

*Togenes Belastning* er forøget med 10,7 pCt. (i 1913 kørtes 20,29 Vognladningskilometer pr. Toglokomotivkilometer, i 1915 derimod 22,27). Og Antal Vognladningskilometer (1 Vognladning = 10 Tons) er forøget fra 305,9 Millioner i 1913 til 384 Millioner i 1915, en Forøgelse af 25,5 pCt.

*Vognmateriellets Udnyttelse* har været meget intens. Det Antal Godsvogne, det har været Stktsbanerne muligt at fremskaffe til Leje, har været ret begrænset i Forhold til Statsbanernes egen Beholdning af ca. 9,800 Godsvogne (nemlig ca. 9 pCt.). I Tidsrummet Januar—August 1915, for hvilket endelig Opgørelse foreligger, har Statsbanernes egne og fremmede Godsvogne haft et Løb af i alt 102,482,261 km mod 79 469 108 km i Januar—August 1913, en Stigning i Godsvognsløbet paa ikke mindre end 28,9 pCt.

Ganske naturligt har Godstrafikkens voldsomme Stigning, der langt har oversteg Stationsanlæggenes Ydeevne, medført en overordentlig Forøgelse af *Rangerarbejdet*, der i det hele (for Rangering med saavel Toglokomotiver som med egentlige Rangermaskiner) viser en Stigning af 21,8 pCt., nemlig 10,1 Mill. Rangerkilometer i 1915 mod 8,3 Mill. i 1913.

Og endelig har Statsbanernes *Færger og Skibe* haft et meget forceret Arbejde, der endda for Store Bælts- og Gedser-Overfartens Vedkommende i den sidste Del af Aaret har været besværliggjort af Hensynet til Minefaren og periodevis er sket under Pres af uundgaelige Ophobninger af Vogne paa Færgestationerne, hvis Sporanlæg i øvrigt heller ikke har været beregnet paa at optage den ganske ekstraordinære Tilstrømning af Overførselsvogne. I 1913 sejledes 727,151 km, i 1915 1,007,805 km med de egentlige Færger — en Forøgelse af 38,5 pCt. Ved Udregningen har man set bort fra Sejladsen paa Kiel, der har været nedlagt i 1915, og Sejladsen paa Aarhus—Karlundborg, der først begyndte i 1914.

Under Hensyn til de foran anførte Oplysninger om Maskinkraftens Udnyttelse, om Toggangens Udvidelse, om Forøgelsen af Togenes Belastning, om Stigningen i Vognmateriellets Udnyttelse og den overordentlige Forøgelse af Færgernes Sejlads tør det vistnok siges, at Statsbanerne mest muligt har søgt at udnytte det Trafikberedskab, der har staaet til Raadighed, og som man paa Grund af de særlige Forhold under Krigen har været afskaaret fra at udvide.

Aaret 1915 har været ganske overordentlig anstrengende for Personalet, som man har søgt at komme til Hjælp ved Antagelse af Hjelpearbejdere og løse Ekstrafolk, ligesom der til Uddannelse er antaget et ikke ringe Antal Elever. Men de sidstnævnte bliver først helt brugbare efter endt Uddannelse, der tager to Aar, og om alle de nyantagne gælder det, at de kun kan anvendes paa stærkt begrænsede Omraader og under Tilsyn af øvede Folk.

Ikke alene er Personalets Arbejdsintensitet blevet stærkt forøget, men selve Arbejdet er blevet i høj Grad besværliggjort ved den vanskelige og uregelmæssige Toggang, og ikke mindst for Personalet ved Sikkerhedstjenesten har Arbejdet været ganske overordentlig anstrengende.

For at forstaa de Vanskeligheder, den overvældende Godstrafik siden Krigen Udbrud har beredt den ordinære Toggang, maa man først kaste et Blik paa Toggangens Udvikling i de foregaaende Aar. I Finansaarene 1907—08 til 1909—10 forøgedes Toggangen med 14,1 pCt. (fra 12 Mill. til 13,7 Mill. Togkilometer) — dels af Hensyn til Persontrafikkens Stigning, der i de nævnte tre Finansaar androg i alt 12,1 pCt., dels for at kunne bestride den forventede erfaringsmæssige aarlige Stigning i Godstrafikken. Men denne Stigning udeblev. Der befordredes i 1906—07 4,7 Mill. Tons Gods, men i de følgende tre Finansaar kun henholdsvis 4,9, 4,8 og 4,9 Mill. Tons. Denne Svingten af Godstrafikken, der er den for Banerne mest indbringende Art af Trafik, var stærkt medvirkende til de daarlige økonomiske Resultater i de paagældende Aar. Man var herefter ganske naturligt meget tilbageholdende overfor yderligere Forøgelse af Toggangen, der i de følgende tre Finansaar 1910—11 til 1912—13 kun forøgedes med godt 1,4 pCt. (fra 13,7 til 13,9 Mill. Togkilometer). Med de gode Stigninger i Godsmængden i dette sidstnævnte Treaar (til henholdsvis 5,1, 5,4 og 6 Mill. Tons) var Køreplanen fyldt, og den atter normale Stigning i Godstrafikken i 1913—14 gav sig Udslag i en noget forøget Særtogskørsel, som man for visse af Togenes Vedkommende — efter Erfaringerne om deres Benyttelse og blivende Nødvendighed — dels havde lagt, dels var i Færd med at lægge i fast Plan.