DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

BILAG

TIL

BETÆNKNING AFGIVEN AF STATS-BANEUDVALGET AF 1911.

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling

POLYTEKNISK
Teknisk Bibliotek
LÆREANSTALT

KØBENHAVN
TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S
1913

Gsp. 385.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks Tekniske Højskole

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

BILAG

TIL

BETÆNKNING AFGIVEN AF STATS-BANEUDVALGET AF 1911.

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

POLYTEKNISK LÆREANSTALT
Teknisk Bibliotek

KØBENHAVN
TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S
1913

TEKNISK BIBLIOTEK

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.



Fortegnelse over Bilagene.

		Side
1.	Foreløbigt Reglement for Statsbanernes Generaldirektion	1—7
2.	Skrivelse fra Generaldirektionen for Statsbanerne angaaende Virksomheden i Kontorerne under samme	8—30
3.	Instruks for Søfartsinspektøren	31—32
4.	— - Skibsingeniøren	33—34
5.	Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende Personalet ved Søfartsledelsen	35—37
6.	Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende forskellige Embeder under samme	38—41
7.	Skrivelse angaaende 5 Maskiningeniørers Virksomhed	42
8.	Instruks for Kassekontrollører	43
9.	Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende Behandlingen af Erstatningssager	44
10.	Instruks for Trafikbestyrere	45—46
11.	— - Banebestyrere	47—48
12.	— - Maskinbestyrere	49—50
13.	Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende Trafikinspektørers, Baneingeniørers og Maskiningeniørers Virksomhed	51
14.	— fra Ministeriet for offentlige Arbejder angaaende Ledelsen af ny Statsbaneanlæg	52—66
15—16.	Andragender fra Personale ved Anlægene af ny Statsbaner	67—71
17.	Andragende om Genoprettelse af Pakmesterstillingen	72—73
18.	— — Avancement fra under- til overordnede Stillinger	74—77
19.	— — forandret Lønningsmaade for daglønnet Banepersonale	78—79
20.	— — Lønningsforhøjelser for maanedslønnede Depotarbejdere og det faste daglønnede Banepersonale	80—91
21.	— — at Depotarbejdere, der udføre Vognpassergerning, maa optages i 1. Lønningsklasse	92—99
22.	— — at Ingeniørassistenter maa benævnes »Ingeniører« m. v.	100—103
23.	— — forandrede Bestemmelser om, hvilke Overbanemestre og Telegrafmestre der skulle henføres til 1. Grad	104—107
24.	— fra Ekstra-Tegnere ved Baneafdelingen om fast Ansættelse	108—110
25.	Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende Rentabiliteten af enkelte Banelinier og om Driftsomkostningerne ved Færgeoverfarterne	111—119
26.	Andragende om Forbedring af Forholdene ved Hellerup Godsbanegaard	120—125
27.	Skrivelser fra Generaldirektionen for Statsbanerne angaaende de af Statsbanerne lejede Lokaler og Arealer samt Dispositionen over de Statsbanerne tilhørende Bygninger og Arealer, som ikke anvendes til Driftens Brug	126

Side

28. Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder angaaende Spørgsmaalet om Statsbanernes Erhvervelse af Imprægneringsanstalterne ved Køge og Horsens Havne ..... 127—153
29. Skrivelse fra Driftsbestyreren ved »Nordjyllands forenede Privatbaner« angaaende den af disse Baner drevne Imprægneringsanstalt ..... 154—155
30. Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder angaaende Imprægnering ved Statstelegrafvæsenet 156
31. Henvendelse fra Bestyrelsen for »Danske Kulimportørers Association« angaaende Statsbanernes Fremgangsmaade ved Anskaffelse af Kul m. v. 157—169
32. Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder angaaende samme Spørgsmaal 170
33. Skrivelse fra Generaldirektionen for Statsbanerne angaaende samme Spørgsmaal ..... 171—219
34. Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende Statsbanernes Udgifter til visse Tryksager 220
35—39. Køreplansforslag ..... 221—238
40. Skrivelse fra Generaldirektionen for Statsbanerne vedrørende Køreplansforslagene under Nr. 38 og 39 ..... 239—246
41. Andragende om Forbedring af Forholdene for Fisketransport til Københavns Station ..... 247—253
42. Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende Godsudkørsel fra Stationer, Garderober og Ishuse ..... 254—263
43. Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende Restaurationer indenfor Statsbanernes Omraade ..... 264—281
44. Henvendelse til Udvalget fra Jernbanerestauratører ..... 282—286
45. Skrivelse fra Generaldirektionen for Statsbanerne angaaende Indhegningen af Statsbaner og Bevogtningen af Overkørsler over disse ..... 287—288
46. Vilkaar for Anlæg af private Sidespor ..... 289—290
47. Erklæring fra Udvalgets Sekretær angaaende Spørgsmaalet om Lovgivning om Værdistigningsafgift af Sidespor ..... 291—292
48. Skrivelse fra Generaldirektionen for Statsbanerne angaaende Banernes Udgifter til Plantninger ..... 293—296
49. Skrivelse fra Direktøren for Maskinafdelingen angaaende overordnet Personale under nævnte Afdeling ..... 297—301
50. Oversigt over timelønnedes Lønningsindtægt ved Statsbanernes Værksteder 303—305
51. Skrivelse fra Direktøren for Maskinafdelingen angaaende Værktøjsmaskiner i Værkstederne ..... 306—332
52. Skrivelse fra Samme angaaende Reparationer af Lokomotiver og Vogne m. v. 333—335
53. Skrivelse fra Bestyreren af Centralværkstedet i København angaaende Genstande, fremstillede i Værkstedets elektriske Afdeling ..... 336—339
54. Oversigt over Statsbanernes rullende Materiel og dets Benyttelse ..... 340—341
55—56. Skrivelser angaaende Drift af Færger ved Dieselmotorer ..... 342—344
57. Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende Vejning af Gods ..... 345—346
58—59. Skrivelser fra samme angaaende Vederlaget for Statsbanernes Befordring af Posten m. v. ..... 347—349
60—62. Skrivelser angaaende Besørgelsen af Post- og Telegrafforretninger ved Statsbanestationer m. v. ..... 350—365
63. Indberetning til Udvalget fra det af samme nedsatte Underudvalg til Behandling af Spørgsmaal vedrørende Statsbanernes Forhold til Privatbaner 366—396

Side

64. Skrivelse fra Ministeriet angaaende Spørgsmaalet om Udfærdigelse af ny Vedtægter for Satsbanepersonalets Sygekasser ..... 397—432
65. Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende Antallet af Sygedage for Statsbanepersonalet 433
66. Skrivelse fra Sygekasseinspektoratet angaaende Antallet af Sygedage for Medlemmer af anerkendte Sygekasser 434
67—70. Oversigter over Antallet af Sygedage for nogle Privatbaners Personale 435—438
71. Skrivelse fra Generaldirektionen angaaende Sygedage for gifte kvindelige Tjenestemænd 439
72—73. Regnskaber for 1910—11 for Statsbanepersonalets Sygekasser ..... 440—443
74—75. Skrivelser fra Generaldirektionen angaaende Antal af Medlemmer i Sygekasserne m. v. ..... 444—448
76. Skrivelse fra Ministeriet angaaende Vederlaget for Sygehuspleje ..... 449—450
77. Skrivelse fra Samme angaaende Embedslægens Virksomhed ved Postvæsenet 451—452
78. Skrivelse fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg angaaende Pensionisters Bidragydelse til Sygekasserne 453
79—80. Skrivelser angaaende Auditørinstitutionen ved Statsbanerne ..... 454—456
81—82. Skrivelser angaaende Vurdering af Statsbanernes Aktiver ..... 457—475

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

POLYTEKNISK
Teknisk Bibliotek
LÆREANSTALT

Bilag 1.

Dansk Ingeniørforenings Bogsamling.

POLYTEKNISK LÆREANSTALT Teknisk Bibliotek

Foreløbigt Reglement for Statsbanernes Generaldirektion.

I. Generaldirektionens Myndighedsomraade.

§ 1.

I Henhold til Lov af 15. Maj 1903[1]) styres Statsbanerne med tilhørende Søruter af en under Ministeren for offentlige Arbejder staaende Generaldirektion.

Generaldirektionen, der har Hjemsted i København, bestaar af en Generaldirektør og 4 Direktører, nemlig en Direktør for Trafikafdelingen (herunder Søfart), en Direktør for Baneafdelingen, en Direktør for Maskinafdelingen og en Direktør for Regnskabsafdelingen (herunder Tarifsager).

§ 2.

Følgende Sager skulle af Generaldirektionen forelægges Ministeren:

Statsbanernes Inddeling i Kredse; Fastsættelse af Kredsenes Antal, af Kredsbestyrernes Myndighed og Samvirken.

Politireglement og Politibestemmelser for Statsbanerne.

Stadfæstelse af den til Offentliggørelse bestemte halvaarlige Køreplan for Personbefordringen.

Forandringer i Køreplanen, der bestaa i Indlæggelse eller Inddragning af Tog eller Skibs- og Færgeture eller væsentlige Forandringer af Togtider.

Almindelig Instruks for Statsbanernes Personale.

Bestemmelser om Orlov og Rejsetilladelse.

Lønningsbestemmelser for Generaldirektøren og Direktørerne, for saa vidt disse ikke er fastsatte ved Lov af 15. Maj 1903.

Lønningsregulativ for 1ste—14de Lønningsklasse[2]).

Reglement for Ansættelse, Lønning m. v. af Trafikelever[3]).

Fastsættelse af Pensionslønningssatser; Pensions Beregning i Tilfælde af Tjenesteafbrydelse; Fastsættelse af Understøttelser og særlig Pension samt Bortfald af Pension.

Fortolkning af Bestemmelserne om Lønningsforholdene.

Bestemmelser om Kaution for betroede Oppebørsler.

Forslag til Uniforms-Reglement samt Fastsættelse af Regulativ angaaende Levering af Uniforms- og Beklædningsgenstande.

Fribefordrings-Reglement.

Statutter for Statsbanernes Sygekasser.

Tildelelse af fri Bolig til Kontorbude.

Fordeling af Tantième.

Tilladelse til at udføre de i Lov af 15. Maj 1903 § 10 omhandlede Arbejder.

Forøgelse af det ved paagældende Finanslov fastsatte Tal paa de ansatte, hvis Tal ikke er bestemt ved Lov af 15. Maj 1903.

Afslutning af internationale Overenskomster vedrørende de under Statsbanernes Forretningsomraade henhørende Sager.

---

[1]) optrykt under 27. Maj 1908.

[2]) nu Lønningsbestemmelser for 1.—23. Lønningsklasse.

[3]) nu bortfaldet.

Takstbestemmelser og Tarifoverenskomster mellem Statsbanerne og indenlandske Befordringsmyndigheder.

Overenskomster mellem Statsbanerne og andre Statsmyndigheder eller andre indenlandske Baner om Tilslutning, Medbenyttelse af Banestrækninger, Drift af Fælles-ruter, Vognbenyttelse m. m.

Overenskomster angaaende Havnespor, Anlæg af private Sidespor.

Erhvervelse eller Afstaaelse af fast Ejendom.

Udleje af Arealer paa længere Tid end 5 Aar.

Overenskomster om Arbejders Udførelse og Leverancer samt Afhændelse af Driftsmateriel, Materialier og Inventariegenstande i saadant Omfang som af Ministeren bestemmes.

Eftergivelse af Bøder, som Leverandører og Entreprenører ere ifaldne i Henhold til de med dem afsluttede Kontrakter.

Udsættelse af vedtagne Leveringsfrister, for saa vidt Ministeren har approberet Antagelsen af de indkomne Tilbud om paagældende Leverance.

Ophugning af Driftsmateriel.

Erstatningsspørgsmaal i Henhold til Takstloven af 15. Maj 1903 [1]), den internationale Overenskomst om Godsbefordring paa Jernbaner af 14. Oktober 1890 eller de gennemgaaende Tariffer, for saa vidt det er tvivlsomt, om der under de foreliggende Omstændigheder tilkommer vedkommende Erstatning hos Statsbanerne.

Andre Erstatningssager, der angaa Beløb af over 500 Kr.

Anlæg, Nedlæggelse og Forandring af offentlige eller private Overkørsler.

Anvendelse af de ved Finanslovens § 27 givne Bevillinger »Til uforudsete og tilfældige Anlæg og Erhvervelser«, »Til Erstatning for Tab og Skade« samt af enkelte særlige Bevillinger saasom til Banevogterhuse.

Regler for Indsættelse af Statsbanernes Pengemidler til Forrentning i Banker.

Indberetning om større Uheld paa Banerne eller paa de til disse hørende Søruter.

Fuldstændig aarlig Beretning angaaende Banernes Drift med alt, hvad dertil knytter sig, samt det aarlige Hovedregnskab.

Forslag til Optagelse paa det aarlige Finanslovforslag af Overslag over Indtægter og Udgifter, som antages at ville fremkomme ved Statsbanerne i det paagældende Finansaar, ligeledes Forslag til Tillægsbevillingslov for Statsbanernes Vedkommende.

Sager, som kræve Bevillinger eller paa anden Maade Lovgivningsmagtens Medvirkning.

Oprettelse og Nedlæggelse af Billetsalgssteder, Holdepladser og Stationer.

Indstilling om Udnævnelse og Afskedigelse af Embedsmænd og andre ansatte, som skulle udnævnes og afskediges henholdsvis af Kongen og af Ministeren.

I øvrigt de Sager, som af Ministeren bestemmes forelagte for ham.

§ 3.

Generaldirektøren er Direktionens Chef og er ansvarlig for Statsbanernes hele Ledelse. Han er foresat saavel for Direktørerne som for Statsbanernes hele øvrige Personale og har Tilsyn med hele Personalets Embedsførelse og Virksomhed. Det paahviler ham at have sin Opmærksomhed henvendt paa enhver Sag, der kan være af Betydning for Statsbanerne, og at fremsætte Forslag om tjenlige Ændringer i det bestaaende.

Under Generaldirektøren som saadan henhøre følgende Sager:

De aarlige Driftsbudgetter og Forslag til Bevillinger paa Finansloven.

Sager vedkommende Statsbanernes Organisation.

Sager, der angaa Personalet:

a) Ansættelser, Forflyttelser, Belønninger, Forfremmelser, Orlov, Afskedigelse, for saa vidt saadant ikke udtrykkeligt er henlagt under andre;
b) Pensions-, Understøttelses- og Sygekassesager;
c) Almindelige Bestemmelser af vedvarende Karakter vedrørende Administrationens Ordning og Personalet (Instrukser, Ansættelses-Betingelser m. v., Disciplinar-, Lønnings- og Kautionsvæsen);

---

[1]) jfr. Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster af 27. Maj 1908.

d) Bestemmelser angaaende Personalets Uddannelse og Uniformering;
e) Sager angaaende Tilladelse til at udføre de i Lov 15. Maj 1903 § 10 omhandlede Arbejder.

Sager, der angaa Fribefordring.
Sager i Anledning af Erstatningskrav efter Lov af 26. Marts 1898.
Erklæringer over nye Baner og Stationer.
Nedsættelse af Kommissioner under Statsbanerne samt Iværksættelse af Undersøgelser med Hensyn til Ændringer i den bestaaende Ordning af Forhold inden for Direktørernes Omraade.
Forholdet til de af Statsbanernes Personale stiftede Foreninger.
De Sager, som Ministeren i øvrigt paalægger ham at behandle.

§ 4.

Direktøren for Trafikafdelingen er foresat for hele Trafikafdelingens Personale.

Følgende Sager henhøre under hans Embedsomraade:

Sager, der angaa Køreplaner for Togene og Fartplaner for Skibene, samt Togenes, Vognmateriellets og Skibenes Fremførelse, Benyttelse og Betjening, deres Opvarmning, Belysning og Renholdelse samt Desinfektion. Almindelige Regler for Togenes Sammensætning.

Sager, der angaa gensidig Vognbenyttelse med fremmede Baner og de sig hertil knyttende Afregninger.

Fastsættelse af Regler for Stationernes Benyttelse, Opvarmning, Belysning og Renholdelse, for Dragervæsen, Restaurationsvæsen, Hestehold, Vognmandskørsel, Befordring paa Havnespor m. v., Forslag om Oprettelse af nye Ekspeditionssteder.

Sager vedrørende Post-, Told-, Telegraf-, Forst- og Veterinærvæsenets Forhold til Trafiktjenesten, herunder Sager om Stationernes Benyttelse til offentlig Telegrambefordring.

Anskaffelse af Materialier, Inventar, Uniformer m. m. til Trafikafdelingens Brug samt Afhændelse af kasserede Materialier og Inventariegenstande, alt efter nærmere af Ministeren fastsatte Regler.

Affattelse af Forslag til Reglementer og Instrukser for Afdelingens Personale.

Normeringen af Stations-, Tog- og Dækspersonalet.

Tilsynet med Trafikbestyrernes og Søfartsinspektørens Virksomhed.

Aflæggelse af de foreskrevne Penge-, Lager-, Inventarie- og andre Regnskaber, samt kritisk Revision af Trafikbestyrernes Regnskaber og af deres Budgetforslag.

Forslag til Afdelingens aarlige Budget.

§ 5.

Direktøren for Baneafdelingen er foresat for hele Baneafdelingens Personale.

Følgende Sager henhøre under hans Embedsomraade:

Sager, der angaa Vedligeholdelse og Farbarholdelse af Banerne med dertil hørende faste Anlæg samt af de Banerne tilhørende Havne, Forandringer og Udvidelse af disse Anlæg, Tilvejebringelse af nye Stationer, Holdepladser, Billetsalgssteder og deslige.

Sager, der angaa de Banerne tilhørende faste Ejendomme, Grunderhvervelser, Vej- og Vandløbssager, Brandforsikring af fast og rørlig Ejendom.

Sager, der angaa Banepolitivæsen, Banernes Bevogtning og Sikkerheds-Foranstaltninger for Driften, den elektriske Telegraf og andre Signalindretninger samt Telefonvæsen.

Sager, der angaa Anlæg i Anledning af Tilslutning af fremmede Baner og andre Fremmedanlæg.

Anskaffelse, Salg og Udleje af Materialier, Redskaber, Inventarie- og Forbrugsgenstande samt Afhændelse af kasserede Materialier og Inventariegenstande, alt efter nærmere af Ministeren fastsatte Regler.

Affattelse af Forslag til Reglementer og Instruktioner vedrørende Afdelingens Personale.

Banernes Inddeling med Hensyn til Udførelse og Ledelse af Arbejder.

Tilsyn med Banebestyrernes og Telegrafingeniørernes[1]) Virksomhed.

---

[1]) nu Signalinspektørernes.

Aflæggelse af de foreskrevne Penge-, Lager-, Inventarie- og andre Regnskaber samt kritisk Revision af Banebestyrernes og Telegrafingeniørernes[1]) Regnskaber og Budgetforslag.

Forslag til Afdelingens aarlige Budget.

§ 6.

Direktøren for Maskinafdelingen er foresat for hele Maskinafdelingens Personale.

Følgende Sager henhøre under hans Embedsomraade:

Ledelsen af Maskinværkstedernes Drift og Kontrol med de i disse udførte Arbejder.

