidtil benyttede Inddeling i Afskrivningsgrupper. Levetiden for nogle af disse foresloges væsentlig nedsat og Afskrivningen beregnet af de ved Udgangen af hvert Aar resterende bogførte Beløb, men med en Procent, der udgjorde det dobbelte af den direkte til Levetiden svarende.

Ved Gennemførelsen af Kommissionens Forslag steg Afskrivningen fra 5,7 Mill. Kr. i 1924—25 til 9,4 Mill. Kr. i Driftsaaret 1925—26, svarende til ca. 2,3 % af Anlægskapitalen.

Afskrivningsreglerne ændredes paany i 1934 efter Forslag af et den 12. Oktober 1933 nedsat Udvalg. Levetiden for visse Afskrivningsgrupper blev nedsat og Afskrivningen for samtlige Grupper beregnet efter de oprindelige Anskaffelsessummer, men med Halvdelen af Administrationskommissionens Procenter. Den tidligere Beregningsmaade, hvorefter Afskrivningen var større i de første Aar af et Anlægs Levetid og mindre senere, havde nemlig vist sig at medføre en uforholdsmæssig stor Belastning i Perioder med mange Nyanlæg. Ved Bestemmelse af Afskrivningens Størrelse var der endvidere taget Hensyn til, at Statsbanerne hvert Aar afholder betydelige Beløb til Fornyelse eller Forbedring af Anlæggene paa Vedligeholdelseskonti (f. Eks. Fornyelse af Skinner, Sveller og andre Spordele med tilsvarende Typer, delvis Fornyelse af Sikringsanlæg, Inventaranskaffelse m. v.).

Udvalgets Forslag gennemførtes paa Regnskabet for 1933—34, hvori Udgiften til Afskrivning opførtes med 5,7 Mill. Kr. mod 10,3 Mill. Kr. Aaret før.

Levetiden og Afskrivningsprocenten for de forskellige Afskrivningsgrupper efter de forannævnte Forslag fremgaar af nedenstaaende Tabel:

| Afskrivningsgruppe | Udvalget af 1912 | | Udvalget af 1923 | | Udvalget af 1933 | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | Levetid Aar | Afskrivning % | Levetid Aar | Afskrivning % | Levetid Aar | Afskrivning % |
| Arealer | | 0 | | 0 | | 0 |
| Banelegemet | 500 | 0,2 | 400 | 0,5 | 400 | 0,25 |
| Overbygning | 167 | 0,6 | 100 | 2,0 | 150 | 0,75 |
| Veje og Indhegning | 200 | 0,5 | 67 | 3,0 | | 0 |
| Bygninger og udvendige Stationsanlæg | 100 | 1,0 | 50 | 4,0 | 100 | 1,0 |
| Havneanlæg og Kyst- sikring | 100 | 1,0 | 100 | 2,0 | 100 | 1,0 |
| Telegraf- og Sikrings- anlæg | 20 | 4,9 | 25 | 8,0 | 33 | 3,0 |
| Rullende Materiel | 40 | 2,5 | 40 | 5,0 | 40 | 2,5 |
| Færger, Skibe og Baade | 25 | 4,0 | 25 | 8,0 | 40 | 2,5 |
| Inventar | 50 | 2,0 | 33 | 6,0 | 33 | 3,0 |
| Automobiler | — | — | — | — | 6% | 15,0 |

Forrentning

I Statsbanernes første Tid havde Spørgsmaalet om Anlægskapitalens Størrelse kun ringe Interesse, og den opgjordes derfor ret vilkaarligt. Det er saaledes karakteristisk, at der i Statsregnskabet for 1870—71, i hvilket Anlægskapitalen for første Gang er opført med et Beløb paa 44,5 Mill. Kr., ganske savnes Oplysning om, hvorledes Beløbet er fremkommet. Ved Udgangen af Driftsaaret 1880—81 var de jysk-fynske Statsbaners Anlægskapital opgjort til 74,6 Mill. Kr., hvilket Beløb som Følge af Statens Overtagelse af de sjællandske Baner forøgedes med 45,3 Mill. Kr. til 119,9 Mill. Kr. pr. 31. Januar 1881.

Jernbanekommissionen af 1898 søgte at naa til Klarhed i Spørgsmaalet om Anlægskapitalens rette Størrelse uden dog at komme til noget Resultat. Den foreslog en Nedsættelse af Anlægskapitalen med 30 %, og i 1901—02 gennemførtes Forslaget. Anlægskapitalen, der pr. 31. Marts 1902 var opgjort til 255,8 Mill. Kr., overførtes til Finansaaret 1902—03 med 180 Mill. Kr.

Kravet om Forrentning af Statsbanernes (saavel som af Statens øvrige Erhvervsvirksomheders) Anlægskapital blev første Gang rejst af Administrationskommissionen af 1923. Kommissionen udtalte i sin første Betænkning, at Kravet bør stilles »dels fordi det er rimeligt og rigtigt, at en saadan Virksomhed bæres gennem sine egne Indtægter, dels fordi en Fastholden af Kravet om Forrentning som driftsøkonomisk Synspunkt for Styrelsen er nødvendig som Drivkraft for denne i Henseende til Opnaaelse af fuldt gennemført, altsaa økonomisk Drift«. Forrentningsprincippet Gennemførelse skulde altsaa tjene to Formaal, nemlig 1) udadtil at fremhæve Samfundets Udgift paa Banerne og 2) indadtil at understrege Statsbaneledelsens økonomiske Ansvar med Hensyn til Kapitalforbrug til Nyanlæg.