Varetagelsen af Vedligeholdelse i god og forsvarlig Stand af Banernes Lokomotiver, Tendere, Vogne, Skibe og Færger samt andet Driftsmateriel, af de elektriske Anlæg til Tog- og Stationsbelysning, Centralopvarmningsanlægene, de maskinelle Dele af Vandforsyningsanlægene og andre maskintekniske Foranstaltninger, samt af det regelmæssige Eftersyn af Materiellet.

Fremsættelsen af Forslag og Affattelse af Planer, Specifikationer og Overslag vedrørende Anskaffelse af Lokomotiver, Vogne, Skibe og Færger samt andet Driftsmateriel saavel som af større Anlæg under Maskinafdelingens Omraade.

Anskaffelsen af de til Maskinafdelingens Drift fornødne Materialier, Inventar, Redskaber og andre Forbrugsartikler samt Afhændelse af kasserede Materialier og Inventariegenstande, alt efter nærmere af Ministeren fastsatte Regler.

Affattelsen af Tabeller over Lokomotivernes Trækkekraft og den Hastighed, hvormed de kunne fremføres under forskellige Belastnings- og Stigningsforhold.

Varetagelsen af Lokomotivernes og Skibsmaskinernes Betjening.

Tilsyn med Vogne og Vandforsyninger.

Affattelse af Forslag til Reglementer og Instruktioner for Afdelingens Personale.

Tilsyn med Bestyrerne af Centralværkstederne og Maskininspektørernes[2]) Virksomhed.

Aflæggelse af de foreskrevne Penge-, Lager-, Inventarie- og andre Regnskaber samt kritisk Revision af de Regnskaber, der indsendes af hans underordnede.

Forslag til Afdelingens aarlige Budget.

§ 7.

Direktøren for Regnskabsafdelingen er foresat for alt under Regnskabsafdelingen hørende Personale.

Følgende Sager henhøre under hans Embedsomraade:

Statsbanernes Kassevæsen, Bogholderi, samt Indtægts- og Udgiftsrevision, Billet- og Blanketforvaltningen.

Affattelse af den almindelige Statistik, af Aars- og andre Regnskaber samt de aarlige Driftsberetninger.

Affattelse af Forslag til Reglementer og Instruktioner for Afdelingens Personale.

Affattelse af almindelige Instruktioner angaaende Regnskabsføring og Ekspeditionsformer.

Sager, der angaa Tarifvæsen og Befordringsbestemmelser, derunder Overenskomster med andre Befordringsentrepriser om direkte Ekspedition.

Sager, der angaa Fragtmoderation, Billetrefusioner, Fragtreklamationer o. desl.

Aflæggelse af Regnskab for de ham underlagte Kontorer.

Forslag til Afdelingens aarlige Budget.

§ 8.

Hver Direktør er ansvarlig for, at de Love, Anordninger og Bestemmelser, der vedrøre den under ham henhørende Afdeling, nøje overholdes, og at de til Raadighed for Afdelingen stillede Bevillinger ikke overskrides.

§ 9.

I Tvivlstilfælde afgør Generaldirektøren, under hvilken Direktørs Myndighedsomraade en Sag henhører.

---

[1]) nu Signalinspektørernes.

[2]) nu Maskinbestyrernes samt Skibsingeniørens.

II. Generaldirektionens Forretningsorden.

§ 10.

De til Generaldirektionen indgaaende Sager (herunder ogsaa Skrivelser og Indberetninger fra den stedlige Ledelse) forelægges Generaldirektøren og fordeles gennem Sekretariatet.

Sagerne afgøres enten af Generaldirektionen i Fællesmøde eller af Generaldirektøren eller den Direktør, til hvilken de ere fordelte.

§ 11.

Generaldirektøren kan til enhver Tid fordre enhver under Generaldirektionen hørende Sag forelagt sig personlig med alle de Oplysninger, han ønsker, og kan eventuelt henvise den til Behandling i Fællesmøde.

Saafremt nogen af Direktørerne inden for sit Embedsomraade træffer en efter Generaldirektørens Formening urigtig Bestemmelse, paahviler det Generaldirektøren om fornødent at standse dens Udførelse og at lade Sagen gøre til Genstand for Behandling i Fællesmøde eller, saafremt en Afgørelse haster, at forelægge den umiddelbart for Ministeren til Beslutning.

§ 12.

Naar en Sag, der ikke efter sin Art skal gøres til Genstand for Behandling i Fællesmøde (§ 13), angaar flere Direktørers Embedsomraade, forelægger den behandlende Direktør Sagen for den eller de vedkommende andre Direktører. Opnaas der ikke Enighed om Afgørelsen, træffes denne i Fællesmøde.

Forhandling mellem Generaldirektionens Medlemmer indbyrdes bør saa vidt muligt foregaa mundtligt eller ved skriftlige Paategninger, saaledes at overflødig Udveksling af Skrivelser undgaas. Trufne Afgørelser fastslaas skriftligt.

§ 13.

Følgende Sager behandles af Generaldirektionen i Fællesmøde:

Sager, der i Henhold til § 2 skulle forelægges Ministeren for offentlige Arbejder, og Sager, hvorom Ministeren skriftlig har æsket Generaldirektionens Erklæring, med mindre det alene drejer sig om rent faktiske Oplysninger;

Fordeling og Anvendelse af de paa Finanslov og Tillægsbevillingslov givne Bevillinger;

Ansættelse, Forfremmelse, Nedsættelse, Forflyttelse uden Ansøgning og Afskedigelse af det Personale, der ansættes af Generaldirektionen;

Afskedigelse af det af den stedlige Ledelse ansatte, til 13de og 14de Lønningsklasse[1]) henhørende Personale i Tilfælde, hvor vedkommende ikke har erhvervet Pensionsret og ikke selv søger Afsked;

Regler for Meddelelse af Orlov;

Betingelser for Ansættelse samt reglementariske Bestemmelser og Instrukser for Personalet;

Ikendelse af Bøder paa over 20 Kr. for begaaede Tjenstforseelser samt Klager fra Personalet over ikendte Straffe;

Henvendelse fra de af Statsbanernes Personale stiftede Foreninger;

Overenskomster om Arbejder og Leverancer samt Afhændelse af Materialier eller Inventariegenstande, alt efter nærmere af Ministeren fastsatte Regler;

Sager om Forandring af Materiellets Konstruktion;

Væsentlige Udvidelser og Forandringer af bestaaende Anlæg;

Erstatningskrav, der ere af tvivlsom eller principiel Beskaffenhed eller angaa større Beløb end 500 Kr.;

Andre Sager, som Generaldirektøren eller en af Direktørerne maatte ønske gjorte til Genstand for Behandling.

§ 14.

Sager, der i Henhold til foranstaaende skulle behandles paa Fællesmøde, kunne, naar de ikke taale Opsættelse, undtagelsesvis ekspederes af Generaldirektøren eller ved-

[1]) nu 1.–4. Lønningsklasse.

kommende Direktør — for Direktørernes Vedkommende dog kun med Samtykke af Generaldirektøren — uden forudgaaende Behandling i Fællesmøde. Meddelelse om det foretagne gives da i det efterfølgende Fællesmøde. For saa vidt Sagen sendes til Ministeren, maa det i Indstillingen udtrykkelig bemærkes, at Sagen ikke har været behandlet i Fællesmøde.

I Skrivelser til Ministeren angaaende Sager, der ere behandlede i Fællesmødet, gøres en Bemærkning herom med Tilføjelse af det Nummer, hvorunder Sagen er indført i Protokollen over Fællesmødets Forhandlinger (jfr. § 17). Forslag til Ændring i en efter Vedtagelse i Fællesmøde udfærdiget Ekspedition bliver at behandle i Fællesmøde; undtagelsesvis kan dette undlades mod nærmere Forklaring i den senere Ekspedition.

§ 15.

Fællesmøde afholdes en Gang ugentlig paa forud bestemt Dag og Tid og i øvrigt, saa ofte som Forholdene gøre det nødvendigt, alt efter Generaldirektørens nærmere Bestemmelse. Mindst 3 stemmeberettigede Deltagere skulle være tilstede i et Fællesmøde.

Hver Direktør skal i betimelig Tid forinden Mødet gøre Generaldirektøren bekendt med de Sager, han agter at forelægge. Saavidt muligt skal der forud for Mødet gives Direktørerne Meddelelse om, hvilke Sager der ville blive foretagne i Mødet, samt Lejlighed til at gøre sig bekendt med Sagernes Akter.

§ 16.

Generaldirektionens Fællesmøder ledes af Generaldirektøren. I Tilfælde af Meningsforskel om en i den samlede Direktion behandlet Sag, foretages der Afstemning. Det Forslag, for hvilket der er Flertal, eller i Tilfælde af Stemmelighed det Forslag, for hvilket Generaldirektøren har afgivet sin Stemme, er vedtaget.

Saafremt Generaldirektøren overstemmes, kan han indanke Sagen til Ministerens Afgørelse.

Direktørerne skulle saa vidt muligt være til Stede ved Fællesmøderne. Forfald skal anmeldes for Generaldirektøren.

Til Fællesmøderne kan efter Generaldirektørens Bestemmelse tilkaldes enhver ved Statsbanerne ansat til Afgivelse af Forklaringer og Oplysninger.

Er Generaldirektøren — uden at nærmere Bestemmelse om Varetagelse af samtlige hans Forretninger er truffet i Henhold til Bestemmelserne i nedenstaaende § 19 — forhindret fra at deltage i et Fællesmøde, ledes Mødet af den Direktør, som Generaldirektøren dertil bestemmer; men Lederens Stemme er da i Tilfælde af Stemmelighed ikke afgørende. Kan som Følge deraf ingen Afgørelse opnaas, bliver Sagen at henvise til et følgende Fællesmøde eller om fornødent at indstille til Ministerens Afgørelse.

§ 17.

Forhandlingerne paa Fællesmøde indføres i en dertil autoriseret Protokol, der efter Generaldirektørens Anvisning føres af Chefen for Sekretariatet eller af en af de i Sekretariatet ansatte Fuldmægtige.

I Protokollen optages en kort Angivelse af de i Fællesmødet behandlede Sager og trufne Afgørelser. Enhver Deltager, der er uenig i en tagen Beslutning, kan forlange sit afvigende Votum tilført Protokollen.

Protokollen underskrives af den, der fører Forsædet, og Tilførselen godkendes i det følgende Fællesmøde.

Snarest muligt efter hvert Møde tilstiller Generaldirektøren saavel Ministeren som hver af Direktørerne en Udskrift af Protokollen, der vil være at behandle som fortrolig.

§ 18.

Generaldirektøren og i hans Forfald hans Stedfortræder (se § 19) underskriver foruden de umiddelbart under ham henhørende Ekspeditioner ogsaa alle Skrivelser til Ministeren.

Andre Skrivelser underskrives af vedkommende Direktør. De af Generaldirektøren og Direktørerne udfærdigede Ekspeditioner paraferes af vedkommende Kontorchef, eventuelt af en af de i Kontoret ansatte Fuldmægtige.

Generaldirektøren og Direktørerne kunne bemyndige Cheferne henholdsvis for Sekretariatet, Trafikkontorerne, Banekontoret[1]), Maskinkontoret, Tarifkontoret[2]) og Bogholderkontoret — eller i disses Forfald en Fuldmægtig eller Ingeniørassistent — samt Søfartsinspektøren til hver for sig at underskrive løbende Sager af mindre Betydning. De nævnte Embedsmænd underskrive »efter Bemyndigelse« (»E. B.«). Ekspeditioner, der underskrives »efter Bemyndigelse«, paraferes ikke.

§ 19.

Generaldirektøren gør Indstilling til Ministeren om, hvem der under Generaldirektøren tilstaaet Orlov skal fungere i hans Sted. Er Generaldirektøren ved Sygdom eller andet Forfald — hvorom snarest muligt gøres Indberetning til Ministeren — forhindret fra at fungere, skulle samtlige hans Forretninger paa hans Vegne overtages af den af Direktørerne, som Generaldirektøren dertil bestemmer, for saa vidt og saa længe der ikke af Ministeren tages Bestemmelse om Embedets Bestyrelse ved Konstitution. Den Direktør, der efter Generaldirektørens Bestemmelse har overtaget hans Forretninger, har i Tilfælde af Stemmelighed i et Fællesmøde ikke afgørende Stemme.

Er en af Direktørerne forhindret fra at fungere — hvorom ligeledes snarest mulig gøres Indberetning til Ministeren — bestemmer Generaldirektøren, saa længe ingen er konstitueret i Embedet, om vedkommende Forretninger skulle varetages af Generaldirektøren selv, af en af de andre Direktører eller af vedkommende nærmeste Kontorchef. I sidstnævnte Fald har den som Direktør fungerende Kontorchef Sæde og Stemmeret i Fællesmødet.

§ 20.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Januar 1904.

Ministeriet for offentlige Arbejder, den 22. December 1903.

C. Hage.

G. Giødesen,
Fuldm.

[1]) nu Banekontorerne.
[2]) nu Tarifkontorerne.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 2.

Kjøbenhavn B., den 18. Juni 1912.

9 Bilag + 1 Pakke.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 10. Februar d. A. har Udvalget udbedt sig Oplysning om, hvilke Arter af Sager der behandles i de 8 under Generaldirektionen hørende Kontorer samt i statistisk Kontor, og om Tallet af Ekspeditioner i Aaret 1911 i hvert af de nævnte Kontorer, saavidt muligt med Angivelse af Ekspeditionernes Tal for de enkelte Arter af Sager.

I den Anledning skal man tillade sig at henvise til de vedlagte Besvarelser heraf fra de paagældende Direktører samt fra Generaldirektørens Sekretariat.

Som det fremgaar af de forskellige Skrivelser, vil Besvarelsen af Udvalgets Forespørgsel om Angivelsen af Ekspeditionernes Tal for de enkelte Arter af Sager være forbunden med et meget betydeligt og langvarigt Arbejde, som i det væsentligste maa udføres af Personalet udenfor Kontortiden, saafremt Kontorernes Arbejde ikke skal sinkes i stærk Grad. Da disse Oplysninger derhos efter Generaldirektionens Formening dog ikke giver nogen fyldestgørende Maalestok for det med en meget stor Del af Sagernes Behandling forbundne Arbejde, skal man henstille, at Udvalget frafalder denne Besvarelse.

Rimestad,
kst.

J. Harhoff.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektørens Sekretariat.

Underbilag A.

Kjøbenhavn B., den 14. Juni 1912.

Til Generaldirektøren.

I Anledning af Statsbaneudvalgets Skrivelse af 10. Februar d. A. om Arten og Antallet af Sager i de under Generaldirektionen hørende Kontorer, tillader jeg mig for Sekretariatets Vedkommende at fremsætte nedennævnte Oplysninger med Bemærkning, at de i § 3 i »Foreløbigt Reglement for Statsbanernes Generaldirektion« under Generaldirektøren henlagte Sager, naar undtages Erklæringer over nye Baner og Stationer, alle behandles her i Kontoret.

Sagerne kunne henføres under følgende Grupper:

1. De aarlige Driftsbudgetter og Forslag til Bevillinger paa Finansloven og Tillægsbevillingsloven.

Herunder falder Samling, Udarbejdelse og Trykning af Statsbanernes Forslag til Finanslov, saaledes at det kan foreligge til Afbenyttelse for Ministeriet. Dette Arbejde kræver megen Tid og Nøjagtighed, og dets Omfang kan — ligesom adskillige af de nedennævnte Arbejder — absolut ikke maales ved det Antal Ekspeditioner, det giver Anledning til.

Trykning af det af Statsbanerne til Tjenestebrug udgivne Budget.

I denne Sammenhæng maa nævnes: Besvarelse af Forespørgsler fra Ministeriet og andre Myndigheder, navnlig i Anledning af Forhandlingerne paa Rigsdagen — særlig Finanslovdebatten — og til Samraad o. l., hvorved man skal anføre, at der i Aaret 1911 er forefaldet adskillige vidtløftige Ekspeditioner ved Besvarelsen af Forespørgsler fra Finanslovkommissionen.

2. Sager vedrørende Statsbanernes Organisation.

Den siden de jydsk-fynske Statsbaners Sammenslutning med de sjællandske Baner hyppigt vekslende Omordning af Statsbanernes Organisation har givet Kontoret et stort og betydeligt Arbejde, saavel medens de forskellige Kommissioner eller Udvalg har været nedsat, som ved selve Organisationslovens Gennemførelse. Dette gælder ogsaa saadanne Lovbestemmelser, hvorved Tjenestemændenes Lønnings-, Pensions- og Anciennetetsforhold fastsættes eller omordnes. Navnlig foranledigede den sidste Lønningslov et meget vidtløftigt Arbejde og en omfattende Brevveksling om Forstaaelsen og Gennemførelsen af Lovens enkelte Bestemmelser.

3. Udfærdigelse af almindelige Bestemmelser af vedvarende Karakter vedrørende Administrationens Ordning og Personalet.

Herunder maa fremhæves: Instrukser, Lønningsreglementer, Lønningsbestemmelser, Bestemmelser om Orlov og Rejsetilladelse, Uniformsreglement og -regulativ, Fribefordringsbestemmelser, Bestemmelser vedrørende Tjenesteboliger, om Uddannelse af Personale, Eksamen m. m., vedrørende Værnepligt, Bestemmelser for Antagelse, Lønning m. v. af Trafikelever og Stationsarbejdere, Pengehjælpsregler m. m.

Adskillige af disse almindelige Bestemmelser — særlig Lønningsbestemmelserne — give Anledning til indviklede Fortolkningsspørgsmaal og vidtløftig Brevveksling.

4. Sager, der angaa Personalet.

a. Ansættelse af Elever, Uddannelse af Personalet — herunder Ordning af Jernbaneskolens Forhold —, Forfremmelse, Konstitutioner, Suspensioner, Forflyttelser, Afskedigelser, Militærpermissioner, Ansattes militære Forpligtelser, Konduitelisternes Ordning og Gennemsyn, Tjenestefrihed og Rejselegitimationer, Navneforandringer, Postforretninger, Vejer- og Maalerforretninger paa Stationerne, Tilladelse til private Erhverv, Tilskadekomst i Tjenesten.

Disse Sager saavel som en Del af de efternævnte medføre et meget betydeligt Arbejde med Førelse af Personalakter, Stambøger og Stationeringsoversigter, der kræve stor Nøjagtighed og megen Tid til omhyggelig Afkonferering.

b. Lønforskud, Konstitutionsvederlag, Honorarer, Dusører og Anerkendelser, Diplomer og Gratialer, Rejseunderstøttelser, Tjenstboliger, Flytningsgodtgørelser, Huslejehjælp, Udbetaling af Dag- og Timepenge, Synsprøver, Ordning af Kaution, Korrespondance om Tjenestemænds skattepligtige Indtægt, Ansøgninger om Ansættelse som Elever og Aspiranter, Indstillinger om Dekorationer eller anden offentlig Udmærkelse.