I Henhold til Kommissionens Forslag blev Statsbanernes Driftsregnskab fra og med Driftsaaret 1925—26 belastet med 5 %, senere — fra 1932 — med 4½ % Rente af den bogførte Anlægskapital. Denne blev dog samtidig — bl. a. under Hensyn til Anlægsudgifternes Højde i Krigsaarene og den i Forhold til andre Baner uforholdsmæssig store Anlægskapital, der var bundet i de overtagne sønderjyske Baner — nedskrevet fra 538,7 Mill. Kr. til 391,4 Mill. Kr. eller med 150,7 Mill. Kr., og yderligere fritoges Banerne for Forrentning af ca. 40 Mill. Kr., der indestod i Banestrækninger, paa hvilke Antallet af Vognakselkilometer pr. Banekilometer i Driftsaaret 1923—24 var under 100,000, idet saadanne Baner betragtedes som ikke givende Mulighed for Forrentning. Renten af disse Baner opføres ikke paa Statsbanernes, men paa Ministeriet for offentlige Arbejders Budget.

De følgende Aars stærke Udvikling af Landevejstrafiken gjorde det imidlertid umuligt at naa til Forrentning af Størstedelen af de gamle Kapitalanlæg i Banerne. De bevillende Myndigheder havde heller ikke taget Konsekvensen af den nye Regnskabsopstilling, idet den fra 1. April 1927 gennemførte Takstnedsættelse ikke var dikteret af forretningsmæssige Hensyn. En Revision af Reglerne var derfor paakrævet. Den foretoges af det forannævnte af Ministeren for offentlige Arbejder den 12. Oktober 1933 nedsatte Udvalg, som foreslog, at der for de før 1. April 1925 til Statsbaneanlæg anvendte Beløb kun skulde forrentes et Beløb paa 100 Mill. Kr., medens der for den efter nævnte Dato anvendte Kapital skulde forlanges fuld Forrentning.

Disse Beregningsregler blev bragt til Anvendelse i Regnskabet for Driftsaaret 1933—34, hvor Udgiften til Forrentning af Anlægskapitalen — inklusive Renten af Mellemregningsgælden til Finansministeriet — opførtes med 9,2 Mill. Kr. mod 18,6 Mill. Kr. Aaret før.

Siden Udvalget af 12. Oktober 1933 afgav Betænkning, har Statsbanernes Anlægskapital i Mill. Kr. været følgende:

| | 1. April 1933 | 1. April 1939 | 1. April 1941 | 1. April 1942 | 1. April 1943 | 1. April 1944 | 1. April 1945 | 1. April 1946 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Samlet Anlægskapital... | 451,6 | 552,2 | 562,5 | 531,3 | 505,4 | 459,8 | 411,1 | 420,3 |
| Heraf forrentes paa Statsbanernes Regn- skab | 189,0 | 305,6 | 315,9 | 284,7 | 258,8 | 213,1 | 189,0 | 198,2 |

Nedgangen i Anlægskapitalen fra 1941 til 1945 skyldes, at hele det Beløb, der regnskabsmæssigt tilførtes Statsbanerne som Betaling for Transporter for Besættelsesmagten i de 5 Krigsaar, et enkelt Aar endda mere, i alt ca. 264 Mill. Kr. anvendtes til ekstraordinær Nedskrivning af Anlægskapitalen, dels for det af disse Transporter fremkaldte særlige Slid paa ældre Anlæg og Materiel (ca. 171 Mill.), dels for de i disse Aar udførte Nyanlæg og foretagne Nyanskaffelser til stærkt forhøjede Priser (ca. 93 Mill.).

De ved Udgangen af Driftsaaret 1945—46 resterende uafskrevne Beløb i de forskellige Afskrivningsgrupper og ældste uafskrevne Beløb stiller sig saaledes:

| | Resterende uafskrevne Beløb Mill. Kr. | Ældste uafskrevne Beløb vedrører Finansaaret |
|---|--|---|
| A. Arealer | 66,4 | — |
| B. Faste Anlæg: | | |
| 1. Banelegemet | 70,6 | 1919—20 |
| 2. Overbygning | 121,9 | 1919—20 |
| 3. Veje og Indhegning | 7,1 | — |
| 4. Bygninger m. v. | 51,3 | 1919—20 |
| 5. Havneanlæg m. v. | 6,0 | 1922—23 |
| 6. Telegrafanlæg m. v. | 8,6 | 1933—34 |
| C. Driftens Materiel: | | |
| 1. Rullende Materiel | 68,8 | 1930—31 |
| 2. Færger m. v. | 16,7 | 1931—32 |
| 3. Inventar | 1,6 | 1933—34 |
| 4. Automobileer | 0,03 | 1940—41 |
| Udgifter ved Erhvervelse af Ak- tier i D/S »Øresund« | 1,2 | |
| Boliglaan til Statsbanernes Tje- nestemænd | 0,06 | |
| Anlægskapital ialt | 420,3 | |

Det vil ses, at Anlæggene efterhaanden er meget stærkt nedskrevne i Forhold til Levealderen.

Status

SAMTLIGE Beretninger fra det sjællandske Jernbaneselskab indtil Statens Overtagelse af Banerne indeholder i Tilslutning til Driftsregnskabet en Statusopgørelse, hvoraf det fremgaar, hvorledes Egenkapitalen (Aktiver) er sammensat, og hvorledes Gælden (Passiver) er fordelt.

Statsbanernes Beretninger indtil 1912—13 inkl. indeholdt vel en Status (kaldet Drifts-Status), men i denne indgik ikke Statsbanernes Anlægskapital, om hvis Størrelse der iøvrigt første Gang gives Oplysning i Beretningen for 1902—03. Den var saaledes uden Værdi for Bedømmelsen af Banernes økonomiske Stilling, idet den kun omfattede en summarisk Opstilling af paa den ene Side Banernes Vare- og Pengebeholdning samt Tilgodehavender hos forskellige Debitorer, paa den anden Side Statsbanernes Gæld.

Efter at den foran omtalte paa Foranledning af Finanslovkommissionen af 1910 foretagne Vurdering af Statsbanernes Anlæg var foretaget og Resultatet meddelt i den i Beretningen for 1912—13 optagne Opgørelse over Statsbanernes Anlægskapital, blev der i Beretningen for 1913—14 opført en Status, i hvilken Anlægskapitalen er medindbefattet.

I denne Status opførtes som Aktiver:

- I. Anlæggene (inddelt i de foran under A-C 3 nævnte Grupper)
- II. Vare- og Materialbeholdning
- III. Kassebeholdning
- IV. Tilgodehavende hos Kommuner og Amter for Bidrag til Statsbaneanlæg
- V. Forskellige Debitorer

og som Passiver:

- I. Forskellige Kreditorer
- II. Statskassens i Statsbanerne indestaaende Kapital.

I denne Form er Statusopgørelsen siden da blevet affattet.

Status pr. 31. Marts 1946 stiller sig saaledes i Tus. Kr.:

| <i>Aktiver</i> | | <i>Passiver</i> | |
|--|-----------|---|-----------|
| I. Anlæggene | 420.300,6 | I. Tilskud fra Kommuner og andre til Anlæg af Statsbaner (Versur) | 384,1 |
| II. Vare- og Materialbeholdning ... | 23.355,7 | II. Kreditorer for deponerede Værdieffekter m. v. (Versur) . | 1.261,8 |
| III. Kassebeholdning | 3.131,2 | III. Forskellige Kreditorer | 10.028,3 |
| IV. Beholdning af Aktier i Rutebilstationer | 26,6 | IV. Vedligeholdelsesfonden for Storstrøms- og Odde-sundbroerne | 5.437,2 |
| V. Tilgodehavende hos Kommuner og andre for Tilskud til Anlæg af Statsbaner (Versur) | 384,1 | V. Statskassens i Statsbanerne indestaaende Kapital | 450.815,1 |
| VI. Deponerede Værdieffekter m. v. (Versur) | 1.261,8 | | |
| VII. Forskellige Debitorer | 19.466,5 | | |
| Ialt | 467.926,5 | Ialt | 467.926,5 |

Driftsresultater for det sjællandske Jernbaneselskab

(henholdsvis det sjællandske Statsbanedistrikt)