5. Sager om Pengehjælp m. m. i Tilfælde af Sygdom eller Tilskadekomst i Tjenesten.

6. Pensions- og Understøttelsessager. Udarbejdelse af Pensionsberegninger efter de forskellige Pensionsbestemmelser for Tjenestemænd eller deres Enker, Børneunderstøttelser, Understøttelser — een Gang for alle eller aarlig — til tilskadekomne Tjenestemænd, Ekstraarbejdere eller disses Enker.

7. Sager om Ulykker og større Uheld, Straffesager — derunder *alle* Auditørens Forhør — og *andre disciplinære Sager*, f. Eks. Sager om Advarsel for Misbrug af Alkohol.

8. Sager vedrørende Fornærmelser mod Tjenestemænd under Tjenestens Udførelse.

9. Sager vedrørende Fribefordring.

Herunder falder: Udfærdigelse af Frikort til Tjenestemænd samt aarlige Frikort til ca. 500 Personer (Rigsdagens Medlemmer, Hofembedsmænd, Jernbanelæger m. fl.). Endvidere Udfærdigelse af de aarlige Frikort til Tjenesterejser, Boligrejser, Skolerejser samt Skov- og Baderejser. Overenskomster med private Jernbaner om gensidig Fribefordring, Revision af de af indenlandske Privatbaner udstedte Fripas til Statsbanerne, Udveksling af Aarsfrikort med udenlandske Baner, Virksomheden som forretningsførende Bestyrelse i »den skandinaviske Fribilletforening«, i visse Tilfælde Sygefribefordring og Fribefordring af Bohave ved Ansættelser, Forflyttelser og Afskedigelser, Fribefordring af Lig, Fribefordring for Redaktører, Udfærdigelse af Fripas til Pensionister, Enker og udenlandske Jernbanefunktionærer samt Udfærdigelse af Adgangskort til Banelinierne.

Foruden Ekspeditionen af disse Sager, der kun i mindre Grad give sig Udslag i udgaaede journaliserede Skrivelser, medføre de ogsaa et betydeligt Arbejde ved Bogføring.

Kontoret har endvidere hidtil haft Arbejde ved Fribefordringen til Fremme af humane, videnskabelige, kunstneriske og andre Formaal. Efter at Bevillingen til denne Fribefordring er henlagt til de Ministeriers Budgetter, under hvilke de paagældende Personer eller Institutioner høre, vil en Del af Arbejdet nu overgaa fra Sekretariatet til andre Kontorer. Dog har Sekretariatet endnu ret betydelige Ekspeditioner i Anledning af Værnepligtiges Fribefordring ved Indkaldelse og Hjemsendelse, Soldaters Fribefordring ved Højtiderne, samt Militærets Befordring til og fra brugeligt Øvelsesterræn ved København.

10. Sager vedrørende Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift.

11. Nedsættelse af Kommissioner.

12. Forholdet til de af Statsbanernes Personale stiftede Foreninger. Forhandlinger med Foreningerne.

Forhandlingsreglerne — de nye saavel som de gamle — have givet og give fremdeles Anledning til vidtløftig Brevveksling, ligesom selve Forhandlingerne — baade mundtlige og skriftlige — undertiden have krævet og fremtidig yderligere vil kræve megen Tid.

13. Generaldirektionens Fællesmøder. Udarbejdelse af Sagfortegnelser, Protokolførsel og Afskrivning af Protokol.

14. Forholdet til Forpagtningen af Sprogø.
15. Legater vedrørende Statsbanernes Personale.
16. Overtagelse af private Baner.
17. Modtagelse, Fordeling og Journalisering af den til Generaldirektionen indgaaende Post samt Registrering af den Post, der vedrører Generaldirektøren og Sekretariatet. Udtagelse af den vigtigste Del af denne Post til Gennemsyn for Generaldirektionens Medlemmer.
18. Ordresamlinger og Personalia.
Udfærdigelse af Ordrer og Meddelelser, der udgaa fra Generaldirektøren. Redaktion og Trykning af samtlige Ordre-Serier og Meddelelser fra Generaldirektionen. Udarbejdelse og Trykning af »Personalia«. Kodifikation af Ordresamlinger.
19. Generaldirektionens Bibliotek. Tilsyn og Supplering. Cirkulation af Tidsskrifter mellem Statsbanernes ledende Tjenestemænd.
20. Sager, som ud over de fornævnte behandles af Generaldirektøren, for hvem Sekretariatet er Ekspeditionskontor.
21. Statsbanernes Sygekasser (den sjælland-falsterske og den jydsk-fynske Sygekasse).
Interessentantallet i disse Sygekasser var i 1911 henholdsvis 6,942 og 7,718 med et Personantal af henholdsvis 23,592 og 30,500.
Ledelsen af disse Kasser medfører et meget stort Arbejde, hvis Størrelse ikke lader sig angive ved Ekspeditionernes Antal og som i det væsentlige bestaar i: Førelsen af Medlemsbøgerne og Udstedelse, Inddragning og Forandring af Medlemskort, Ind- og Udmeldelse af Interessenter (hvilke Arbejder kræve megen Tid som Følge af hyppige Forandringer i Interessenternes Husstand, ved Forflyttelser og Bopælsforandringer, Benyttelse af Privatlæger m. v.). Korrespondance med Bestyrelserne, Valg, Bestyrelsesmøder, Statutter, Bestemmelser og Cirkulærer, Antagelse og Afskedigelse af Læger og Specialister, Vikarer m. v., Afslutning af Overenskomster med Apoteker, Hospitaler, Tandlæger, Badeanstalter, Massører, Bandagister o. fl., Kassernes Regnskabsvæsen, Andragender om Specialistbehandling, Anskaffelse af Bandager, Bind, Apparater o. l., Bade, Massage, Elektricitetsbehandling, styrkende Midler m. v.
Indlæggelse paa Sygehus, Hospital o. l. Indlæggelsernes Antal har i 1911 udgjort i den sjælland-falsterske Sygekasse 877 og i den jydsk-fynske 938 og medfører foruden Journalføring herover og Udstedelse af Kautionsbeviser en ret betydelig Korrespondance.
Kvartaarlig Opgørelse over Jernbanelægernes Honorarer med Medlemsfortegnelse i første Kvartal og Til- og Afgangsliste i de 3 andre Kvartaler.
Udfærdigelse af Udgiftsordrer. I 1911 udfærdigedes i sjælland-falsterske Sygekasse 154 og i jydsk-fynske Sygekasse 203, omfattende henholdsvis 3,707 og 5,481 Regninger, som forud ere reviderede ikke alene talmæssig, men ogsaa med Hensyn til, at de svare til de af Sygekassen givne Bevillinger.
Udfærdigelse af Indtægtsordre. I 1911 udfærdigedes i sjælland-falsterske Sygekasse 41 og i den jydsk-fynske Sygekasse 53.
Revision af Recepter, der tillige sammenholdes med Apotekernes Regninger. I 1911 var Recepternes Antal for de 2 Sygekasser henholdsvis ca. 53,800 og ca. 66,100 indeholdende henholdsvis ca. 92,200 og ca. 150,800 Ordinationer. Ved Recepter med Ordinationer, der er i Strid med Statutterne, udtages disse til Refusion hos Interessenterne (i 1911 gav dette Anledning til 1,271 og 1,558 Ekspeditioner), ligesom ogsaa ved Refusion hos Interessenterne ved ekstraordinære Ydelser af Sygekasserne.
22. Arkiv, Kontorholdsregnskab, Renskrivning, Konference og Afsendelse af Post m. v.
I Sekretariatets Arkiv opbevares ogsaa Statsbaneledelsens Arkivsager for Tiden indtil 1886.
Med Hensyn til Udvalgets Forespørgsel om Antallet af Ekspeditioner skal man oplyse, at der i Aaret 1911 af journaliseret Post er indgaaet 12,322 Skrivelser til Sekretariatet og udgaaet 13,669 Skrivelser. Hertil kommer de Sygekassen vedrørende Ekspeditioner, der i samme Aar udgjorde

for den sjælland-falsterske Sygekasse	8,552	og
for den jydsk-fynske Sygekasse	10,429	
eller tilsammen...	18,981	Ekspeditioner.

Men foruden de journaliserede Sager indkommer og afgaar daglig en Del Ekspeditioner vedrørende Tjenstfrihed og Legitimationsbeviser til Udlandet, Fripas o. l., der ikke registreres.

For saa vidt angaar det fremsatte Ønske om Angivelse af Ekspeditionernes Antal for de enkelte Arter af Sager, vil Efterkommelsen heraf kræve et overordentligt stort Arbejde, og formentlig dog ikke give noget fyldestgørende Billede af det med Sagernes Behandling forbundne Arbejde, der for de forskellige Sager er af meget varierende Betydning, hvorfor man henstiller, at Kontoret fritages herfor.

J. Harhoff.

De Danske Statsbaner.
Direktøren for Trafikafdelingen.

Underbilag B.

Kjøbenhavn B., den 14. Maj 1912.

2 Bilag + 1 Pakke.

Til Generaldirektøren.

I Anledning af den med Hr. Generaldirektørens Skrivelse af 14. Februar d. A. — J.-Nr. 3310 — i Afskrift fulgte Skrivelse fra Statsbaneudvalget af 1911, hvori dette udbeder sig Oplysning om

1) hvilke Arter af Sager der behandles i de under Generaldirektionen hørende Kontorer samt i statistisk Kontor,
2) Antallet af Ekspeditioner i Aaret 1911 i hvert af de nævnte Kontorer, saavidt muligt med Angivelse af Ekspeditionernes Antal for de enkelte Arter af Sager,

skal man tillade sig at meddele, at Punkt 1 vil findes besvaret i de vedlagte Skrivelser fra 1ste og 2det Trafikkontor.

Med Hensyn til Punkt 2 skal man ligeledes, hvad Enkeltheder angaar, henvise til disse Skrivelser, idet man her kun skal oplyse, at der gennem det for nævnte Kontorer fælles Arkiv er ekspederet 22,301 indgaaede og 20,278 udgaaede Sager, medens der endvidere i 1ste Trafikkontor har fundet 7,000 Ekspeditioner Sted i Vognafregningssager og i 2det Trafikkontor 4,878 Ekspeditioner i Sager om Orlovsbevillinger og Rejselegitimationer for Personalet samt er behandlet 54,704 Regninger. At angive Antallet af de for hver Art af Sager udførte Ekspeditioner lader sig vel gøre, men det maa antages at ville kræve en Mands Arbejde i 2 à 3 Maaneder, og man raader ikke over den fornødne Arbejdskraft hertil.

Man undlader ikke sluttelig at henlede Opmærksomheden paa de til Kontorernes Oversigt knyttede Bemærkninger om de Arbejder, hvis Betydning og Omfang ikke kan udtrykkes i Tal.

Helper.

Zachariæ.

De Danske Statsbaner.
Direktøren for Trafikafdelingen.
1ste Trafikkontor.

ad Underbilag B.

Kjøbenhavn B., den 21. Marts 1912.

1 Bilag +1 Pakke.

I Skrivelse af 10. Februar 1912 har Statsbaneudvalget af 1911 udbedt sig Oplysning om: 1) hvilke Arter Sager der behandles i de 8 under Generaldirektionen hørende Kontorer samt i statistisk Kontor, 2) Antallet af Ekspeditioner i Aaret 1911 i hvert af de nævnte Kontorer, saavidt muligt med Angivelse af Ekspeditionernes Antal for de enkelte Arter af Sager.

I denne Anledning skal *1ste Trafikkontor* meddele, at følgende af de i § 4 i Reglement for Statsbanernes Generaldirektion nævnte Sager, der henhører under Direktøren for Trafikafdelingen, behandles her i Kontoret:

Udarbejdelsen af de ordinære Køreplaner for Togene samt Fartplaner for Færge- og Skibsforbindelserne.

Foruden de Køreplanspørgsmaal, som fremkaldes ved de udefra kommende talrige Anmodninger fra Enkeltmand (bl. a. Medlemmer af Rigsdagen) Korporationer, indenlandske Privatbaner, udenlandske Jernbanebestyrelser m. fl. om Forandringer i Toggangen her i Landet, er der baade for Forbindelserne i Indlandet og med Udlandet et stort Antal Køreplansspørgsmaal, til hvis Udregning Statsbanerne selv tager Initiativet. Alle disse Køreplansager kræve meget indgaaende Beregninger samt Undersøgelser af mange ofte modstridende Interessers Betydning, og Antallet af Ekspeditioner giver derfor paa langt nær ikke noget fuldstændigt Billede af den i disse Sagers Behandling nedlagte Sum af Arbejde og Tid, saa meget mere som adskillige Undersøgelser slet ikke resulterer i bogførte Ekspeditioner. Man maa i denne Sammenhæng ogsaa henvise til, at en enkelt Skrivelse særdeles ofte kan omhandle et stort Antal Spørgsmaal, og at mange Køreplanssager, navnlig naar der er Tale om internationale Togforbindelser, ofte give Anledning til langvarige og vanskelige *mundtlige* Forhandlinger, hvis Resultat sammenfattes i en Protokol.

For de to halvaarlige Køreplansperioder udarbejder Kontoret følgende Køreplaner: 1) Tjenestekøreplaner, 2) Særtryk deraf til Banevogterne paa de enkelte Strækninger, 3) Opslagskøreplan, 4) Lommekøreplan (Hæfte I af »Danmarks Jernbaner«), 5) grafiske Køreplaner. Endvidere udarbejdes Bestemmelser om Togs, Færgers og Skibes Ventetider og om levende Dyrs Forsendelse med Togene samt Opslag om Sovevogne.

Et Sæt af disse Tryksager for Sommeren 1911 vedlægges, idet fremhæves, at der forud for den endelige Tjenestekøreplan og Opslagskøreplan ligger Udarbejdelsen af »1ste Udkast« og »Endeligt Udkast«.

Opstillingen, Korrigeringen og Fordelingen til Ind- og Udland af alle disse Køreplaner m. m. nødvendiggør et stort, grundigt og, da de skal være færdige til absolut bestemte Tider, forceret Arbejde, der i Perioder lægger Beslag paa Personalet langt udover den daglige Kontortid. Dette Arbejde kan man imidlertid efter Forholdets Natur heller ikke give noget talmæssigt Udtryk, da der ikke kan foreligge bogførte Ekspeditioner derom, men man kan danne sig et Begreb om, hvad det gælder, naar det erindres, at hvert Tal og Tegn skal afkonfereres overalt flere Gange med den største Nøjagtighed.

I denne Forbindelse anføres, at Kontoret i hver Maj Maaned besørger Udgivelsen af vedlagte Reklamehæfte for Danmarks Forbindelser med Udlandet.

Kontoret har ogsaa Arbejdet med at sørge for, at alle de ovennævnte Tryksagers Fremstilling samt de ved større Køreplansforandringer nødvendige Meddelelser til Publikum gennem Aviserne ske paa den formaalstjenligste og for Statsbanerne mest økonomiske Maade.

Udkast til Køreplanerne for samtlige Privatbaner i Danmark forelægges Generaldirektionen til Erklæring ved hver Køreplansskiften og behandles af Kontoret.

Dette er derhos fremmede Baner og andre udenlandske Køreplansudgivere behjælpeligt med Opstillingen og Korrigeringen af Køreplaner m. m. for danske Ruter og paaser overhovedet saa meget som muligt, at der er taget tilbørligt Hensyn til danske Ruter i udenlandske Køreplaner, Reklamer o. lign., retter Henvendelse til vedkommende Udgivere desangaaende og behandler Spørgsmaal om, hvorvidt de fra Ind- og Udland med Anmodning om Anbringelse paa Statsbanernes Stationer m. v. modtagne talrige Reklamer, indeholdende Køreplaner, kan antages til Anbringelse samt besørger i bekræftende Fald Fordelingen. Ligeledes fordeler Kontoret fremmede Baners Opslagskøreplaner til Stationer her i Landet. Kun overordentlig lidt af disse Arbejder fremtræde som bogførte Ekspeditioner.

De ordinære Togs og tilsluttende Færgers og Skibes Fremførelse og Benyttelse.

De i Ordre G 223 omtalte Forsinkelsesmeldinger, der indgaa til Generaldirektionen, gennemgaas daglig her. Ved Hjælp deraf og af de fra Trafikbestyrerne modtagne maanedlige Fortegnelser over Togenes opnaaede Tider og Antal Rejsende samt Pladsantallet i Togenes Vognklassser fører man Kontrol med de enkelte Togs Præcision og Benyttelse. De gennem dette Materiale indvundne Erfaringer gøres frugtbringende ved Behandlingen af Spørgsmaal om Køreplanen, Togenes Sammensætning og den mest økonomiske Udnyttelse af Personvognsmateriellet.

Kontoret paaser til Stadighed ligeledes, med hvilken Præcision Befordringsentrepriser som det forenede Dampskibsselskab og Sartori & Berger i Kiel udfører planmæssige Skibsture i Forbindelse med Statsbanetog.

Særtog, Særfærger og Særskibe samt andre særlige Foranstaltninger ved visse Befordringer af Personer.

Her maa fremhæves Behandlingen af de meget hyppige Anmodninger til Generaldirektionen om Ordningen af større Rejser, som danske eller fremmede kongelige og fyrstelige Personer eller private Foreninger eller Selskaber foretage alene her i Landet eller fra og til Udlandet. Endvidere behandles Planlæggelse af de københavnske ferierejsende Almueskolebørns Befordring samt Sager vedrørende Soldaterbefordringen.

Gennemgaaende Sidde-, Sove-, Post- og Rejsegodsvogne i inden- og udenlandsk Forbindelse.

Spørgsmaal vedrørende saadanne Vogne giver Anledning til mange Undersøgelser, der ikke fremtræde som bogførte Ekspeditioner, og dertil kommer, at Forhandlinger med udenlandske Jernbanebestyrelser om Indsættelse og Indretning m. m. af gennemgaaende Vogne i udenlandske Forbindelser ofte sker paa Sammenkomster med vedkommende fremmede Jernbanebestyrelser. Ekspeditionernes Antal ville derfor heller ikke i dette Tilfælde tilstrækkeligt illustrere det Arbejde, som de gennemgaaende Vogne give.

Anskaffelse af Person-, Post-, Rejsegods- og Godsvogne.

Kontoret udarbejder til Brug ved Finanslovforslaget for det følgende Finansaar Beregningerne over, hvor mange og hvilke Vogne der tiltrænges, derunder f. Eks. ogsaa Anskaffelsen af Specialvogne (saasom Kødophængnings- og Isafkølingsvogne).

Personbefordring med rene Godstog.

Godsvognsstatus (ɔ: Forholdet mellem bestilte og leverede Vogne) fører Kontoret daglig Indseende med og behandler de til *Modarbejdelsen af Mangler af Godsvogne* sigtende Foranstaltninger saasom midlertidig Ændring af den normerede Fordeling af Godsvognsparken mellem Jylland-Fyen og Sjælland-Falster, Ikraftsættelse (og Ophævelse) af indskrænkede Læsse- og Afhentningsfrister, midlertidig Leje af Godsvogne.

Befordringen af særlige Varer i inden- og udenlandsk Forbindelse.

Vognleje og Oplagspenge i Henhold til Godsreglementets § 17, sidste Stykke. Her drejer det sig om Behandlingen af de til Generaldirektionen fremkommende talrige Andragender om Eftergivelse af Vognleje- og Oplagspengebeløb.