1847—1886

| Driftsaar | Gennemsnits- driftslængde for Aaret | Togkm pr. Banekm | Personkm pr. Banekm | | Indtægt | | | | | Drifts- udgift | Driftsudgift i % af Indtægten | Driftsoverskud | |
|--------------------|---|---------------------|------------------------|------|--------------------------|------|---------------------|--------------------|------|-------------------|-------------------------------------|----------------|--------------|
| | | | | | Personer og Rejsegods | Gods | Post- befordring | Andre Indtægter | Ialt | | | | Mill. Kroner |
| | | | | | | | | | | | | | |
| km | | | | | | | | | | | Mill. Kr. | | |
| 1847 | 31,6 | — | — | — | 0,14 | 0,02 | — | — | 0,16 | 0,12 | 75,0 | 0,04 | |
| 1848 | 31,6 | — | — | — | 0,22 | 0,05 | — | — | 0,27 | 0,19 | 70,4 | 0,08 | |
| 1849 | 31,6 | — | — | — | 0,21 | 0,06 | — | 0,01 | 0,28 | 0,17 | 60,7 | 0,11 | |
| 1850 | 31,6 | — | — | — | 0,19 | 0,06 | — | 0,01 | 0,26 | 0,17 | 65,4 | 0,09 | |
| 1851 | 31,6 | — | — | — | 0,20 | 0,06 | — | 0,01 | 0,27 | 0,18 | 66,7 | 0,09 | |
| 1852 | 31,6 | — | — | — | 0,19 | 0,07 | — | 0,01 | 0,27 | 0,18 | 66,7 | 0,09 | |
| 1853 | 31,6 | — | — | — | 0,17 | 0,09 | — | 0,01 | 0,27 | 0,19 | 70,4 | 0,08 | |
| 1854 | 31,6 | — | — | — | 0,21 | 0,10 | — | 0,01 | 0,32 | 0,20 | 62,5 | 0,12 | |
| 1855 | 31,6 | — | — | — | 0,21 | 0,10 | — | 0,01 | 0,32 | 0,32 | 100,0 | — | |
| 1856 | 85,9 | — | — | — | 0,67 | 0,27 | — | 0,01 | 0,95 | 0,70 | 73,7 | 0,25 | |
| 1857 | 110,7 | — | — | — | 0,81 | 0,38 | — | — | 1,19 | 0,78 | 65,5 | 0,41 | |
| 1858 | 110,7 | — | — | — | 0,76 | 0,34 | — | — | 1,10 | 0,61 | 55,5 | 0,49 | |
| 1859 | 110,7 | — | — | — | 0,73 | 0,34 | — | 0,01 | 1,08 | 0,55 | 50,9 | 0,53 | |
| 1860 | 110,7 | — | — | — | 0,74 | 0,37 | — | 0,01 | 1,12 | 0,54 | 48,2 | 0,58 | |
| 1861 | 110,7 | — | — | — | 0,76 | 0,37 | — | 0,01 | 1,14 | 0,55 | 48,2 | 0,59 | |
| 1862 | 110,7 | — | — | — | 0,76 | 0,39 | — | 0,02 | 1,17 | 0,52 | 44,4 | 0,65 | |
| 1863 | 110,7 | — | — | — | 0,97 | 0,46 | — | 0,02 | 1,45 | 0,63 | 43,4 | 0,82 | |
| 1864 | 156,7 | — | — | — | 1,50 | 0,51 | — | 0,02 | 2,03 | 0,89 | 43,8 | 1,14 | |
| 1865 | 156,7 | — | — | — | 1,37 | 0,58 | — | 0,02 | 1,97 | 0,93 | 47,2 | 1,04 | |
| 1866 | 156,7 | — | — | — | 1,41 | 0,60 | — | 0,01 | 2,02 | 0,92 | 45,5 | 1,10 | |
| 1867 | 156,7 | — | — | — | 1,47 | 0,64 | — | 0,02 | 2,13 | 0,95 | 44,6 | 1,18 | |
| 1868 | 156,7 | — | — | — | 1,56 | 0,68 | — | 0,02 | 2,26 | 0,97 | 42,9 | 1,29 | |
| 1869 | 156,7 | — | — | — | 1,58 | 0,72 | — | 0,02 | 2,32 | 0,98 | 42,2 | 1,34 | |
| 1870 | 198,8 | — | — | — | 1,56 | 0,83 | — | 0,02 | 2,41 | 1,09 | 45,2 | 1,32 | |
| 1871 | 267,4 | — | — | — | 1,82 | 0,94 | — | 0,02 | 2,78 | 1,36 | 48,9 | 1,42 | |
| 1872 | 267,4 | — | — | — | 2,22 | 1,05 | — | 0,03 | 3,30 | 1,47 | 44,5 | 1,83 | |
| 1873 | 267,4 | — | — | — | 2,21 | 1,21 | — | 0,03 | 3,45 | 1,70 | 49,3 | 1,75 | |
| 1874 | 268,1 | — | — | — | 2,50 | 1,40 | — | 0,04 | 3,94 | 1,84 | 46,7 | 2,10 | |
| 1875 | 346,5 | 3469 | 285,4 | 67,2 | 2,97 | 1,78 | — | 0,05 | 4,80 | 2,35 | 49,0 | 2,45 | |
| 1876 | 346,5 | 3576 | 260,3 | 60,0 | 3,04 | 1,81 | — | 0,04 | 4,89 | 2,60 | 53,2 | 2,29 | |
| 1877 | 346,5 | 3601 | 254,5 | 59,0 | 2,97 | 1,77 | — | 0,04 | 4,78 | 2,42 | 50,6 | 2,36 | |
| 1878 | 346,5 | 3554 | 247,1 | 60,4 | 2,85 | 1,76 | — | 0,05 | 4,66 | 2,21 | 47,4 | 2,45 | |
| 1879 | 366,8 | 3578 | 233,2 | 63,5 | 2,84 | 1,90 | — | 0,05 | 4,79 | 2,30 | 48,0 | 2,49 | |
| 1/1 1880—31/3 1881 | 384,1 | 3542 | 239,1 | 66,6 | 3,50 | 2,54 | — | 0,07 | 6,11 | 3,03 | 49,6 | 3,08 | |
| 1881—1882 | 387,1 | 3847 | 247,4 | 70,4 | 3,16 | 2,10 | 0,09 | 0,07 | 5,42 | 3,00 | 55,4 | 2,42 | |
| 1882—1883 | 388,7 | 4111 | 270,5 | 70,1 | 3,32 | 1,92 | 0,09 | 0,07 | 5,40 | 3,20 | 59,3 | 2,20 | |
| 1883—1884 | 416,7 | 4293 | 283,0 | 78,9 | 3,35 | 1,99 | 0,10 | 0,07 | 5,51 | 3,28 | 59,5 | 2,23 | |
| 1884—1885 | 416,7 | 4500 | 291,0 | 84,8 | 3,82 | 2,27 | 0,20 | 0,07 | 6,36 | 4,26 | 67,0 | 2,10 | |
| 1885—1886 | 420,5 | 3847 | 284,5 | 84,0 | 3,72 | 2,17 | 0,20 | 0,07 | 6,16 | 4,36 | 70,8 | 1,80 | |