Klager over Forsinkelser af Tog, tilsluttende Færger og Skibe, over Vognmateriellets Indretning, over Forhold vedrørende Sovevogne, over manglende Levering af Godsvogne, over Forsinkelser af Godsbefordringen.

Overenskomster med tilsluttende Befordringsentrepriser f. Eks. med det forenede Dampskibsselskab, Overenskomster om gennemgaaende Sidde-, Sove-, Post- og Rejsegodsvogne i inden- og udenlandsk Forbindelse, de i Godsreglementets § 34 nævnte Overenskomster med private Vognejere, Overenskomster med indenlandske Privatbaner om ensidig eller gensidig Vognbenyttelse, med udenlandske Baner om gensidig Godsvognsbenyttelse, Overenskomster mellem Statsbanerne og Generaldirektoratet for Postvæsenet om Postens Førsel paa samtlige Baner under Statsdrift samt endelig Overenskomster med forskellige Forretninger om Trykning og Levering af Køreplaner m. m. samt om Statsbanernes Avertering o. l. i inden- og udenlandske Blade.

Gensidig Vognbenyttelse og de Afregninger, som knytte sig dertil.

Ifølge de foran nævnte Overenskomster med inden- og udenlandske Baner om Benyttelsen af disses Vogne paa Statsbanerne og omvendt betales for en fremmed Vogns Benyttelse til dens Ejer dels en Løbeleje, beregnet efter den af Vognen paa fremmed Grund gennemløbne Vejlængde, dels en Tidsleje samt endelig Forsinkelsesgebyr og Bøder, saafremt en Vogn beholdes for længe eller benyttes mod de fastsatte Regler.

Ifølge Overenskomsterne paahviler det Brugeren af fremmede Vogne at udfærdige maanedlige Afregninger over de skyldige Beløb for alle i Maanedens Løb modtagne Vogne. Som Grundlag for disse Afregninger benyttes Rapporter, udfærdigede af Overgangsstationerne, om de fremmede Vognes Overtagelses- og Tilbageleveringstid. Ved Hjælp af Fortegnelser, udfærdigede af de Stationer, hvor de fremmede Vogne have været udsatte af Togene, suppleres og beregnes de nævnte Rapporter, og derefter udfærdiges Vognafregningerne.

For Benyttelsen af private, i Statsbanernes Vognpark indlemmede Godsvogne (jfr. Godsreglementets § 34) betaler Statsbanerne Vognejeren en vis Afgift for hver Kilometer, Vognen har løbet med tilstrækkeligt Læs, hvorhos den Tids- og Løbeleje m. v., som Vognen har indtjent ved Løb udenfor de danske Statsbaner, godtgøres Vognejeren. Paa den anden Side betaler Vognejeren de danske Statsbaner 6 Øre pr. Aksel og Kilometer for Tomløb, der ikke er dækket af tilsvarende Løb i læsset Stand. For disse private Vogne maa derfor føres et lignende Regnskab som for fremmede Baners Vogne.

Arbejdet med hele Vognafregningen falder derefter i følgende Afsnit:

1. Sortering af de fra Stationerne indgaaede Rapporter og Fortegnelser over fremmede Baners og private Vognejeres Vogne efter Ejendomsmærke, Stationsorden m. v. Rapporter og Fortegnelser indgaa i et Antal henholdsvis af ca. 1,050 og 4,000 den 8. og 10. i hver Maaned.
2. Sammenligning mellem Rapporterne og Fortegnelserne og Fuldstændiggørelse af Rapporterne ved Hjælp af Fortegnelserne ɔ: Forfølgelsen af Vognenes hele Løb paa Statsbanerne. Under dette Arbejde findes mange af Stationerne begaaede Fejl ved Rapporteringen eller savnes Oplysninger, og man maa da ved Antegnelser berigtige Fejlene henholdsvis søge Oplysningerne.
3. Beregning af Rapporterne ɔ: at de gennemløbne Afstande udfindes ved Hjælp af Kilometertavler og paaføres Rapporterne, samt at derefter Løbeleje, Tidsleje og eventuelt Forsinkelsesgebyr paaføres.
4. Revision af fremmede Baners Rapporter over danske Statsbanevognes Løb paa disse Baner.
5. Opstilling og Afslutning af Afregninger paa Grundlag af de under 3 og 4 omhandlede Rapporter.
6. Afregning af Beløb, der hidrøre fra de private Baners Vognudveksling med inden- og udenlandske fremmede Baner.

Foruden Afregning vedrørende gensidig Benyttelse af Godsvogne føres ogsaa Afregninger vedrørende de i Forbindelse med Sverige og Tyskland løbende gennemgaaende Person- og Rejsegodsvogne.

Alle Ekspeditioner og Antegnelser m. v. vedrørende Vognafregning bogføres for sig, og Antallet af *udg*aaede Skrivelser var i 1911 2,615, medens Antallet af Antegnelser (jfr. ovenstaaende Punkt 2) i samme Tidsrum var 4,424.

Antallet af behandlede fremmede Vogne, der løb paa Statsbanerne, var i Aaret 1911: ca. 98,400 (i 1901: 48,559, i 1892: 16,076), og Antallet af Statsbanevogne, der løb paa fremmede Baner, var i Aaret 1910: 87,550 (i 1901: 48,559, i 1892: 27,072).

Statistik. Udfærdigelse af daglig Godsvognsstatus, maanedlige Opgørelser over Antal Rejsende i Sovevogne og visse gennemgaaende Siddevogne, over de paa de forskellige Strækninger førte Godssærtogskilometer, over de præsterede Plantogs-, Forspands-, Lokomotivomløbs-, Rangerings- og Vognladningskilometer, over de personførende Togs Præcision, over Antal Rejsende og Pladser i Togenes enkelte Vognklasser samt endelig over Person- og Godsfærdselen paa visse Skibsruter i Forbindelse med Statsbanerne.

Affattelse af Forslag til Reglementer og Instruktioner vedrørende de af Kontoret behandlede Sager.

Aflæggelse af de foreskrevne Pengeregnskaber. Af egentlige Pengetilsvar har Kontoret et fast Beløb til Kontorholdsudgifter. Kontoret gennemgaar og kritiserer Regningerne vedrørende disse Udgifter samt vedrørende de Udgifter, der foranlediges ved Trykningen af Køreplanerne m. m.

Foruden ovennævnte ca. 7,000 *udg*aaede Ekspeditioner vedrørende Vognafregningen var Antallet af de fra 1ste Trafikkontor i Aaret 1911 i øvrigt *udg*aaede Ekspeditioner 3,985, tilsammen ca. 11,000 Stkr.

Sluttelig bemærkes, at Kontorets Arbejdsomraade bevirker, at det bliver delagtig i Behandlingen, derunder ogsaa mundtlig Drøftelse, af særdeles mange Sager, hvis afsluttende Behandling sker i andre af Generaldirektionens Kontorer, og at der, netop fordi 1ste Trafikkontors Gerning er saa intimt knyttet til den aldrig hvilende Trafik, saavel fra Publikum som fra Statsbanetjenestemænd hertil sker et meget stort Antal *telefoniske* Henvendelser, som lægger ikke ringe Beslag paa Personalets Tid.

C. Hyrup.

POLYTEKNISK LÆREANSTALT Teknisk Bibliotek

De Danske Statsbaner.
Direktøren for Trafikafdelingen.
2det Trafikkontor.

ad Underbilag B.

Kjøbenhavn B., den 14. Maj 1912.

I Anledning af de af Statsbaneudvalget af 1911 i Skrivelse af 10. Februar d. A. stillede Spørgsmaal skal man for 2den Trafikkontors Vedkommende meddele følgende:

Af de i § 4 i Reglement for Statsbanernes Generaldirektion nævnte Sager, der henhøre under Direktøren for Trafikafdelingen, behandles her i Kontoret:

1. Almindelige Spørgsmaal om Togenes Betjening, Opvarmning, Belysning og Renholdelse (samt Desinfektion).

2. Reglerne for Stationernes Benyttelse, Opvarmning, Belysning, Renholdelse og Desinfektion, for Dragervæsen, Restaurationshold, Bladsalg, Hestehold, Godsudkørsel, Garderobevæsen, Befordring paa Havnespor m. v. samt Forslag om Oprettelse af nye Ekspeditionssteder. Der forekommer daglig Sager af denne Art, og mange af dem kræve et meget betydeligt Arbejde.

3. Sager vedrørende Forholdet til Told-, Telegraf-, Forst- og Veterinærvæsenet ligesom til Sundhedsstyrelsen. Herunder henhører Spørgsmaalet om Toldgods Befordring over Statsbanerne, om Statsbanestationernes Deltagelse i den offentlige Telegrambefordring, om Desinfektion af Vogne og Lokaler m. v. Endvidere behandles her de Sager vedrørende Forholdet til Postvæsenet, der ikke behandles i 1ste Kontor.

4. De under Direktøren for Trafikafdelingen henlagte Anskaffelser af Materialier og Inventar, Uniformer m. m. samt Afhændelse af kasserede Materialier og Inventariegenstande. Med Behandlingen af disse Sager er navnlig forbundet et betydeligt tilrettelæggende Arbejde.

5. Affattelse af Forslag til Reglementer og Instruktion for Afdelingens Personale, alt for saa vidt disse ikke vedrører Forhold, som er henlagte under 1ste Kontor.

6. Normeringen af Stations-, Tog- og Dækspersonale. Normeringen foregaar efter Indstilling fra Trafikbestyrerne og Søfartsinspektøren. Til Bedømmelse af de gjorte Indstillinger er det nødvendigt her stadigt at være forsynet med de bestaaende Tjenestefordelings- og Turlister for samtlige Stationers Personale og Togpersonalet, hvilke Lister maa holdes à jour; endvidere maa selve Normativet stadig rettes à jour, ligesom man af Kontrolhensyn maa føre en fuldstændig Personalfortegnelse med Navnene paa hver Stations tjenstgørende Personale. Til Belysning af Arbejdets Størrelse skal anføres, at Personalet under Trafikafdelingen ialt omfatter ca. 5,900 Mand foruden Ekstrapersonale.

Endvidere udarbejdes med passende Mellemrum Oversigt over den gennemsnitlige Arbejdstid for Tog- og Stationspersonalet, og der behandles saadanne Spørgsmaal med Hensyn til Lettelse i Tjenesten m. v., som ikke har kunnet finde sin Afgørelse hos Trafikbestyrerne og Søfartsinspektøren, samt Spørgsmaal om de Regler, der ønskes fulgte for Anvendelsen af Stations-, Dæks- og Togpersonalet ved Underinstansernes Udarbejdelse af Tjenesteturene for dette Personale.

7. Tilsynet med den Del af Trafikbestyrernes og Søfartsinspektørens Arbejde, som ikke vedrører de Forhold, der ere henlagte under 1ste Kontor.

8. Aflæggelse af de foreskrevne Penge-, Lager-, Inventarie- og andre Regnskaber. Herom henvises til den udførlige Redegørelse nedenfor.

9. Forslag til Afdelingens aarlige Budget. Til Belysning af dette Arbejde skal man blot anføre, at Udgifterne til Trafikafdelingen i Finansaaret 1911—12 var budgetteret til ca. 14½ Mill. Kroner.

Foruden disse Sager, der knytte sig nær til de i Reglementet nævnte Rammer, behandles her endvidere enten selvstændig eller kun som Mellemled en Del Sager, af hvilke man særlig skal fremhæve:

Erstatning for Skade paa Vognmateriel.

Forholdet til Militærvæsenet med Hensyn til dettes Benyttelse af Statsbanerne i Krigstid, under Mobilisering eller ved Sammendragning af Sikringsstyrken. Tillige om Forholdet med Statsbanernes Personale med Hensyn til Indkaldelse ved disse Lejligheder.

Spørgsmaal om Forandringer og Udvidelser af Stationerne samt Nyanlæg. Tilslutning til Privatbanerne. Signalvæsenet og den centraliserede Sporskiftesikring. Disse Arbejder kræve ofte en meget minutiøs og omhyggelig Gennemgang af alle større Projekter.

En stor Mængde Spørgsmaal af principiel Art vedrørende Personalets Forhold. Herunder skal man særlig fremhæve Behandlingen af de Sager, hvis Afgørelse kræve Auditørens Mellemkomst.

Foranstaltninger mod Udbredelse af smitsomme Sygdomme blandt Hysdyr. Inden- og udenlandske Forskrifter om Begrænsninger i Befordringen af Gods og levende Dyr.

I det foregaaende har man ikke opregnet de Arbejder vedrørende Statsbanernes Søfartsvæsen, som foregaar under Tilsyn af Søfartsinspektøren. Til disse Arbejder anvendes 4 af Kontorets ansatte.

Man skal endvidere oplyse, at det for 1ste og 2det Trafikkontor fælles Arkiv henhører under 2det Kontor. Antallet af de her i Aaret 1911 journaliserede Sager beløb sig til 22,301 indgaaede og 20,278 udgaaede Sager. Af sidstnævnte falder 16,293 paa 2det Trafikkontor. Men i øvrigt har dette Kontor en Del skriftlige Ekspeditioner, der ikke journaliseres i Arkivet, saasom Orlovsbevillinger, Udstedelse af Rejselegitimationer, Rekvisition af Fripas hos enkelte tyske Baner, hvilke Ekspeditioner har beløbet sig til 4,878 i samme Aar.

Af Søfartsinspektøren er endvidere gennem Kontoret som journaliserede ekspederet ca. 5,000 mindre Ekspeditioner og Telegrammer samt ca. 12,500 Rapporter vedrørende Sejladsen.

Foruden nævnte Antal journaliserede og ujournaliserede Sager har Kontoret nogle Ekspeditioner, hvis fortrolige Karakter medfører, at kun ganske enkelte maa kende deres Indhold, hvorfor de ikke passerer Arkivet. Af saadanne Sager skal man navnlig fremhæve Sager vedrørende Militærets Benyttelse af Statsbanerne samt angaaende visse personelle Spørgsmaal m. v.

Trafikafdelingens fælles Skrivestue henhører under 2det Kontor.

Angaaende det Arbejde, der i Henhold til foranstaaende Punkt 8 udføres af Kontorets Regnskabspersonale, skal man oplyse følgende:

Trafikafdelingen er selvstændig regnskabsførende, og de Afdelingen i den Anledning paahvilende Forretninger udføres i 2det Trafikkontor. Arbejdet herved bestaar i Hovedtrækkene i følgende:

1. Fremsættelse af Forslag til de fornødne Bevillinger paa de aarlige Finanslove, for saa vidt angaar Trafikafdelingen.

2. Administration af de, nævnte Afdeling vedrørende, paa Finanslovene givne Bevillinger.

3. Anvisning af

a) Udgifterne vedrørende Skibstjenesten (Dækstjenesten) dog fraregnet Lønningerne til det faste Personale,
b) de Trafikkontorerne vedrørende Regninger samt
c) de Regninger, der vedrøre de af Trafikdirektøren afholdte Licitationer m. v.

4. Kontrolering af Trafikbestyrernes Anvisning af Regninger. Særligt føres der et indgaaende Tilsyn med Regningsbeløbenes Kontering, og forefundne, fejlagtige Posteringer af disse foranlediges berigtigede.

5. Udarbejdelse af Trafikdirektørens maanedlige og aarlige Budgetregn-

skaber, hvori blandt andet de foran under Punkt 3 omhandlede Udgifter m. v. optages.

6. Udarbejdelse 1) *maanedligt* af et samlet Budgetregnskab for Trafikafdelingen (ɔ: Sammendragning af Trafikdirektørens og de 5 Trafikbestyreres Maanedsregnskaber) samt 2) *aarligt* af et tilsvarende Regnskab for hele Finansaaret.

7. Udfærdigelse af et aarligt Inventarieregnskab for 2det Trafikkontor samt Foretagelse af et Eftersyn af Trafikkredsenes aarlige Inventarieregnskaber forinden disses Videresendelse til Regnskabsafdelingen.

8. Udarbejdelse af aarlige Fordelingslister over Forbruget paa visse Konti af Trafikafdelingens Budget (Stationstjenesten og Skibstjenesten), hvilke Lister udvise Forbruget paa de enkelte Konti for hvert enkelt Ekspeditionssteds og for hver Overfarts Vedkommende. Paa Grundlag heraf føres Kontrol med Stationernes og Overfarternes Økonomi.

9. Udfærdigelse af Regninger til fremmede Myndigheder og private over Ydelser fra Trafikafdelingen.

10. Kontrolering af de Varepriser, der betales af Trafikbestyrerne, hvis Opmærksomhed Tid efter anden henledes paa de Leverandører, hos hvem det maa anses for fordelagtigt at gøre Vareindkøb.

11. Omfattende Bogføring af Hensyn til de i foranstaaende 10 Punkter nævnte Arbejder.

12. Førelse af Korrespondance vedrørende alle de omhandlede Forhold.

Antallet af de under Punkterne 3 og 4 nævnte Regninger (Anvisninger), der ere behandlede i Kontoret, have i Kalenderaaret 1911 andraget ialt *54,704*.

Sluttelig skal man tillade sig at bemærke, at Kontoret foruden sin skrivende Virksomhed tillige i meget høj Grad benytter Telefonen til Indhentning af Oplysninger og til at træffe Afgørelse i mindre Spørgsmaal, af hvilke der navnlig som Følge af, at den største Del af Afslutningen af Afdelingens Overenskomster henhører under dette Kontor, næsten daglig forekommer en Del, ligesom der ogsaa i Regnskabsanliggender om Konteringsspørgsmaal, Lønningsanvisningsspørgsmaal m. v. hyppig maa forhandles telefonisk eller personligt med de forskellige Kontorer.

Man skal derhos kun berøre, at Antallet af Ekspeditionerne langt fra afgiver en paalidelig Maalestok for Størrelsen af det ydede Arbejde, idet der under et enkelt Journalnummer kan skjule sig et meget omfangsrigt Arbejde.

Zachariæ.

De Danske Statsbaner.
Direktøren for Baneafdelingen.

Underbilag C.

Kjøbenhavn B., den 14. Marts 1912.

Til Generaldirektøren.