Driftsresultater for de jysk-fynske Statsbaner

1867—1886

| Driftsaar | Gennemsnits- driftslængde for Aaret | Togkm pr. Banekm | Personkm pr. Banekm | Tonkm pr. Banekm | Indtægt | | | | | Drifts- udgift | Driftsudgift i % af Indtægten | Driftsoverskud | |
|-----------|---|---------------------|------------------------|---------------------|--------------------------|------|---------------------|--------------------|------|-------------------|-------------------------------------|----------------|--------------|
| | | | | | Personer og Rejsegods | Gods | Post- befordring | Andre Indtægter | Ialt | | | | Mill. Kroner |
| | | | | | | | | | | | | | |
| 1867—1868 | 302,0 | 2398 | 63,2 | 14,9 | 0,67 | 0,31 | 0,06 | 0,04 | 1,08 | 0,83 | 76,9 | 0,25 | |
| 1868—1869 | 357,0 | 2538 | 83,8 | 17,9 | 0,87 | 0,39 | 0,07 | 0,03 | 1,36 | 1,02 | 75,0 | 0,34 | |
| 1869—1870 | 458,7 | 2541 | 90,7 | 22,5 | 1,16 | 0,59 | 0,11 | 0,05 | 1,91 | 1,41 | 73,8 | 0,50 | |
| 1870—1871 | 496,4 | 2614 | 92,2 | 33,0 | 1,27 | 0,89 | 0,12 | 0,06 | 2,34 | 1,59 | 67,9 | 0,75 | |
| 1871—1872 | 577,7 | 2544 | 92,4 | 29,7 | 1,48 | 0,97 | 0,13 | 0,09 | 2,67 | 1,75 | 65,5 | 0,92 | |
| 1872—1873 | 610,9 | 2911 | 90,3 | 33,1 | 1,69 | 1,27 | 0,14 | 0,16 | 3,26 | 2,12 | 65,0 | 1,14 | |
| 1873—1874 | 610,9 | 3026 | 102,6 | 42,3 | 1,91 | 1,53 | 0,14 | 0,13 | 3,71 | 2,63 | 70,9 | 1,08 | |
| 1874—1875 | 647,0 | 3165 | 113,9 | 45,3 | 2,31 | 1,79 | 0,16 | 0,17 | 4,43 | 3,05 | 68,8 | 1,38 | |
| 1875—1876 | 788,6 | 3148 | 109,6 | 45,5 | 2,67 | 2,17 | 0,17 | 0,15 | 5,16 | 3,75 | 72,7 | 1,41 | |
| 1876—1877 | 813,5 | 3192 | 112,0 | 46,2 | 2,81 | 2,29 | 0,18 | 0,15 | 5,43 | 3,88 | 71,5 | 1,55 | |
| 1877—1878 | 813,5 | 3173 | 105,3 | 41,8 | 2,65 | 2,13 | 0,19 | 0,13 | 5,10 | 3,87 | 75,9 | 1,23 | |
| 1878—1879 | 813,5 | 3109 | 96,2 | 40,4 | 2,41 | 2,06 | 0,19 | 0,17 | 4,83 | 4,00 | 82,8 | 0,83 | |
| 1879—1880 | 833,1 | 3110 | 99,7 | 45,1 | 2,55 | 2,35 | 0,20 | 0,04 | 5,14 | 4,01 | 78,0 | 1,13 | |
| 1880—1881 | 857,2 | 3136 | 98,2 | 46,6 | 2,58 | 2,46 | 0,21 | 0,17 | 5,42 | 4,29 | 79,2 | 1,13 | |
| 1881—1882 | 977,0 | 3051 | 99,4 | 44,7 | 3,01 | 2,73 | 0,22 | 0,17 | 6,13 | 4,54 | 74,1 | 1,59 | |
| 1882—1883 | 1066,5 | 3068 | 100,7 | 43,2 | 3,26 | 2,88 | 0,24 | 0,17 | 6,55 | 5,04 | 76,9 | 1,51 | |
| 1883—1884 | 1076,0 | 3174 | 103,0 | 48,1 | 3,31 | 3,22 | 0,25 | 0,23 | 7,01 | 5,53 | 78,9 | 1,48 | |
| 1884—1885 | 1125,0 | 3095 | 105,0 | 45,5 | 3,52 | 3,15 | 0,30 | 0,11 | 7,08 | 5,57 | 78,7 | 1,51 | |
| 1885—1886 | 1134,0 | 3051 | 99,1 | 43,5 | 3,32 | 3,00 | 0,31 | 0,09 | 6,72 | 6,08 | 90,5 | 0,64 | |

Til nærmere Forklaring af nogle af Posterne i Status foran Side 702 skal anføres:

Ad Aktivpost V og Passivpost I.

De her opførte Versurbeløb stammer fra Bestemmelserne i Jernbanelovene af 1908 og 1918, hvorved der blev meddelt Ministeren for offentlige Arbejder Bemyndigelse til Anlæg af en Række af Statsbaner mod, at de interesserede Kommuner i Løbet af en Aarrække til Statskassen indbetalte et nærmere fastsat Bidrag pr. Banemil. Disse Bidrag blev indtil 1921—22 krediteret Anlæggene til disses Nedskrivning, men derefter er de aarlige Restbeløb posteret som en Reservefond for Statsbanernes Anlæg.

Ad Passivpost IV.

I Loven om Storstrømsbroen og flere Broanlæg af 8. April 1932 blev der til Dækning af Brobygningsudgifterne til Storstrømsbroen udover Statsbanernes Andel — 15,7 Mill. Kr. — samt af Udgifterne til Drift og Vedligeholdelse af Broernes Vejbaner, der overtoges af Statsbanerne, paalagt en Afgift til Statskassen af 1 Øre pr. Liter Benzin. Naar der gennem Benzinafgiften var opnaaet Dækning for Broernes Anlægsudgifter, skulde den henlægges til en Fond, hvis Renter skulde være tilstrækkelige til Dækning af Udgifterne til Drift og Vedligeholdelse af Vejbanerne.

Vedligeholdelsesfonden opførtes første Gang i Status pr. 31. Marts 1942 med det foran nævnte Beløb af 5,4 Mill. Kr.