Under Henvisning til Hr. Generaldirektørens Skrivelse af 14. Februar d. A. — J. Nr. 3312 — angaaende de af »Statsbaneudvalget af 1911« i Skrivelse af 10. s. M. begærede Oplysninger om Arten og Antallet af de Sager, der behandles i Generaldirektionens Kontorer, tillader jeg mig herved at meddele følgende:

I 1ste Banekontor behandles Sager vedrørende:

1. Politireglementer og Organisation for saa vidt angaar Baneafdelingen.
2. Ansættelse, Forfremmelse, Forflyttelse, Afskedigelse samt Dødsfald vedrørende Baneafdelingens Personale.
3. Lønningsforhold, Tjenstfrihed, Sygdomsforhold, Tjenstforseelse m. m. vedrørende Baneafdelingens Personale.
4. Banernes Bevogtning.
5. Finanslovsindstillinger angaaende nye Arbejder.
6. Anlæg af nye Baner (herunder ogsaa Administrationen af de for disse Anlæg særlige Sygekasser).
7. Oprettelse og Nedlæggelse af Billetsalgssteder, Holdepladser og Stationer.
8. Vedligeholdelse, Forandring og Udvidelse af Banelegemet med Stationer og Bygninger af enhver Art.
9. Anlæg, Vedligeholdelse og Udvidelse af Færgehavne, Sejlløb, Fyrtaarne m. m.
10. Signal- og Sikringsanlæg.
11. Telefoner og Telegrafer, herunder ogsaa Abonnementet vedrørende *samtlige* Statsbanernes Telefoner.
12. Private Sidespor.
13. Havnespor.
14. Plantningssager.
15. Gas- og Vandindlæg paa Stationer.
16. Private Baners Tilslutninger til Statsbanerne, herunder ogsaa Afslutning af Overenskomsterne om Tilslutningerne.
17. Affattelse af Baneafdelingens Budget og Driftsberegning.
18. Anskaffelse og Udsendelse af alle til Baneafdelingen hørende Forbrugsgenstande: Skinner, Sveller, Sporskifter, Telegrafmateriel, Hegnsmateriel, Uniformsgenstande m. m.
19. Salg og Udleje af Materialier.
20. Affattelse af Penge- og Lagerregnskabet vedrørende Banedirektøren og samtlige Banekredse m. m.

Antallet af Kontorets *ud*gaaende Ekspeditioner (Skrivelser) have i Aaret 1911 udgjort ca. 9,000 foruden ca. 5,000 Ekspeditioner angaaende Regnskaber, Regningsfremsendelser, Rekvisitioner m. m.

I 2det Banekontor behandles følgende Sager — væsentligst af juridisk Karakter —, nemlig vedrørende:

1. Personer, Kreaturer, Køretøjer og Genstande paa Banen, derunder Erstatningssager angaaende overkørte Kreaturer m. m.

2. Køb og Salg af Arealer, herunder samtlige Ekspropriationer i Henhold til Lov Nr. 57 af 12. April 1889.
3. Lejeforhold, herunder Tilladelse for fremmede til at bygge Skure og lignende paa Statsbanernes Grund.
4. Vej- og Overkørselsforhold, offentlige og private Veje, Nedlæggelse af Overkørsler og Overgange og Forandring af disses Karakter.
5. Adgang til Statsbanernes Arealer gennem Led og Laager.
6. Grænseforhold.
7. Tilladelse for fremmede til at føre Stærkstrøms-, Vand-, Gas-, Kloak- og Telefonledninger over, under eller langs Banen.
8. Vandløbsforhold.
9. Forholdet til Post-, Told- og Telegrafvæsenet i Henseende til Afgivelse af Lokaler paa Stationerne og Byggegrunde til særlige Bygninger.
10. Foranstaltninger mod Snelæg paa Banen.
11. Erstatningssager vedrørende Skade paa Statsbanernes Ejendele (Materiel m. m.).
12. Retssager vedrørende Baneafdelingen.
13. Brande langs Banen.
14. Skatte- og Tiendesager.
15. Forsikrings- og Brandvæsen omfattende alle Statsbanernes Ejendele.
16. Bøder for forsinkede Arbejder og Leveringer for Baneafdelingen.

Antallet af Kontorets *ud*gaaende Ekspeditioner (Skrivelser) har i Aaret 1911 udgjort ca. 3,000.

Det skal dog bemærkes, at Antallet af Kontorernes Ekspeditioner ikke give noget virkeligt Udtryk for det i Kontorerne udførte Arbejde. Det skal saaledes for 1ste Banekontors Vedkommende anføres, at der her udføres et meget betydeligt Arbejde ved Udarbejdelse af Normaltegninger for Spor- og Bygningsarbejder og af Forslag og Overslag vedrørende Broforstærkninger, skinnefri Vejforbindelser, Stationsudvidelser, nye Baneanlæg m. m., uden at dette giver sig Udslag i Ekspeditioner, ligesom den meget omfattende Regnskabsaflæggelse og Bogføring lægger stærkt Beslag paa Kontorets Tid og Personale.

Noget ganske tilsvarende gør sig gældende for 2det Banekontors Vedkommende, da dette blandt andet i stort Omfang maa gennemgaa de af 1ste Banekontor udfærdigede Ekspeditioner, for at afgøre, om disse ere fyldestgørende i juridisk Henseende, ligesom sidstnævnte Kontor udfærdiger Erstatningsberegningerne for købte og solgte Arealer, inden den endelige Afregning kan finde Sted ved 1ste Kontors Foranstaltning. En Del af de under 1ste Kontor opførte Ekspeditioner kunde derfor med samme Ret have været opførte under 2det Kontor.

Sluttelig skal man bemærke, at Tilvejebringelsen af den af Udvalget begærede Oplysning om Antallet af Ekspeditioner af de enkelte Arter af Sager vilde kræve et ikke ringe Arbejde, der for en stor Del maatte udføres udenfor den egentlige Kontortid, idet de paagældende Journaler ere i stadig Brug under denne. Da tilmed de begærede Oplysninger ikke ville kunne gives med nogen Nøjagtighed, skal man tillade sig at henstille, at Udvalget formaaes til at frafalde denne Fordring.

C. Holten,
kst.

A. Flensborg.

De Danske Statsbaner.
Direktøren for Maskinafdelingen.

Underbilag D.

Kjøbenhavn B., den 2. Maj 1912.

Til Generaldirektøren.

I Anledning af Hr. Generaldirektørens Skrivelse af 14. Februar d. A. (J. Nr. 3314) angaaende de af »Statsbaneudvalget af 1911« stillede Spørgsmaal om Arten og Antallet af de i Generaldirektionens Kontorer i Aaret 1911 behandlede Sager tillader man sig hoslagt at fremsende en Fortegnelse (med 1 Bilag) over de væsentligste i Maskinkontoret forefaldende Sager, idet man iøvrigt tillader sig at henvise til »Foreløbigt Reglement for Statsbanernes Generaldirektion« § 6, hvori de under Direktøren for Maskinafdelingen henhørende Anliggender findes anførte.

Antallet af udgaaede Ekspeditioner udgjorde i 1911 ca. 24,600, hvori er medregnet de Ekspeditioner, som ere udfærdigede af Belysningsingeniøren og Skibsingeniøren, hvis Kontorpersonale er henlagt under Maskinkontoret.

Med Hensyn til det anførte Antal Ekspeditioner bemærkes iøvrigt, at Bilaget og det nævnte Tal kun giver et ufuldkomment Billede af Maskinkontorets Virksomhed, idet Arbejder af meget betydeligt Omfang — som f. Eks. Projektering af nyt Materiel og af Nyanlæg, der medfører langvarige og omfattende Konstruktionsarbejder, Afdelingens Regnskabsaflæggelse o. s. v. —, ganske skjuler sig derunder, hvilket ligeledes gælder Udarbejdelsen af saadanne Oversigter, som finde Anvendelse ved Rigsdagsforhandlinger og i Kommissioner, og som ofte kræve meget omfattende Opgørelser, men ikke henhøre under Maskinkontorets regelmæssige Arbejder og i Almindelighed ligge udenfor Kontorets eget Behov.

Statsbaneudvalget har endvidere udbedt sig Oplysning om, hvorledes Ekspeditionernes Antal fordele sig paa de enkelte Arter af Sager. Man skal i den Anledning tillade sig at henlede Opmærksomheden paa, at det vil medføre et meget omfattende Arbejde at tilvejebringe blot nogenlunde paalidelige Angivelser i saa Henseende, da Kontorets Bogføring ikke er indrettet med saadanne Formaal for Øje; endvidere vil dette Arbejdes Udførelse kræve lang Tid, da KontoretsBøger ere i stadig Brug i Kontortiden og saaledes kun udenfor denne kan være til Raadighed i heromhandlede Øjemed. Af disse Grunde skal man tillade sig at henstille, om dette Punkt i Statsbaneudvalgets Forespørgsel ønskes opretholdt. Et Billede af Forretningsgangen og Arbejdet opnaas jo overhovedet kun gennem en direkte Undersøgelse paa selve Stedet for Virksomheden.

A. Floor.

Sæbye.

De Danske Statsbaner.
Direktøren for Maskinafdelingen.

ad Underbilag D.

Kjøbenhavn B., den 2. Maj 1912.
1 Bilag.

Fortegnelse over Sager, der behandles i Maskinkontoret.

Værkstederne.

Værkstedernes Virksomhed.
Bestemmelser om Arbejder, der skulle udføres.
Regler for Materialers Anvendelse.
Kontrol med Forbrug af Materialer.
Fastsættelse af Normaler for Forbrugsgenstande.

Timelønnede Værkstedsarbejdere.
Værkstedsarbejdernes Lønningsforhold.
Akkordprislister.
Arbejderstyrken.
Lønningsstatistik.
Arbejdstiden.
Regler for Arbejderes Antagelse m. v.

Kredsene og Overfarterne.

Materiellets Fordeling og Benyttelse.
— Betjening.
Kørselsfordelingen og Reservehold.
Køre- og Sejltider.
Trækketabeller.
Køreplanen.
Tog- og Færgeforsinkelser.
Uheld med Materiel.
Alm. Signalreglement.
Reglement for lokale Signaler.
Togreglement.
Politireglement.
Kontrol med Forbrug af Materialer.

Driftsmateriel.

Rullende Materiel tilhørende Statsbanerne.
Lokomotiver og Tendere.
Personvogne.
Postvogne og Rejsegodsvogne
Godsvogne.
Specialvogne.
Sneplove.
Hjælpekraner.
Automobiler.

Vognmateriel tilhørende andre Institutioner, nemlig:
Privatbanerne.
Udenlandske Baner.
Sovevognsselskabet.
Private Vognejere.

Sejlende Materiel.
Færger.
Skibe.
Isbrydere og Isbaadsmateriel.
Togopvarmningen.
Varmekedler.
Varmeledninger.
Togbelysningen.
Akkumulatorbatterier.
Vogndynamoer.
Ledningsnet og Lamper.
Inventar til Materiellet.
Den gensidige Vognbenyttelse.
Driftsmaterielfortegnelsen.
Statsbanernes Materiel.
Privatbanernes Vognmateriel.
Udrangering af Driftsmateriel.

Stationære Anlæg.

Værkstedsanlæg.
Dampkedler.
Dampmaskiner.
Dynamoer.
Akkumulatorbatterier.
Aksler og Transmissioner.
Elektromotorer.
Værktøjsmaskiner og mekanisk Værktøj.
Haandværktøj og Redskaber.
Kraner og Løfteapparater.
Hydrauliske Anlæg.
Trykluft-Anlæg.
Spaansugnings-Anlæg.
Støvsuge-Anlæg.
Opvarmnings- og Ventilationsanlæg.
Smedieanlæg.
Støberianlæg og Smelteovne.
Ledninger for Elektricitet, Gas og Vand.
Belysningsanlæg.
Remiseanlæg.
Remiser.
Kulgaarde.
Askekasser.
Kulkraner.
Brovægte.
Skydebroer.
Opholdslokaler for Personalet.
Badeanstalter.
Vandforsyningsanlæg.
Vandrensningsanlæg.
Pumper.
Vind-, Petroleums-, Gas- og Elektromotorer.
Vandkraner og Vandledninger.
Belysningsanlæg og Elektricitetsværker.
Dampkedler.
Dampmaskiner.
Dynamoer.
Akkumulatorbatterier.
Ledningsnet og Lamper.
Elevatorer.

Centralopvarmningsanlæg.
Forvarmningsanlæg til Togopvarmningen.
Kullosningsanlæg.
Udvidelse af bestaaende Anlæg.
Nyanlægs Projektering og Udførelse.

Anskaffelser og Salg.

Driftsmateriel.
Lokomotiver.
Vogne.
Færger og Skibe.
Anskaffelser til Drift og Vedligeholdelse af
Lokomotiver.
Vogne.
Færger og Skibe.
Togbelysningen.
Stationsbelysningen.
Centralopvarmningsanlæg.
Vandforsyningsanlæg.
Elektricitetsværker.
Værktøjsmaskiner og Redskaber.
Inventar.
Almindelige Lagervarer til Værkstedernes og Kredsenes samt Overfarternes Drift. (Et Skema til Maskinafdelingens Lagerregnskab, omfattende de fleste af de herhen hørende Varer, vedlægges).
Syning af Uniformer.
Udarbejdelse af Leveringsbetingelser.
Kontrol med leverede Varer.
Leje og Udleje af Materiel.
Salg af:
Kasserede Materialer.
Kasseret Materiel.
Salg til andre Institutioner af:
Gas.
Vand.
Elektricitet.
Kul.
Olie.
Tvistaffald.
Tryksager.

Administration.

Regnskabssager.
Driftsbudgettet.
Driftsberetninger.
Budgetregnskabet.
Lagerregnskabet.
Inventarregnskabet.
Anvisning af Regninger paa nyt Materiel, m. m.
Kontrol med Regninger og anviste Beløb.
Lønningssager.
Fortolkning af Lønningsbestemmelser.
Pengehjælp til Timelønnede.
Personalsager.
Udarbejdelse af Forslag til Instrukser.
Tjenestetid.
Uddannelse.
Tjenestefrihed.
Fribefordring i Udlandet.

Rejseunderstøttelser.
Tjenesteboliger.
Tilskadekomster.
Personalets Synsstyrke, Farvesans og Høreevne.
Brandforsikring.
Tryksager.

A. Floor.

Sæbye.

De Danske Statsbaner.
Direktøren for Regnskabsafdelingen.

Underbilag E.

Kjøbenhavn B., den 12. Marts 1912.

Til Generaldirektøren.

Under Henvisning til den med Hr. Generaldirektørens Skrivelse af 14. f. M., J. Nr. 3316, i Afskrift fulgte Skrivelse af 10. s. M. fra Statsbaneudvalget af 1911 tillader man sig at meddele følgende Oplysninger vedrørende:

1) Arter af de Sager, der behandles, og
2) Tallet af de i 1911 stedfundne Ekspeditioner i 1ste og 2det Tarifkontor samt i Statistisk Kontor.

ad 1. I 1ste Tarifkontor behandles følgende Sager:

Tarif- og Befordringssager vedrørende:

Lokal Personbefordring.
— Godsbefordring.
— Kreaturbefordring.
Direkte Person-, Gods- og Kreaturbefordring i Forbindelse med fremmede Befordringsmyndigheder, nemlig:
Befordring af Personer i Forbindelse med Privatbaner.
— - — i Forbindelse med Dampskibsselskaber.
— - — i dansk-svensk-norsk-finsk Forbindelse.
— - — i nord.-mellemeuropæisk Forbindelse.
— - — i nord.-nederl.-engelsk Forbindelse.
— - — i engelsk-fransk-belg.-nord. Forbindelse.
— - — i nordisk-engelsk Forbindelse via Esbjerg.
— - — i europæisk Rundrejseforbindelse.
— - — paa Turistbilletter.
— - — i international Forbindelse.
— - Gods i Forbindelse med Privatbaner.
— - — i Forbindelse med Dampskibsselskaber.
— - — i dansk-svensk-norsk Forbindelse
— - — i dansk-tysk Forbindelse.
— - — i tysk-nordisk Forbindelse.
— - — i tysk-svensk-norsk Forbindelse.
— - — i nord.-tysk-østerr.-ung. Forbindelse.
— - — i nord.-hollandsk Forbindelse.
— - — i nord.-belgisk Forbindelse.
— - — i nord.-fransk Forbindelse.
— - — i international Forbindelse.
— - Kreaturer i Forbindelse med Privatbaner.
— - — i Forbindelse med England.
— - — i dansk-tysk Forbindelse.

Moderationssager.
Visse Fribefordringssager.
Sager om Regnskabsafdelingens Personale og Organisation.
Sager om Kassevæsenet.
Sager om Stationerres Regnskabsførelse og Regnskabsaflæggelse.

Sager om Leverancerne af Fragtbrevformularer og Billetpapper.
Sager om Oplæggelse af Formularer.
Sager om Reklamering for Statsbanernes Hovedruter.
Sager om Deltagelse i Udstillinger.
Sager om Antagelse af Agenter i Udlandet og Forholdet til disse.
Sager om Statsbanernes Rejsebureau i Berlin.
Oplysninger til Publikum om inden- og udenlandske Fragter.
Oplysninger til Fremmede om Statsbanernes Tarifsystemer o. l.
Den *tarif- og regnskabsmæssige Side* af Sager om:
Forholdet til Postvæsenet.
Toldvæsenet.
Telegrafvæsenet.
Militærvæsenet.
Forstvæsenet.
Speditører.
Dragere.
Bystationerne i København.
Sær-Tog, -Færger og -Skibe.
Driftsmateriellet.
Private Sidespor.
Baneomraadet og dets Udvidelse.
Diverse Sager, der ekspederes af 1ste Tarifkontor i dets Egenskab af Ekspeditionskontor for Direktøren for Regnskabsafdelingen.

I 2det Tarifkontor behandles følgende Sager:

Reklamationssager.
Billetgodtgørelsessager, lokale.
— i gennemgaaende Forbindelse { Indlandet. / Udlandet.
Efterbetalingssager med Rejsende.
Fragtgodtgørelsessager, lokale.
— i gennemgaaende Forbindelse { Indlandet. / Udlandet.
Efterkravs-Klager.
Oplysninger til Forsendere om skete Forsendelser m. m.
Erstatningssager for bortkommen, beskadiget og forsinket Gods og Kreaturer, lokalt.
do. i gennemgaaende Forbindelse med { Indlandet. / Udlandet.
og vedrørende Rejsendes Beklædningsgenstande og Haandbagage.
Klager vedrørende Ekspeditionen og Befordringen af Personer og Gods.

I Statistisk Kontor foretages følgende Arbejder:

1) *Lokal Personstatistik.* Maanedlig behandles 438 Rapporter med Bilag over Togbilletter og Selskabsrejser (for Juli Maaned var Antallet af disse henholdsvis 690 og 400) samt Rapporter for lokal Forbindelse via Aarhus—Kalundborg.
2) *Gennemgaaende og transiterende Person- og Rejsegodsstatistik.* Maanedlig behandles 68 Opgørelser over Persontrafiken og Indtægten i ud- og indgaaet Retning i Forbindelse med indenlandske Privatbaner og ca. 30 i Forbindelse med udenlandske Baner, samt de tilsvarende Rejsegodsrapporter. Hertil kommer endvidere de maanedlige Opgørelser af Rundrejse- og Turistkupons.
3) *Lokal Rejse- og Fragtgods- samt Kreaturstatistik.* Maanedlig behandles 340 Godsrapporter (Form. Nr. A 230) med tilhørende Bilag til Indtægtskonto 7 a og 7 b (Form. Nr. A 166 og A 167) samt Rapporter for lokalt Rejsegods.
4) *Gennemgaaende og transiterende Fragtgods- og Kreaturstatistik* behandles for de 20 indenlandske og 12 udenlandske Forbindelsers Vedkommende efter Fragtfordelingslister, Fragtrapporter, Fragtsedler og Godshæfterne fra Stationerne.
5) *Lokal og gennemgaaende Varestatistik.* Hver Maaned indsendes fra Stationerne ca. 320 A-Hæfter og 390 B-Hæfter til Uddrag af lokalt forsendte Varesorter og for gennemgaaende i Forbindelse med 22 Baner, dels Godshæfter, dels Fragtsedler.