Driftsresultater for De danske Statsbaner

1886-87—1945-46

| Driftsjaar | Gennemsnitsdriftslængde for Aaret km | Tog-km pr. Bane-km | Person km pr. Bane- og Overfarts-kilometer i Tus. | Tonkm pr. Bane- og Overfarts-kilometer i Tus. | Driftsindtægt | | | | Driftsudgift Mill. Kr. | Driftsudgifter i % af Indtægten | Driftsoverskud | Afskrivning | Forrentning | Overskud efter Fradrag af Afskr. og Forrentning | | | | | | | | |
|------------|---|-----------------------|---|---|-----------------------|-------|----------------------|-------|---------------------------|---------------------------------|----------------|-------------|-------------|---|--------------|--|--|--|--------------|--|--|--|
| | | | | | Personer og Rejsegods | Gods | Post- og andre Indt. | Ialt | | | | | | | Mill. Kroner | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Mill. Kroner | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1886—1887 | 1554,5 | 4159 | 154,5 | 54,8 | 6,9 | 5,4 | 0,9 | 13,2 | 11,3 | 85,6 | 1,9 | — | — | 1,9 | | | | | | | | |
| 1887—1888 | 1556,8 | 4297 | 156,2 | 60,1 | 6,9 | 5,6 | 0,9 | 13,4 | 11,7 | 87,3 | 1,7 | — | — | 1,7 | | | | | | | | |
| 1888—1889 | 1560,5 | 4322 | 173,7 | 68,8 | 7,7 | 6,2 | 0,9 | 14,8 | 12,4 | 83,8 | 2,4 | — | — | 2,4 | | | | | | | | |
| 1889—1890 | 1565,0 | 3912 | 166,3 | 69,2 | 7,5 | 6,4 | 0,9 | 14,8 | 12,2 | 84,2 | 2,6 | — | — | 2,6 | | | | | | | | |
| 1890—1891 | 1565,0 | 3878 | 178,6 | 71,0 | 8,1 | 6,6 | 1,0 | 15,7 | 12,6 | 80,3 | 3,1 | — | — | 3,1 | | | | | | | | |
| 1891—1892 | 1565,0 | 4057 | 179,9 | 77,8 | 8,1 | 7,1 | 0,9 | 16,1 | 13,2 | 82,0 | 2,9 | — | — | 2,9 | | | | | | | | |
| 1892—1893 | 1621,5 | 4241 | 187,1 | 79,3 | 8,6 | 7,1 | 0,9 | 16,6 | 14,1 | 84,9 | 2,5 | — | — | 2,5 | | | | | | | | |
| 1893—1894 | 1731,5 | 4286 | 190,5 | 80,6 | 9,3 | 7,6 | 1,0 | 17,9 | 14,2 | 79,3 | 3,6 | — | — | 3,6 | | | | | | | | |
| 1894—1895 | 1771,4 | 4302 | 189,8 | 87,3 | 9,3 | 8,3 | 1,2 | 18,8 | 14,9 | 79,3 | 3,9 | — | — | 3,9 | | | | | | | | |
| 1895—1896 | 1804,3 | 4441 | 203,5 | 95,8 | 10,2 | 9,1 | 1,2 | 20,5 | 15,3 | 74,6 | 5,2 | — | — | 5,2 | | | | | | | | |
| 1896—1897 | 1804,3 | 4794 | 214,7 | 106,0 | 10,7 | 9,6 | 1,3 | 21,6 | 16,5 | 76,4 | 5,2 | — | — | 5,2 | | | | | | | | |
| 1897—1898 | 1825,0 | 5125 | 249,9 | 120,4 | 11,2 | 10,2 | 1,3 | 22,7 | 18,3 | 80,6 | 4,4 | — | — | 4,4 | | | | | | | | |
| 1898—1899 | 1870,3 | 5555 | 279,1 | 131,5 | 12,1 | 11,0 | 1,5 | 24,6 | 21,6 | 87,8 | 3,0 | — | — | 3,0 | | | | | | | | |
| 1899—1900 | 1870,1 | 5927 | 292,0 | 142,8 | 12,6 | 11,8 | 1,7 | 26,1 | 23,5 | 90,0 | 2,6 | — | — | 2,6 | | | | | | | | |
| 1900—1901 | 1870,1 | 6175 | 315,5 | 143,4 | 13,6 | 11,8 | 1,7 | 27,1 | 26,8 | 98,9 | 0,3 | — | — | 0,3 | | | | | | | | |
| 1901—1902 | 1873,4 | 6183 | 327,4 | 145,6 | 13,9 | 12,1 | 1,8 | 27,8 | 28,0 | 100,7 | 0,1 | — | — | 0,1 | | | | | | | | |
| 1902—1903 | 1879,4 | 6077 | 322,8 | 170,9 | 13,8 | 13,6 | 1,9 | 29,3 | 26,3 | 89,8 | 3,0 | — | — | 3,0 | | | | | | | | |
| 1903—1904 | 1934,7 | 6237 | 323,0 | 172,3 | 15,2 | 15,0 | 2,1 | 32,3 | 26,8 | 83,0 | 5,5 | — | — | 5,5 | | | | | | | | |