6) *Togførernes Vognrapporter.* Daglig behandles om Vinteren ca. 550, om Sommeren ca. 750 Stkr. *Rapporter* over Vognenes Løb paa egne Baner, og maanedlig en Fortegnelse over deres Løb paa fremmede Baner.
7) *Maanedlig udarbejdes en regnskabsmæssig Opgørelse* over Person- og Godstrafiken samt Indtægten heraf, endvidere over Indtægten af Postens Befordring og af »Forskelligt«.
8) *I Aarets Løb uddrages* af Abonnementsprotokollerne *Antallet og Indtægten af Abonnementskort og 14 samt 8 Dages Kort.*
9) *Kvartalsvis afgives 3 Indberetninger til Statens statistiske Bureau* vedrørende forskellige Varesorters Forsendelse fra og til Frihavnen.
10) *For hvert Kalenderaar* udarbejdes til *Statens statistiske Bureau en Opgørelse over de Godsmængder, der ere befordrede med Statsbanernes Dampskibe og Færger i udenrigs Fart* samt *over den kalkulerede Indtægt heraf.*
11) *Den aarlige Udarbejdelse af Statsbanernes Driftsberetning.*
12) *Udarbejdelse af 5 grafiske Fremstillinger over de forskellige Banestrækningers Trafik og Indtægt.*

ad 2. I Aaret 1911 er foretaget følgende Ekspeditioner:
Fra 1ste Tarifkontor er *udgaaet* 5,655 Skrivelser.
Fra 2det Tarifkontor er *udgaaet* 12,912 —

Herved er at bemærke, at det anførte Antal Skrivelser for 1ste Tarifkontors Vedkommende ikke giver noget Billede af det i Kontoret i Aarets Løb udførte Arbejde, idet selve Tarifarbejdet er langt større end Udfærdigelsen af de til dette hørende Ekspeditioner.

For alle udenlandske Forbindelsestariffers Vedkommende gælder det, at de som Regel udarbejdes i Forening med udenlandske Tarifembedsmænd i Tarifkommissioner, der ofte medføre langvarige Ophold i Udlandet for de i Kontoret ansatte. Fælles for samtlige Tarifarbejder er det af Hensyn til Tariffernes Nøjagtighed uundgaaelige Krav om gentagen og omhyggelig Revision og Korrekturlæsning, der stiller betydelige Krav til det paagældende Personales Arbejde.

At angive Antallet af Ekspeditionerne for de enkelte Arter af de i 1ste og 2det Tarifkontor behandlede Sager vil være forbunden med et betydeligt og langvarigt Arbejde, som under Hensyn til, at de Journaler og Hovedbøger, der skulle benyttes dertil, ere under stadig Brug ved det daglige Arbejde, maa udføres af Personalet udenfor Kontortiden, saafremt Kontorernes Arbejde ikke skal sinkes i en meget betydelig Grad. Forinden man derfor skrider til Udførelsen af dette Arbejde, tillader man sig at henstille, hvorvidt man herfor maa vederlægge det paagældende Personale for det Arbejde, som det saaledes vil komme til at udføre i sin Fritid.

Antallet af Ekspeditioner fra Statistisk Kontor, der jo ikke er noget Ekspeditionskontor, har i 1911 været 177, heri dog ikke medregnet Udsendelsen m. m. af Driftsberetningen. Hertil kommer endvidere mundtlige og skriftlige Henvendelser fra Administrationskontorerne o. a. om statistiske Oplysninger samt Udarbejdelse af grafiske Planer m. m.

Af Ekspeditionerne falde under	Gruppe 1	2
—	— 2	3
—	— 3	3
—	— 7	12
—	— 9	6
—	— 10	2
—	— 11	56
—	— 12	1
—	Sager af forskellig Art	92

Rimestad.

Andersen.

Instruks for Søfartsinspektøren,

gældende fra 1. Juli 1909.

Stadfæstet af Ministeriet for offentlige Arbejder den 14. Maj 1909.

§ 1.

Søfartsinspektørens nærmeste foresatte er Direktøren for Trafikafdelingen. Selv er Søfartsinspektøren foresat for det under Trafikafdelingen ansatte ved Søfarten tjenstgørende Personale, samt for det Personale, der er beordret til midlertidig Tjeneste ved Søfarten under Trafikafdelingen.

Han bistaar Direktøren for Trafikafdelingen i alle Sager, der angaa Overfarterne, og skal henlede Direktørens Opmærksomhed paa ethvert Forhold, der kan have Betydning for Overfarterne, særligt paa deres bedst mulige økonomiske Drift.

Søfartsinspektøren er sideordnet Statsbanernes øvrige Embedsmænd af 23de Lønningsklasse og har at understøtte disse Embedsmænd og saavel sammen med dem som med Skibsingeniøren og Maskiningeniøren for Belysnings- og Opvarmningsvæsenet at virke til Fremme af Statsbanernes Tarv.

Den fornødne Medhjælp afgives af Trafikafdelingen.

§ 2.

Søfartsinspektøren er ansvarlig for, at de hans Embedsomraade vedkommende Love, Anordninger og Bestemmelser nøje overholdes, og er pligtig at afgive de ham paalagte Indberetninger m. m.

§ 3.

Med Hensyn til Søfartsinspektørens Myndighed *inden for det ham underlagte Omraade* bestemmes bl. a. følgende:

a. Han skal vaage over, at alle de Grene af Søfartstjenesten, der henhøre under Trafikafdelingen, udføres i fuld Overensstemmelse med de for Søfarten givne Love, Anordninger og Bestemmelser samt med de for Overfarterne givne almindelige og særlige Forskrifter.
b. Han fører det søkyndige Tilsyn med Færger og Skibe. I Forening med Skibsingeniøren bistaar han Direktøren for Maskinafdelingen ved Projekteringen af nye Færger og Skibe samt ved Ombygning og Forandring af det tilstedeværende Materiel og i Udarbejdelsen af Udkast og Betingelser samt Overslag for Udførelsen. Ved Nybygning og Reparationer af Færger og Skibe fører Søfartsinspektøren det søkyndige Tilsyn med Arbejdets konditionsmæssige og forsvarlige Udførelse. Ved Reparation paa Værft af Færger og Skibe er Søfartsinspektøren, for saa vidt Vedligeholdelsesarbejderne angaar, stillet til Raadighed for Direktøren for Maskinafdelingen.
c. Han fører det søkyndige Tilsyn med det til Søfarten henhørende Inventar, der sorterer under Trafikafdelingen, og sørger for, at det holdes i god og forsvarlig Stand. Han fører Kontrol med Forbrugsgenstande og Materialier.
d. Han paaser, at alle de foreskrevne, Trafikafdelingen vedrørende Indberetninger indgaa fra Overfarter, Færger og Skibe til fastsat Tid. Han udarbejder Grundlaget for det aarlige Budgetforslag for det ham underlagte Omraades Vedkommende. Han reviderer og bearbejder de af hans undergivne indsendte Rapporter og Regninger, forinden de videresendes.

e. Han ansætter, afskediger, forflytter, permitterer, straffer og belønner det under Trafikafdelingen ved Søfarten tjenstgørende Personale efter den ham ved Lønningsbestemmelser eller andre Regler givne Bemyndigelse.

Han fastsætter den fornødne Tjenestefordeling for det under ham hørende Personale og udsteder Turlister for Personalet.

§ 4.

a. Søfartsinspektøren skal særlig have sin Opmærksomhed henvendt paa alt, hvad der vedrører Dæks- og Bropersonalets Tjeneste.
b. Han er pligtig at anvende den største Sparsommelighed paa ethvert Omraade og nøje følge de økonomiske Forhold inden for hans Virkefelt, samt gøre Forslag til Foranstaltninger, der kunne have Betydning for Tjenesten ved Overfarterne eller kunne lede til Forøgelse af Indkomster eller Formindskelse af Udgifter for Statsbanerne.
c. Han fører den fornødne Kontrol med sine undergivnes hele tjenstlige Forhold.
d. Han indberetter og undersøger efter nærmere herom fastsatte Regler de alvorligere Ulykkestilfælde, der vedrøre Dæks- og Brotjenesten.
e. Han udfører de Forretninger, som hans Personales Forhold til Sygekasserne medfører, og træder i den Anledning i umiddelbar Forbindelse med disse.

Bilag 4.

Instruks for Skibsingeniøren,

gældende fra 1. Juli 1909.

Stadfæstet af Ministeriet for offentlige Arbejder den 14. Maj 1909.

§ 1.

Skibsingeniørens nærmeste foresatte er Direktøren for Maskinafdelingen. Selv er Skibsingeniøren foresat for det under Maskinafdelingen ansatte ved Søfarten tjenstgørende Personale samt for det Personale, der er beordret til midlertidig Tjeneste ved Søfarten under Maskinafdelingen.

Han bistaar Direktøren for Maskinafdelingen i alle Sager af teknisk Natur, der vedrøre Anskaffelsen, Benyttelsen, Betjeningen og Vedligeholdelsen af Skibsmateriellet.

Skibsingeniøren har at understøtte Kredsbestyrere og ligestillede, særlig Søfartsinspektøren, og saavel sammen med dem som med Maskiningeniøren for Belysnings- og Opvarmningsvæsenet at virke til Fremme af Statsbanernes Tarv.

Den fornødne Medhjælp afgives af Maskinafdelingen.

§ 2.

Skibsingeniøren er ansvarlig for, at de hans Embedsomraade vedkommende Love, Anordninger og Bestemmelser nøje overholdes, og er pligtig at afgive de ham paalagte Indberetninger m. m.

§ 3.

Med Hensyn til Skibsingeniørens Myndighed *inden for det ham underlagte Omraade* bestemmes bl. a. følgende:

a. Han fører Tilsyn med Driften af de maskintekniske Anlæg til Søfartens Brug tillands og tilsøs samt med disses Betjening, Pasning og Vedligeholdelse. Han skal paase, at disse Anlæg m. v. benyttes paa en rationel, forsvarlig og økonomisk Maade.

b. Han fører for sit Omraade det i Lov om Tilsyn med Dampfartøjer § 29 omhandlede Tilsyn samt det øvrige tekniske Tilsyn med Vedligeholdelsen af Færger og Skibe med Skrog og alt Tilbehør af Maskiner og Kahytter og andre Indretninger over og under Dæk samt disses faste Udstyr og løse Dele, for saa vidt de henhøre under Maskinafdelingen, hvorhos han bærer Ansvaret for, at de ved Love eller paa anden Maade anordnede periodiske Eftersyn af nævnte Materiel med tekniske Anlæg og Indretninger foretages i rette Tid og paa forskriftsmæssig Maade. I Forening med Søfartsinspektøren bistaar han Direktøren for Maskinafdelingen ved Projekteringen af nye Færger og Skibe samt ved Ombygning og Forandring af det tilstedeværende Materiel og i Udarbejdelsen af Udkast og Betingelser samt Overslag for Udførelsen. Ved Nybygning af Færger og Skibe samt ved Forandringer af bestaaende Materiel eller Anlæg fører Skibsingeniøren det tekniske Tilsyn og Kontrollen med Arbejdets konditionsmæssige og forsvarlige Udførelse.

c. Han sørger for, at de under Maskinafdelingen sorterende Inventariegenstande i Færger og Skibe holdes i god og forsvarlig Stand. Han fører Kontrol med Skibsmaskinmestrenes Forbrug af Materialier m. v. Efter Opfordring af Søfartsinspektøren er han pligtig til at bistaa denne med Hensyn til Affattelsen af de tekniske Betingelser for Levering af Forbrugsgenstande og Materialier til Anvendelse af Dækspersonalet.

d. Han udarbejder Grundlaget for det aarlige Budgetforslag for det ham underlagte Omraades Vedkommende samt Udkast til Beretning om Færgers og Skibes Drift. Han gennemgaar de Rapporter, Regnskaber og Opgørelser, der vedrøre det ham underlagte Omraade.
e. Han ansætter, afskediger, forflytter, permitterer, straffer og belønner det under Maskinafdelingen ved Søfarten tjenstgørende Personale efter den ham ved Lønningsbestemmelser eller andre Regler givne Bemyndigelse.

Han fastsætter den fornødne Tjenestefordeling for det under ham hørende Personale og udsteder Turlister for Personalet.

§ 4.

a. Skibsingeniøren skal særlig have sin Opmærksomhed henvendt paa alt, hvad der vedrører Skibsmaskinpersonalets Tjeneste.
b. Han er pligtig at anvende den største Sparsommelighed paa ethvert Omraade og nøje følge de økonomiske Forhold inden for hans Virkefeldt, samt gøre Forslag til Foranstaltninger, der kunne have Betydning for Skibsmateriellet og Skibsmaskintjenesten eller kunne lede til Forøgelse af Indkomster eller Formindskelse af Udgifter for Statsbanerne.
c. Han fører den fornødne Kontrol med sine undergivnes hele tjenstlige Forhold.
d. Han indberetter og undersøger efter nærmere herom fastsatte Regler de alvorligere Ulykkestilfælde, der vedrøre Skibsmaskintjenesten.
e. Han udfører de Forretninger, som hans Personales Forhold til Sygekasserne medfører, og træder i den Anledning i umiddelbar Forbindelse med disse.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 5.

København B., den 7. Maj 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 10. Februar d. A. har Statsbaneudvalget udbedt sig Oplysning om, hvilket Personale der for Tiden er beskæftiget — udelukkende eller i Forbindelse med anden Virksomhed — ved Statsbanernes Søfartsledelse samt ved Ledelsen af Forholdene ved Banernes Færgeoverfarter.

Man skal i den Anledning oplyse følgende:

a. Under Trafikafdelingen:

Med Søfartsledelsen — under Direktøren for Trafikafdelingen — er beskæftiget en Søfartsinspektør og en Skibsfører I, førstnævnte udelukkende og sidstnævnte, der er ansat til Raadighed for Trafikafdelingen, som Medhjælp for Søfartsinspektøren, for hvem han er Stedfortræder under dennes Fraværelse.

Til Medhjælp ved Kontorforretningerne har Søfartsinspektøren for Tiden 3 Assistenter og 1 Medhjælper.

Med den lokale Ledelse af Overfarterne er der ved hver Overfart beskæftiget en som Overfartsleder fungerende Skibsfører, hvem det paahviler at udføre de løbende Forretninger paa Søfartsinspektørens Vegne, naar Tid og Forhold ikke tillade at komme i Forbindelse med denne. Overfartslederne deltage desuden i Sejladsen; ved Korsør—Nyborg Overfarten sker dette dog kun undtagelsesvis, idet Forretningerne som Leder her ere saa omfattende, at de i Reglen fuldstændigt optage Overfartslederen. For Hvervet som Leder ydes intet særligt Vederlag.

b. Under Maskinafdelingen:

Med Ledelsen af Skibsmaskintjenesten — under Direktøren for Maskinafdelingen — er beskæftiget en Skibsingeniør. Til Medhjælp har denne for Tiden en teknisk Medhjælper (en Aspirant) og 4 Kontorister (2 Assistenter og 2 Medhjælpere).

Ved hver Overfart varetager en Maskinmester, at Tjenestefordelingen for det overordnede Personale foregaar efter de af Skibsingeniøren givne Ordrer og Bestemmelser samt ordner Afløsningen for Skibsfyrbøderne under Sygdom og Tjenestefrihed.

De paagældende Maskinmestre udføre dette Arbejde vederlagsfrit og som Ekstratjeneste, idet der ikke i Almindelighed gives dem nogen Fritagelse eller Lettelse i Sejladstjenesten.

Under ekstraordinære Sejladsforhold — Isforhold — ordnes hele Tjenestefordelingen for Maskinpersonalet ved Overfarterne af de her omhandlede Maskinmestre. Da dette Arbejde ved Storebæltsoverfarten er meget omfattende, maa den paagældende Maskinmester fritages for Sejladstjeneste, saa længe de ekstraordinære Sejladsforhold ere til Stede.

3 Instrukser, henholdsvis for Søfartsinspektøren, Skibsingeinøren og Overfartsledere, vedlægges.

Ambt.

J. Harhoff.

Instruks for Overfartsledere,

gældende fra 1. April 1904.

Lederen er med Hensyn til alle Spørgsmaal vedrørende Driften af Færger eller Skibe at betragte som stedlig Repræsentant for Trafikafdelingen, og skulle derfor alle Ordrer, som han enten ifølge særlig Bemyndigelse eller, naar Forholdene kræve det, efter eget Initiativ maatte udstede, stedse efterkommes af Førerne ved Overfarten og andre ved Overfarten ansatte.

Lederen sørger for, at alle Overfarter udføres i Overensstemmelse med den fastsatte Køreplan og Fartplan.

Skulde en Færge eller et Skib lide Havari e. l., skal dette straks telegrafisk meldes til Skibsfartsinspektøren og Skibsingeniøren. Skulde Havariet foranledige, at den planmæssige Tur ikke kan udføres, skal telegrafisk Melding tillige tilstilles Direktøren for Trafikafdelingen. Ere Forholdene imidlertid af den Art, at der straks maa handles, træffer Lederen selv de fornødne Foranstaltninger, eventuelt ved Indsættelse af Reserve-Færge eller -Skib i Farten saaledes, at Trafikken opretholdes med de mindst mulige Forsinkelser.

Særfærger rekvireres af vedkommende Overfartsstation, nemlig:

for Helsingør—Helsingborg Overfartens Vedkommende af. Helsingør Station,
- Masnedø—Orehoved Overfartens Vedkommende af.... Orehoved —
- Korsør—Nyborg Overfartens Vedkommende af..... Korsør —
- Strib—Fredericia Overfartens Vedkommende af ..... Fredericia —
- Oddesund Overfartens Vedkommende af..... Oddesund N. —

og for Sallingsund Overfartens Vedkommende af..... Nykøbing M. —

hos Lederen, eventuelt hos vedkommende Fører, og udføres altid, for saa vidt Forholdene gøre det muligt. Ansvaret for *Rekvisitionens* Nødvendighed paahviler alene Stationen.

De Overfartsstationer, der *ikke* ere rekvirerende, underrette vedkommende af de ovenfor nævnte Stationer (f. Eks. underretter Nyborg Korsør Station) om de til Overførsel bestemte Vogne, naar disses Antal er saa stort, at Særfærge er nødvendig.

Med Hensyn til Rekvisition af Særfærge for Gedser—Warnemünde- samt Malmø—Københavns Frihavn Overfarterne forholdes som hidtil.

Saafremt det skulde være nødvendigt at afsende Særskib paa Korsør—Kiel Overfarten, rekvireres dette af Korsør Station hos Lederen af Korsør—Kiel Overfarten, eventuelt hos den ældste i Korsør tilstedeværende Fører paa denne Overfart.

Under Isforhold, naar regelmæssig Fart er suspenderet, træffer Lederen de fornødne Dispositioner til, at Godsets Indladning og Udlosning af Skibene kan foregaa paa den hurtigste og mest hensigtsmæssige Maade. Er Søfartsinspektøren ikke selv til Stede, bestemmer Lederen efter Aftale med Stationsforstanderen Tiden for Isbryderskibenes Afgang.

I øvrigt iagttager Lederen de for Overfart under Isforhold givne Bestemmelser og Anordninger.

I Tilfælde af Sygdomsforfald blandt Førerne, Maskinmestrene eller det øvrige Officerspersonale giver Lederen, for saa vidt Tiden ikke tillader, at Søfartsinspektørens eller Skibsingeniørens Ordre indhentes, de fornødne Ordrer til det forhaandenværende Personale om at overtage Afløsningstjenesten, indtil nærmere Ordre modtages.

Lederen ved Korsør—Kiel Overfarten kan, om fornødent ved Henvendelse til Lederen af Korsør—Nyborg Overfarten, faa overladt Afløsningspersonale fra denne Overfart.

Ved Sygdomsforfald blandt det underordnede Personale kan, saafremt Afløsning ikke paa anden Maade kan skaffes, Ekstrafolk antages.

Paa saadan Foranstaltning maa ufortøvet søges Approbation.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 6.

København B., den 12. Juni 1912.

4 Bilag.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Ved Skrivelse af 1. April d. A. har Statsbaneudvalget udbedt sig Oplysning om Forretningsomraaderne for følgende under Generaldirektionen ansatte Tjenestemænd: 1 Trafikinspektør, 1 Baneingeniør, 2 Maskiningeniører og 2 Regnskabsførere.

Saaledes foranlediget skal man herved tilstille Udvalget Afskrift af de af Direktørerne for de Afdelinger, under hvilke de paagældende ere tjenestegørende, givne Besvarelser af den fremsatte Forespørgsel.

Rimestad,
kst.

Harhoff.

De danske Statsbaner.
Direktøren for Maskinafdelingen.

Underbilag A.

København B., den 12. April 1912.

Til Generaldirektøren.

I Anledning af Hr. Generaldirektørens Skrivelse af 3. d. M. (J. Nr. 7250) tillader man sig at meddele følgende:

De 2 direkte under Generaldirektionen ansatte Maskiningeniører ere til Disposition for Direktøren for Maskinafdelingen og benyttes til Afløsning for samtlige Maskinbestyrere og Maskiningeniøren i Nyborg under Sygdom og Permission. I øvrigt ere de som Regel til Tjeneste i 1ste og 5te Maskinkreds, hvor de deltage i alle de i nævnte Kredse forefaldende Arbejder, men de forrette ogsaa lejlighedsvis Tjeneste paa selve Maskinkontoret og i de andre Maskinkredse, naar Tjenestens Tarv, Gennemførelsen af nye Anlæg, forøget Trafik eller lignende kræver det. Endvidere overdrager man de omhandlede Maskiningeniører Udførelsen af saadanne særlige Hverv, som f. Eks. Revision og Ændringer af Reglementer og Instrukser, hvilke Arbejder ville være uoverkommelige for Maskinbestyrerne ved Siden af den daglige Tjeneste.

Den under Generaldirektionen sorterende Regnskabsfører vedrørende Maskinafdelingen varetager Udarbejdelsen af Direktørens Regnskab, samler og viderebearbejder Afdelingens Kredsregnskaber, udfærdiger det aarlige Budgetforslag og fører de fornødne Oversigter til Kontrol med Udgifterne paa Afdelingens Budget saa vel som med Udgifterne paa de under Maskinafdelingen henhørende særlige Bevillinger paa Finansloven. Han kontrolerer derhos Regninger o. l. Udgiftsbilag, forinden disse anvises til Udbetaling, og konciperer i det væsentlige Korrespondancen vedrørende Maskinafdelingens rent regnskabsmæssige Sager m. m.

A. Floor.

Sæbye.

De danske Statsbaner.
Direktøren for Baneafdelingen.

Underbilag B.

København B., den 22. April 1912.

Til Generaldirektøren.

Under Henvisning til Hr. Generaldirektørens Skrivelse af 3. ds., J. Nr. 7248, vedrørende Forretningsomraaderne for en Baneingeniør og en Regnskabsfører, der begge ere tjenestegørende under 1ste Banekontor, skal man oplyse følgende:

Under vedkommende Baneingeniør er henlagt Tilsynet med Udarbejdelse af Normaltegninger, Ledelse af Projekteringsarbejder saa vel ved større Stations- og andre Udvidelser som ved Anlæg af nye Baner og Dobbeltspor som ved Anlæg af skinnefri Overkørsler og deslige. Baneingeniøren fører derhos Tilsyn med Kontorets Tegnearkiv, dettes Forsyning med maalte og minorerede Stationsplaner, Længdeprofiler og Oversigtskort m. v.

Regnskabsføreren, der er den eneste ved Baneafdelingen værende Regnskabsfører, affatter Penge-, Lager- og Inventarregnskaber m. v. vedrørende Banedirektøren og samtlige Banekredse og Telegrafdistrikter, udfører Afregninger over Arbejder for fremmede (herunder saa vel andre Myndigheder som private), udarbejder Varebudget samt drager Omsorg for Anskaffelsen og Udsendelsen af alle til Baneafdelingen hørende Forbrugsgenstande, Skinner, Sveller, Sporskifter, Forbindelsesdele, Telegraf- og Hegnspæle m. v. Endvidere besørger Regnskabsføreren den Korrespondance, der foranlediges ved nævnte Regnskabsaflæggelse, Materielanskaffelse m. v.

C. Holten,
kst.

Flensborg.

De danske Statsbaner.
Direktøren for Trafikafdelingen.

Underbilag C.

København B., den 14. Maj 1912.

Til Generaldirektøren.

I Anledning af Hr. Generaldirektørens Skrivelse af 3. f. M., J. Nr. 7246, skal man herved bemærke følgende:

Den til Disposition for Direktøren for Trafikafdelingen stillede Trafikinspektør, til hvis Ansættelse under Generaldirektionen Bevilling blev givet paa Finansloven for 1906—07 — jfr. Anmærkningerne til Finanslovforslaget for bemeldte Aar — er i den forløbne Tid bl. a. bleven anvendt til under Vakancer i Kredsene, paa Grund af de overordnede Embedsmænds Sygdom eller Orlov, at forrette Tjeneste dersteds samt endvidere til at føre Tilsyn med Benyttelsen af Togene for at opnaa en præcisionsmæssig Gennemførelse navnlig af Godsbefordringen.

Den omhandlede Trafikinspektør er derhos bleven anvendt til Udførelsen af saadanne større, under Generaldirektionen henhørende Hverv, der gennem en længere Tid lægge stærkt Beslag paa sin Udøver, saaledes at de ikke kunne forenes med Udførelsen af anden, større, daglig Virksomhed og derfor ikke vilde kunne bestrides af de til Trafikdirektørens Bistand ansatte Kontorchefer. Af saadanne større Hverv, der ere eller have været tildelte Trafikinspektøren, skal man eksempelvis nævne:

1. Funktionerne som Formand i Eksamenskommissionerne samt som Forstander for Jernbaneskolen i Roskilde. Varetagelsen af disse Virksomheder lægger periodevis fuldt Beslag paa den Embedsmand, til hvem de ere overdragne.
2. Funktionerne som 1) Formand i Kommissionen af 16. September 1907 vedrørende Velfærdsforanstaltninger m. m. for Personalet, hvilken Kommission af Hensyn til den stillede Opgave maatte foretage stedlige Undersøgelser, særlig paa alle større Stationer og ved Overfarterne m. m., samt som 2) tilsynsførende ved Gennemførelsen af den approberede Kommissionsbetænkning.
3. Funktionen som Medlem af Kommissionen af 27. September 1907 »til Fremsættelse af Forslag til den Rækkefølge, hvori Statsbanernes Stationer til eventuel Omklassificering bør ordnes efter deres Betydning og Arbejdet paa Stationerne«. Det af denne Kommission bl. a. ved stedlige Undersøgelser tilvejebragte, betydelige Materiale har dannet Grundlaget for Stationernes nuværende Indordning i Lønningsklasserne.
4. Udarbejdelsen af nye Planer for Il- og Fragtstykgodsvognenes Løb samt af nye Ruteforskrifter — et meget omfattende og for en økonomisk Anvendelse af Godsvognmateriellet særdeles betydningsfuldt Arbejde, der har strakt sig over de sidste 2½ Aar.

De saaledes fremstillede Planer maa i Fremtiden stadig suppleres og ændres under Hensyn til den vekslende Trafik og Toggang. Man vedlægger et Eksemplar af de heromhandlede, hertil udgivne Tryksager.

5. Forarbejder til Udgivelsen af et nyt Togreglement.
6. Stedlige Undersøgelser af Tjenestefordelingen paa Stationerne af Hensyn til Bedømmelsen af de fra Trafikbestyrerne fremkommende Indstillinger om Personalforøgelser.

Helper.

Zachariae.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 7.

København B., den 10. Juni 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Ved Skrivelse af 14. Maj d. A. har Statsbaneudvalget udbedt sig Oplysning om, hvorvidt de i Statsbanernes sidste Driftsberetning Side 25 under Maskinafdelingen opførte 5 Maskiningeniører alle ere beskæftigede ved Statsbanernes Værksteder, og hvori hver enkelts Virksomhed bestaar.

Man skal i den Anledning oplyse, at de omhandlede Maskiningeniører forrette Tjeneste som følger:

1 Maskiningeniør er til udelukkende Tjeneste ved Centralværkstedet i *København*, hvor den paagældende bistaar Værkstedsbestyreren i alle forefaldende Arbejder.

1 Maskiningeniør er til udelukkende Tjeneste ved Centralværkstedet i *Aarhus*, hvor den paagældende bistaar Værkstedsbestyreren i alle forefaldende Arbejder.

1 Maskiningeniør er selvstændig Leder af Værkstedet i *Nyborg*.

1 Maskiningeniør er Leder af Maskinafdelingens Tegnestue og sorterer direkte under Direktøren for Maskinafdelingen, hvem den paagældende bistaar i Udførelsen af alle Projekteringer og Nybygninger samt Omforandringer m. v. ved det nævnte Direktør underlagte Materiel, saa vel vedrørende Værksteds- som Lokomotiv- og Skibstjenesten.

1 Maskiningeniør sorterer ligeledes direkte under Direktøren for Maskinafdelingen og bistaar denne ved alle Arbejder vedrørende Projekteringer, Nyanlæg og Beregninger angaaende Belysnings- og Opvarmningsvæsenet i Materiellet, paa Stationer og i de øvrige Statsbanerne tilhørende Bygninger samt fører Tilsyn med Arbejdets Udførelse paa Stationer og i Skibe.

Foruden de omspurgte 5 Maskiningeniører er fra 1. April 1911 yderligere tilkommet 1 Maskiningeniør, som forestaar Maskinafdelingens Laboratorium i København — jfr. Skrivelse af 28. November f. A. fra Direktøren for Maskinafdelingen.

Rimestad,
kst.

Harhoff.

Bilag 8.

Instruks for Kassekontrolørerne under de danske Statsbaners Regnskabsafdeling.

Stadfæstet af Ministeriet for offentlige Arbejder den 16. Oktober 1905.

§ 1.

Kassekontrolørernes nærmeste Foresatte er Direktøren for Regnskabsafdelingen. De ere underkastede Bestemmelserne i Forordningen af 8. Juli 1840 om Kasse- og Regnskabsvæsenet i Almindelighed, og skulle føre de for Tilsynet med vedkommende Kasse fornødne Kontrolbøger, der indrettes efter nærmere Forskrifter fra ovennævnte Direktør.

§ 2.

I Overensstemmelse med § 17 i ovennævnte Forordning er ingen af Hovedkassereren udstedt Kvittering forbindende for Kassen, med mindre den tillige bærer Paategning om at være noteret af den ved samme ansatte Kontrolør. Enhver Indtægts- og Udgiftsordre samt Regningsfortegnelse og ligeledes enhver original Kvittering baade for Penge og for Deposita skal forsynes med Kassekontrolørens daterede Noteringspaategning.

Kassekontroløren har tillige at paase, at de til Ordrerne og Regningsfortegnelsen hørende Bilag ere forsynede med Revisionspaategning.

§ 3

Alle Udgiftsbilag afleveres til Kassekontroløren, der skal forvisse sig om, at de ere kvitterede.

Kassekontroløren skal derhos paase, at Kvittering for udsendte Penge indsendes indenfor en passende Tid.

§ 4.

Kassekontroløren skal nøje gøre sig bekendt med vedkommende Hovedkasserers af Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstede Instruks og iagttage, hvad der i denne er bestemt om Kassens og Kontrolens gensidige Forhold. Saa ofte dertil findes Anledning, og altid ved enhver Maaneds Afslutning af Kassebøgerne, skal Kassekontroløren efterse og eftertælle Kassens Beholdninger af rede Penge, Værdipapirer m. v. samt paa Hovedkassererens maanedlige Uddrag af Kassebøgerne meddele Attest herom. Paa de summariske aarlige Uddrag skal Kontroløren derimod kun attestere, hvorvidt de anførte Hovedsummer stemme med de af ham førte Kontrolbøger.

§ 5.

Skulde Kontroløren bemærke nogen som helst Kassen vedrørende Mislighed eller Uorden, skal han uopholdelig anmelde saadant for Direktøren for Regnskabsafdelingen.

§ 6.

Denne Instruks træder i Kraft den 1. November 1905.

Generaldirektionen for de danske Statsbaner, Oktober 1905.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 9.

København B., den 22. Februar 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Svar paa det i Udvalgets Skrivelse af 10. ds. stillede Spørgsmaal om, efter hvilke Regler Sager angaaende Klager over beskadiget og bortkommet Gods samt Erstatning herfor behandles ved Statsbanerne, skal man meddele følgende:

I Henhold til § 3, Punkt e, i den af Ministeriet for offentlige Arbejder under 14. Maj 1909 stadfæstede Instruks for Trafikbestyrere og de af Generaldirektionen i Forbindelse dermed givne supplerende Bestemmelser, hvoraf et Eksemplar vedlægges, er Trafikbestyreren i den Kreds, i hvilken en Forsendelses Ankomststation ligger, bemyndiget til at afgøre Sager om Erstatning for Tab, Formindskelse og Beskadigelse af Gods m. m., for saa vidt der ikke kan blive Spørgsmaal om Udbetaling af højere Erstatning end *50 Kr.* og Sagen angaar *indenlandske* Forsendelser.

Alle andre Sager af den i Udvalgets Skrivelse ommeldte Art samt de af Trafikbestyrerne afgjorte Sager, der af Publikum indankes for Generaldirektionen, behandles af Generaldirektionen i dennes Regnskabsafdeling (gennem 2det Tarifkontor), den samme Afdeling, som har at gøre med Udarbejdelsen af samtlige Tarif- og Takstbestemmelser (baade i inden- og udenlandsk Forbindelse), af hvilke Bestemmelserne om Jernbanens Ansvar for befordret Gods m. m. udgør en integrerende Del.

Ambt.

Nansen.

Bilag 10.



Instruks for Trafikbestyrere,

gældende fra 1. Juli 1909.

Stadfæstet af Ministeriet for offentlige Arbejder den 14. Maj 1909.

§ 1.

Trafikbestyrerens nærmeste foresatte er Direktøren for Trafikafdelingen. Selv er Trafikbestyreren foresat for Trafikkredsens Personale samt for det i Kredsen til Trafiktjeneste midlertidigt beordrede Personale og har under Direktørens Overledelse at ordne, lede og tilse den ham underlagte Tjeneste (»Trafiktjeneste«).

Trafikbestyreren er sideordnet Statsbanernes øvrige Embedsmænd af 23de Lønningsklasse og har at understøtte disse Embedsmænd og samarbejde særlig med den i Kredsen ansatte Banebestyrer og Maskinbestyrer samt vedkommende Signalinspektør til Fremme af Statsbanernes Tarv.

Overalt, hvor en Foranstaltning kræver Forhandling med andre Kredse, særlig Nabokredsene, sørger han for, at saadanne Forhandlinger rettidigt fremmes og tilendebringes.

Som Medhjælpere og Stedfortrædere for Trafikbestyreren er der ansat en eller flere Trafikinspektører.

§ 2.

Trafikbestyreren er ansvarlig for, at de hans Embedsomraade vedkommende Love, Anordninger og Bestemmelser nøje overholdes, og er pligtig at afgive de ham paalagte Indberetninger m. m.

§ 3.

Med Hensyn til Trafikbestyrerens Myndighedsomraade *inden for den ham underlagte Kreds* bestemmes bl. a. følgende:

a. Han sørger for alt, hvad der vedrører *Tog*-Tjenesten, og er navnlig ogsaa bemyndiget til — eventuelt efter Forhandling med Nabokredsene — at afgive og fastslaa Særtog og fakultative Tog, at forlange de fornødne Særmaskiner og Særfærger, at træffe Bestemmelse om, hvorvidt og i hvilket Omfang Togene i Henhold til Reglementerne kunne medtage Gods- og Kvægvogne eller andre særlige Vogne samt midlertidig at tillade Fravigelser fra Køreplanen. Trafikbestyreren sørger for Togenes Sammensætning, Betjening og hensigtsmæssige Benyttelse og for deres planmæssige og sikre Gennemførelse.

Naar den regelmæssige Drift er suspenderet, drager Trafikbestyreren Omsorg for Trafikkens bedst mulige Gennemførelse.

Han sørger for, at det fornødne Materiel er tilstede, og for Vognenes Belysning, Rengøring, Opvarmning, Afkøling og Desinfektion.

b. Han sørger for alt, hvad der vedrører *Stations*-Tjenesten, og drager Omsorg for, at den udføres efter de derfor givne Regler. Han har sin Opmærksomhed henvendt paa saadanne Forhold, som kunne være af Betydning for det Banerne benyttende Publikums Tarv.

Han fører Tilsyn med alle de Trafikkredsen overladte Bygninger og andre Anlæg.

c. Han sørger for Anskaffelse og Vedligeholdelse af Tog- og Stationsinventar, Materialier, Redskaber, Forbrugsgenstande m. m., afslutter Overenskomster om Arbejders Udførelse, udbyder Stationsrestaurationerne i Entreprise og foranlediger Bortsalg af Materialier og Inventariegenstande, af glemte Sager og Gods, der ikke kan afleveres, alt inden for de Grænser og efter de Regler, som herom maatte være eller blive fastsatte.

d. Han besvarer Klager fra Publikum om Forhold, der høre under hans Embedsomraade, for saa vidt han finder Klagen ugrundet eller selv er i Stand til at afhjælpe, henholdsvis paatale, det paaklagede Forhold.
e. Han afgør Sager om Erstatning for Tab, Formindskelse og Beskadigelse af Gods (herunder Rejsegods) og levende Dyr, for Overskridelse af Leveringsfrister, samt om Eftergivelse eller Tilbagebetaling af Vognleje, Stadepenge eller Oplagspenge, alt efter nærmere herom fastsatte Regler.
f. Han ansætter, afskediger, forflytter, permitterer, straffer og belønner det ved Trafikkredsen tjenstgørende Personale efter den ham ved Lønningsbestemmelser eller andre Regler givne Bemyndigelse.
Han fordeler eller stiller Forslag til Fordeling af Personalet, stadfæster Tjenstfordelingslister for Stationspersonalet og udarbejder Turlister for Togpersonalet.
g. Han faar ved hvert Finansaars Begyndelse stillet visse Beløb til Raadighed paa de forskellige ham vedrørende Konti.