| 1904—1905 | 1959,3 | 6160 | 322,2 | 184,3 | 16,8 | 16,4 | 2,4 | 35,6 | 28,2 | 79,2 | 7,4 | — | — | 7,4 | | | | | | | | |
| 1905—1906 | 1981,2 | 6230 | 335,4 | 193,5 | 17,7 | 17,3 | 2,5 | 37,5 | 29,1 | 77,6 | 8,4 | — | — | 8,4 | | | | | | | | |
| 1906—1907 | 2017,7 | 6334 | 349,2 | 197,4 | 18,9 | 18,0 | 2,4 | 39,3 | 31,2 | 79,4 | 8,1 | — | — | 8,1 | | | | | | | | |
| 1907—1908 | 2029,0 | 6607 | 356,3 | 207,5 | 19,5 | 19,0 | 2,5 | 41,0 | 34,6 | 84,4 | 6,8 | — | — | 6,8 | | | | | | | | |
| 1908—1909 | 2043,3 | 6835 | 365,3 | 203,4 | 20,0 | 19,7 | 2,8 | 42,5 | 39,6 | 93,2 | 3,0 | — | — | 3,0 | | | | | | | | |
| 1909—1910 | 2065,8 | 7059 | 382,3 | 202,0 | 21,1 | 20,1 | 2,9 | 44,1 | 41,2 | 93,4 | 2,9 | — | — | 2,9 | | | | | | | | |
| 1910—1911 | 2065,1 | 7078 | 382,0 | 214,2 | 20,9 | 21,5 | 3,0 | 45,4 | 42,0 | 92,5 | 3,4 | — | — | 3,4 | | | | | | | | |
| 1911—1912 | 2067,4 | 7157 | 393,7 | 232,1 | 22,4 | 23,6 | 3,1 | 49,1 | 42,6 | 86,8 | 6,5 | — | — | 6,5 | | | | | | | | |
| 1912—1913 | 2071,9 | 7157 | 381,9 | 251,2 | 24,8 | 27,6 | 2,5 | 54,9 | 43,2 | 78,7 | 11,7 | 2,9 | — | 8,8 | | | | | | | | |
| 1913—1914 | 2082,2 | 7353 | 384,2 | 258,7 | 25,0 | 28,6 | 2,8 | 56,4 | 44,8 | 79,4 | 11,6 | 2,9 | — | 8,7 | | | | | | | | |
| 1914—1915 | 2180,9 | 7479 | 362,3 | 300,6 | 24,9 | 32,5 | 2,9 | 60,3 | 48,5 | 80,4 | 11,8 | 2,9 | — | 8,9 | | | | | | | | |
| 1915—1916 | 2195,1 | 8353 | 391,8 | 408,0 | 28,5 | 39,4 | 3,0 | 70,9 | 58,8 | 82,9 | 12,1 | 3,0 | — | 9,1 | | | | | | | | |
| 1916—1917 | 2208,4 | 8205 | 445,9 | 390,8 | 31,7 | 40,1 | 3,2 | 75,0 | 73,7 | 98,3 | 1,3 | 3,0 | — | 1,7 | | | | | | | | |
| 1917—1918 | 2247,7 | 5294 | 414,2 | 313,8 | 31,7 | 40,0 | 3,9 | 75,6 | 82,8 | 109,5 | 7,2 | 3,1 | — | 10,3 | | | | | | | | |
| 1918—1919 | 2268,4 | 5370 | 449,9 | 310,5 | 41,0 | 46,6 | 4,4 | 92,0 | 105,0 | 114,1 | 13,0 | 3,1 | — | 16,1 | | | | | | | | |
| 1919—1920 | 2268,4 | 5786 | 510,1 | 365,1 | 57,5 | 75,1 | 6,1 | 138,7 | 161,1 | 116,1 | 22,4 | 3,2 | — | 25,6 | | | | | | | | |
| 1920—1921 | 2486,2 | 5195 | 468,0 | 315,9 | 71,2 | 104,1 | 8,4 | 183,7 | 233,6 | 127,2 | 49,9 | 3,7 | — | 53,6 | | | | | | | | |
| 1921—1922 | 2567,4 | 5925 | 409,7 | 234,5 | 68,5 | 93,1 | 9,2 | 170,8 | 228,7 | 133,9 | 57,9 | 4,5 | — | 62,4 | | | | | | | | |
| 1922—1923 | 2566,2 | 6395 | 422,3 | 235,1 | 60,6 | 76,5 | 8,4 | 145,5 | 139,5 | 95,9 | 6,0 | 5,1 | — | 0,9 | | | | | | | | |
| 1923—1924 | 2565,4 | 7014 | 422,6 | 244,9 | 56,8 | 77,4 | 8,2 | 142,4 | 133,7 | 93,9 | 8,7 | 5,4 | — | 3,3 | | | | | | | | |
| 1924—1925 | 2587,3 | 7160 | 441,6 | 252,8 | 58,9 | 77,0 | 8,6 | 144,5 | 138,9 | 96,1 | 5,6 | 5,7 | — | 0,1 | | | | | | | | |
| 1925—1926 | 2606,1 | 7267 | 445,6 | 227,0 | 59,7 | 68,4 | 9,5 | 137,6 | 138,0 | 100,3 | 0,4 | 9,4 | 19,4 | 29,2 | | | | | | | | |
| 1926—1927 | 2614,6 | 7578 | 414,9 | 223,3 | 55,2 | 64,0 | 9,1 | 128,3 | 121,7 | 94,9 | 6,6 | 9,6 | 19,4 | 22,4 | | | | | | | | |
| 1927—1928 | 2628,1 | 8134 | 395,2 | 226,8 | 52,5 | 50,0 | 9,0 | 111,5 | 112,9 | 101,3 | 1,4 | 10,0 | 20,3 | 31,7 | | | | | | | | |
| 1928—1929 | 2658,3 | 8812 | 399,3 | 231,8 | 51,4 | 51,7 | 9,5 | 112,6 | 110,0 | 97,7 | 2,6 | 10,2 | 19,9 | 27,5 | | | | | | | | |
| 1929—1930 | 2681,0 | 9521 | 413,5 | 249,6 | 51,1 | 54,3 | 9,8 | 115,2 | 115,5 | 100,3 | 0,3 | 10,3 | 20,4 | 31,0 | | | | | | | | |
| 1930—1931 | 2679,8 | 9773 | 432,5 | 241,1 | 51,7 | 52,4 | 10,0 | 114,1 | 117,3 | 102,8 | 3,2 | 9,3 | 19,2 | 31,7 | | | | | | | | |
| 1931—1932 | 2679,0 | 9819 | 432,1 | 225,3 | 49,9 | 47,2 | 10,0 | 107,1 | 112,5 | 105,0 | 5,4 | 9,9 | 19,9 | 35,2 | | | | | | | | |
| 1932—1933 | 2657,6 | 9511 | 400,0 | 190,1 | 43,6 | 38,4 | 9,9 | 91,9 | 105,1 | 114,4 | 13,2 | 10,3 | 18,6 | 42,1 | | | | | | | | |
| 1933—1934 | 2668,4 | 9453 | 446,9 | 202,0 | 49,0 | 40,8 | 10,6 | 100,4 | 105,4 | 105,0 | 5,0 | 5,7 | 9,2 | 19,9 | | | | | | | | |
| 1934—1935 | 2673,6 | 10090 | 481,9 | 210,2 | 53,6 | 40,9 | 11,8 | 106,3 | 109,3 | 102,8 | 3,0 | 6,2 | 10,2 | 19,4 | | | | | | | | |
| 1935—1936 | 2648,5 | 11173 | 541,7 | 213,9 | 59,8 | 40,9 | 13,1 | 113,8 | 113,3 | 99,6 | 0,5 | 6,5 | 11,2 | 17,2 | | | | | | | | |
| 1936—1937 | 2565,5 | 11947 | 572,4 | 239,0 | 63,4 | 43,8 | 14,9 | 122,1 | 117,9 | 96,6 | 4,2 | 6,7 | 12,0 | 14,5 | | | | | | | | |
| 1937—1938 | 2554,2 | 12362 | 576,0 | 242,7 | 64,7 | 43,8 | 15,4 | 123,9 | 124,4 | 100,4 | 0,5 | 6,9 | 13,1 | 20,5 | | | | | | | | |
| 1938—1939 | 2552,6 | 12571 | 609,1 | 253,9 | 67,7 | 43,7 | 14,7 | 126,1 | 130,7 | 103,6 | 4,6 | 6,9 | 14,2 | 25,7 | | | | | | | | |
| 1939—1940 | 2552,4 | 11358 | 661,8 | 325,3 | 70,7 | 54,5 | 14,3 | 139,5 | 135,6 | 97,2 | 3,9 | 7,3 | 14,9 | 18,3 | | | | | | | | |
| 1940—1941 | 2552,3 | 8045 | 622,9 | 473,7 | 75,8 | 96,9 | 14,3 | 187,0 | 159,1 | 85,1 | 27,9 | 36,7 | 15,9 | 24,7 | | | | | | | | |
| 1941—1942 | 2552,3 | 8804 | 830,4 | 547,0 | 101,5 | 114,7 | 16,7 | 232,9 | 181,4 | 77,9 | 51,5 | 57,1 | 15,1 | 20,7 | | | | | | | | |
| 1942—1943 | 2552,3 | 9416 | 1032,7 | 660,3 | 122,4 | 144,0 | 17,6 | 284,0 | 206,2 | 72,6 | 77,8 | 60,1 | 13,2 | 4,5 | | | | | | | | |
| 1943—1944 | 2552,1 | 9044 | 1157,3 | 732,0 | 143,3 | 152,1 | 18,8 | 314,2 | 232,9 | 74,1 | 81,3 | 74,3 | 11,8 | 4,8 | | | | | | | | |
| 1944—1945 | 2551,9 | 8494 | 1201,0 | 619,4 | 147,5 | 131,7 | 19,2 | 298,4 | 251,4 | 84,2 | 47,0 | 67,4 | 10,2 | 30,6 | | | | | | | | |
| 1945—1946 | 2573,9 | 7485 | 1010,3 | 501,8 | 128,7 | 104,6 | 19,4 | 252,7 | 256,1 | 101,3 | 3,4 | 4,9 | 10,4 | 18,7 | | | | | | | | |

Ad Passivpost V.

Statskassens i Statsbanerne indestaaende Kapital pr. 31. Marts 1946 udgør som foran anført 450.815.100 Kr., der fremkommer saaledes:

| | Kr. |
|---|-------------|
| Anlægskapitalen | 420.300.600 |
| med Fradrag af Vedligeholdelsesfonden | 5.437.100 |
| | <hr/> |
| | 414.863.500 |
| og i Mellemregning med Statskassen | 35.951.600 |
| | <hr/> |
| | 450.815.100 |

I 1918 indførtes en Ordning, hvorefter Statsbanerne kan trække paa Finansministeriets Konto i Nationalbanken, og det Beløb, der rent midlertidigt skyldes Finansministeriet, opføres i Status som »I Mellemregning med Statskassen«.