§ 4.

a. Trafikbestyreren skal særlig have sin Opmærksomhed henvendt paa alt, hvad der vedrører Sikkerhedstjenesten.
b. Han er pligtig at anvende den største Sparsommelighed paa ethvert Omraade og nøje følge de økonomiske Forhold i Kredsen, samt gøre Forslag til Foranstaltninger, der kunne have Betydning for Sikkerhedstjenesten eller kunne lede til Forøgelse af Indkomster eller Formindskelse af Udgifter for Statsbanerne.
c. Han er ansvarlig for, at de hans Kreds vedrørende Udgifter holdes inden for de til Raadighed stillede Summer.
d. Han fører Kontrol med Stationernes hele Embedsføring og skal foretage Kasseeftersyn efter de herom givne Regler.
e. Han aflægger de foreskrevne Penge-, Lager-, Inventarie- og andre Regnskaber og anviser forfaldne Beløb, som vil være at udbetale af de til hans Raadighed stillede Summer.
f. Han indsender aarlig paa dertil bestemte Tider Forslag til Budget for den ham underlagte Kreds.
g. Han indberetter og undersøger efter nærmere herom fastsatte Regler de alvorligere Ulykkestilfælde, som maatte indtræde under Toggang eller paa Stationer.
h. Han udfører de Forretninger, som hans Personales Forhold til Sygekassen medfører, og træder i den Anledning i umiddelbar Forbindelse med denne.
i. Han melder for vedkommende Øvrighed Forbrydelser og Forseelser mod Driftens Sikkerhed og Orden, som ere begaaede paa Stationerne eller i Togene, og indberetter ad tjenstlig Vej til Generaldirektøren Øvrighedens eller Domstolenes Afgørelser.
Til Frafald af Tiltale maa Bemyndigelse indhentes.

§ 5.

Hvor det af praktiske eller økonomiske Grunde findes hensigtssvarende, kunne Forretninger, der vedrøre flere Kredse, henlægges til en af disse. Saa vel med Hensyn til Tilstedeværelsen af Personale som Materiel have Trafikbestyrerne at samarbejde og i paakommende Tilfælde at yde hverandre al fornøden Støtte.

Bilag 11.

Instruks for Banebestyrere,

gældende fra 1. Juli 1909.

Stadfæstet af Ministeriet for offentlige Arbejder den 14. Maj 1909.

§ 1.

Banebestyrerens nærmeste foresatte er Direktøren for Baneafdelingen. Selv er Banebestyreren foresat for Banekredsens Personale samt for det i Kredsen til Banetjeneste midlertidigt beordrede Personale og har under Direktørens Overledelse at ordne, lede og tilse den ham underlagte Tjeneste (»Banetjeneste«).

Banebestyreren er sideordnet Statsbanernes øvrige Embedsmænd af 23de Lønningsklasse og har at understøtte disse Embedsmænd og samarbejde særlig med den i Kredsen ansatte Trafikbestyrer og Maskinbestyrer samt vedkommende Signalinspektør til Fremme af Statsbanernes Tarv.

Overalt, hvor en Foranstaltning kræver Forhandling med andre Kredse m. m., sørger han for, at saadanne Forhandlinger rettidigt fremmes og tilendebringes.

Som Medhjælpere og Stedfortrædere for Banebestyreren er der ansat en eller flere Baneingeniører.

§ 2.

Banebestyreren er ansvarlig for, at de hans Embedsomraade vedkommende Love, Anordninger og Bestemmelser nøje overholdes, og er pligtig at afgive de ham paalagte Indberetninger m. m.

§ 3.

Med Hensyn til Banebestyrerens Myndighedsomraade *inden for den ham underlagte Kreds* bestemmes bl. a. følgende:

a. Han sørger for alt, hvad der vedrører *Bane*-Tjenesten og navnlig for, at Banerne med dertil hørende Bygninger, Broer og andre faste Anlæg samt Havne ere i god og forsvarlig Stand og at Banerne bevogtes tilbørligt, saa at de til enhver Tid med Sikkerhed kunne bruges. Han vaager over, at Statsbanernes Ejendomsgrænser agtes. Til Forandringer og Udvidelser af bestaaende Anlæg samt til nye Anlæg affatter Banebestyreren, naar det forlanges, Forslag og Overslag og sørger for de paagældende Arbejders Udførelse, naar Ordre dertil gives.

b. Han sørger for Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materialier, Redskaber, Inventarie- og Forbrugsgenstande m. m. til Brug for Banekredsen, foretager det fornødne med Hensyn til Bortsalg og Udleje af Materialier m. m. samt afslutter Overenskomster om midlertidig Grundafstaaelse, Fyldtagning og lignende samt om Erstatning herfor, giver Tilladelse til Anlæg under eller over Banen af Vandledninger, Telefonledninger m. v. og bortlejer Arealer, alt inden for de Grænser og efter de Regler, som herom maatte være eller blive fastsatte.

c. Han ansætter, afskediger, forflytter, permitterer, straffer og belønner det ved Banekredsen tjenstgørende Personale efter den ham ved Lønningsbestemmelser eller andre Regler givne Bemyndigelse.

Han sørger efter nærmere givne Forskrifter for Arbejds- og Bevogtningspersonalets Fordeling.

Formandsstrækningernes Antal og Omfang bestemmes af Direktøren for Baneafdelingen.

d. Banebestyreren faar ved hvert Finansaars Begyndelse stillet visse Beløb til Raadighed paa de forskellige ham vedrørende Budgetkonti. For Arbejder uden for Budgettet stilles ligeledes bestemte Beløb til Raadighed.

§ 4.

a. Banebestyreren skal særlig have sin Opmærksomhed henvendt paa alt, hvad der vedrører Banens Tilstand samt Sikkerhedstjenesten.
b. Han er pligtig at anvende den største Sparsommelighed paa ethvert Omraade og nøje følge de økonomiske Forhold i Kredsen samt gøre Forslag til Foranstaltninger, der kunne have Betydning for Banetjenesten eller kunne lede til Forøgelse af Indkomster eller Formindskelse af Udgifter for Statsbanerne.
c. Han er ansvarlig for, at de hans Kreds vedrørende Udgifter holdes inden for de til Raadighed stillede Summer.
d. Han fører den fornødne Kontrol med sine undergivnes tjenstlige Forhold.
e. Han aflægger til Direktøren for Baneafdelingen de foreskrevne Penge-, Lager-, Inventarie- og andre Regnskaber, affatter og anviser Lønnings- og Understøttelseslister for daglønnede og sørger for Beløbenes Udbetaling samt fremsender Regninger til Anvisning.
f. Han indsender aarlig paa dertil bestemte Tider Forslag til Penge- og Varebudget for den ham underlagte Kreds. Han afgiver Erklæringer og Indberetninger til Direktøren for Baneafdelingen, derunder Indberetninger om udførte Arbejder, og en aarlig Beretning om Banekredsens Virksomhed samt fremsætter Forslag til særlige Bevillinger.
g. Han indberetter og undersøger efter nærmere herom fastsatte Regler alvorligere Ulykkestilfælde.
h. Han udfører de Forretninger, som hans Personales Forhold til Sygekassen medfører, og træder i den Anledning i umiddelbar Forbindelse med denne.
i. Han melder for vedkommende Øvrighed Forbrydelser og Forseelser mod Banen og dens Sikkerhed, som ere begaaede uden for Stationernes Omraade, og indberetter ad tjenstlig Vej til Direktøren for Baneafdelingen Øvrighedens eller Domstolenes Afgørelser.

Til Frafald af Tiltale maa Bemyndigelse indhentes.

§ 5.

Hvor det af praktiske eller økonomiske Grunde findes hensigtssvarende, kunne Forretninger, der vedrøre flere Kredse, henlægges til en af disse. Ligeledes kunne under samme Forhold Forretninger, der vedrøre Afdelingen eller Telegrafdistrikterne, henlægges til een eller flere Kredse. I paakommende Tilfælde yde Banebestyrerne hverandre al fornøden Støtte.

Instruks for Maskinbestyrere,

gældende fra 1. Juli 1909.

Stadfæstet af Ministeriet for offentlige Arbejder den 14. Maj 1909.

§ 1.

Maskinbestyrerens nærmeste foresatte er Direktøren for Maskinafdelingen. Selv er Maskinbestyreren foresat for Maskinkredsens Personale samt for det i Kredsen til Lokomotiv- og Vognopsynstjeneste midlertidigt beordrede Personale og har under Direktørens Overledelse at ordne, lede og tilse den ham underlagte Tjeneste.

Maskinbestyreren er sideordnet Statsbanernes øvrige Embedsmænd af 23de Lønningsklasse og har at understøtte disse Embedsmænd og samarbejde særlig med den i Kredsen ansatte Trafikbestyrer og Banebestyrer, vedkommende Værkstedsbestyrer og Signalinspektør samt Maskiningeniørerne og Skibsingeniøren til Fremme af Statsbanernes Tarv.

Overalt, hvor en Foranstaltning kræver Forhandling med andre Kredse, særlig Nabokredsene, sørger han for, at saadanne Forhandlinger rettidigt fremmes og tilendebringes.

Som Medhjælpere og Stedfortrædere for Maskinbestyreren er der ansat en eller flere Ingeniørassistenter.

§ 2.

Maskinbestyreren er ansvarlig for, at de hans Embedsomraade vedkommende Love, Anordninger og Bestemmelser nøje overholdes, og er pligtig at afgive de ham paalagte Indberetninger m. m.

§ 3.

Med Hensyn til Maskinbestyrerens Myndighedsomraade *inden for den ham underlagte Kreds* bestemmes bl. a. følgende:

a. Han sørger for alt, hvad der vedrører *Lokomotiv*-Tjenesten og drager navnlig Omsorg for, at de til Togenes Fremførelse og Rangering nødvendige Lokomotiver saa vidt muligt haves disponible, samt paaser, at der i Driften kun anvendes saadanne Lokomotiver og Tendere, som ere i fuldkommen driftssikker og betryggende Stand. Han er ansvarlig for, at Lokomotiverne indsendes til Værkstedet saa betids, at de i Politireglementet foreskrevne Kedelprøver og indvendige Eftersyn kunne foretages i rette Tid.

b. Han sørger for alt, hvad der vedrører *Vognopsyns*-Tjenesten og varetager det fornødne med Hensyn til, at de Vogne, der anvendes, ere i fuldkommen driftssikker og betryggende Stand. Han har sin Opmærksomhed henvendt paa saadanne Forhold, som kunne være af Betydning for det Banerne benyttende Publikums Tarv.

c. Han drager Omsorg for, at alle de under Maskinkredsen hørende Bygninger, maskintekniske Anlæg og mekaniske Anlæg holdes i god og forsvarlig Stand, sørger for Betjening m. v. af Maskindepoterne, foranlediger Arbejder for fremmede udført, kontrolerer Anvendelsen og Forbrug af Materialier, alt efter nærmere fastsatte Regler. Han varetager derhos det tekniske Tilsyn med Vognenes Varmeapparater.

d. Han sørger for den forsvarlige Udførelse af alle *mindre* Reparationer, som ere nødvendige ved Lokomotiver, Tendere og Vogne samt ved de Anlæg, som henhøre under Maskinkredsen, og som iværksættes ved dennes eget Personale eller med Hjælp fra Værkstedet. Han afslutter Overenskomster med Entreprenører om Besørgelsen af visse Arbejder efter nærmere fastsatte Regler.

e. Han reviderer og bearbejder de af hans undergivne indsendte Rapporter m. m. efter derfor givne Regler, forinden de videresendes.
f. Han ansætter, afskediger, forflytter, permitterer, straffer og belønner det ved Maskinkredsen tjenstgørende Personale efter den ham ved Lønningsbestemmelser eller andre Regler givne Bemyndigelse.

Han fastsætter den fornødne Tjenestefordeling for Personalet.

§ 4.

a. Maskinbestyreren skal særlig have sin Opmærksomhed henvendt paa alt, hvad der vedrører Sikkerhedstjenesten.
b. Han er pligtig at anvende den største Sparsommelighed paa ethvert Omraade og nøje følge de økonomiske Forhold i Kredsen samt gøre Forslag til Foranstaltninger, der kunne have Betydning for Sikkerhedstjenesten eller kunne lede til Forøgelse af Indkomster eller Formindskelse af Udgifter for Statsbanerne.
c. Han indsender Forslag til saadanne Anskaffelser, nye Anlæg, Forandringer og Foranstaltninger, som maatte vise sig hensigtsmæssige og nødvendige i Kredsen.
d. Han fører den fornødne Kontrol med sine undergivnes hele tjenstlige Forhold.
e. Han indberetter og undersøger efter nærmere herom fastsatte Regler de alvorligere Ulykkestilfælde, der vedrøre Lokomotiv- og Vognopsynstjenesten.
f. Han udfører de Forretninger, som hans Personales Forhold til Sygekassen medfører, og træder i den Anledning i umiddelbar Forbindelse med denne.
g. Han melder for vedkommende Øvrighed Forbrydelser og Forseelser mod Driftens Sikkerhed og Orden, som ere begaaede paa de under Maskinkredsen hørende Anlæg, og indberetter ad tjenstlig Vej til Generaldirektøren Øvrighedens eller Domstolenes Afgørelser.

Til Frafald af Tiltale maa Bemyndigelse indhentes.

§ 5.

Hvor det af praktiske eller økonomiske Grunde findes hensigtssvarende, kunne Forretninger, der vedrøre flere Kredse, henlægges til en af disse. Saa vel med Hensyn til Tilstedeværelsen af Personale som Materiel have Maskinbestyrerne at samarbejde og i paakommende Tilfælde at yde hverandre al fornøden Støtte.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 13.

København B., den 6. Maj 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Under 10. Februar d. A. har Statsbaneudvalget af 1911 udbedt sig Oplysning om, hvorvidt den Virksomhed, som paahviler de under Statsbanernes Kredse ansatte Trafikinspektører, Baneingeniører og Maskiningeniører, er begrænset til bestemte Distrikter og da til hvilke, eller om de paagældende ere stillede fuldstændigt til Raadighed for Trafik-, Bane- og Maskinbestyrerne i vedkommende Kredse og alene udføre de Opgaver, som til enhver Tid overdrages dem af disse, uden Hensyn til hvor i Kredsene Virksomheden kommer til Udførelse.

I den Anledning skal man — næst at bemærke, at de under Kredsene ansatte Trafikinspektører og Baneingeniører ikke have selvstændig Myndighed, men kun virke som Medhjælpere for vedkommende Kredsbestyrer og ogsaa i Almindelighed ere stillede fuldstændigt til Raadighed for ham — oplyse følgende med Hensyn til *Trafikinspektørernes* Tjenesteomraade:

I 3die Kreds er den ene af Kredsens 2 Trafikinspektører stationeret i Aalborg, hvorfor den nordligste Del af Kredsens Strækninger (Randers ekskl.—Frederikshavn) er underlagt ham, medens den øvrige Del af Kredsens Strækninger er underlagt Trafikinspektøren i Aarhus.

Inden for hver sit Omraade leder Trafikinspektørerne den daglige Toggang og foretager Inspektion samt udfører i øvrigt de Opgaver — herunder Behandling af Sager — dels af almindelig dels af særlig Natur, som Trafikbestyreren til enhver Tid overdrager dem.

I 5te Kreds har Trafikbestyreren ordnet Forholdet saaledes, at den ene Trafikinspektør som Regel inspicerer paa Falsterbanen, Sydbanen og Strækningerne Næstved—Slagelse (ekskl.) og Dalmose—Skelskør, medens den anden inspicerer paa de øvrige Strækninger.

I de øvrige Kredse er Trafikinspektørernes Virksomhed ikke begrænset til bestemte Distrikter inden for Kredsen.

For *Baneingeniørernes* Vedkommende er Tjenesten i de Banekredse (3die og 5te), hvor der i hver af Kredsene er ansat 2 Baneingeniører til Bistand for Banebestyrerne, for Tiden delt saaledes imellem Baneingeniørerne, at hver af disse under Banebestyrernes Ledelse fører Tilsyn med bestemte Strækninger, nemlig de samme Strækninger som nævnt ovenfor under Trafikinspektørerne. I de øvrige Kredse er kun ansat en Baneingeniør i hver Kreds, og denne er stillet fuldstændigt til Raadighed for vedkommende Banebestyrer.

Med Hensyn til *Maskiningeniørerne* skal man oplyse, at der ikke under Maskinkredsene er ansat saadanne. Til Hjælp for Maskinbestyrerne er der i hver Kreds 1 Ingeniørassistent — i 4de Kreds for Tiden dog kun en Aspirant — og disse ere stillede fuldstændigt til Raadighed for de paagældende Maskinbestyrere og udføre kun de Opgaver, der til enhver Tid overdrages dem af disse.

Ambt.

J. Harhoff.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Bilag 14.

København, den 1. April 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 14. November f. A. har Udvalget udbedt sig forskellige Oplysninger om den for Tiden bestaaende Ordning af Ledelsen af nye Statsbaneanlæg.

I denne Anledning skal man tjenstligt fremsende den med Bilag hosfølgende, fra Generaldirektionen for Statsbanerne indhentede Erklæring af 8. Januar d. A., der indeholder de af Udvalget begærede Oplysninger.

P. M. V.

Fr. Nordlien.

G. Giødesen.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag A.

København B., den 8. Januar 1912.

6 Bilag.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ved Skrivelse af 23. November f. A., J. Nr. 4236, har Ministeriet udbedt sig Generaldirektionens Ytringer over den hermed tilbagefølgende Skrivelse af 14. s. M. fra Statsbaneudvalget af 1911, hvori det udbeder sig forskellige Oplysninger om den Maade, hvorpaa Ledelsen af nye Statsbaneanlæg er ordnet, og om det derved beskæftigede Personale.

I den Anledning skal man udtale følgende:

Efter at Generaldirektør Tegner af Ministeriet for offentlige Arbejder ifølge Skrivelse af 13. September 1905 var blevet fritaget for den ham overdragne Stilling som Overingeniør for Statsbaneanlægene med Udgangen af nævnte Aar, blev Ledelsen af denne Institution fra 1. April 1906 henlagt under Generaldirektionen for Statsbanerne, saaledes at Anlægene henlagdes under Direktøren for Baneafdelingen, medens Fuldførelsen af det ved Lov af 29. Marts 1904 bestemte Anlæg af Københavns Personbanegaard m. m. samt Anlæg af Viborg—Herning Banen blev overdraget Generaldirektør Ambt. I Forbindelse med denne Ordning bestemte Ministeriet derhos ved Skrivelse af 4. Oktober s. A., at Forarbejder, Overvejelser og Erklæringer angaaende nye Baneanlæg vilde være at behandle af Generaldirektøren, idet det samtidig forbeholdt sig at træffe Bestemmelse om, i hvilket Omfang de forskellige Anliggender skulde være undergivne Behandling i Fællesmøde, og hvorom nærmere Forslag ønskedes fra Generaldirektionen. I Henhold til denne Anmodning fremsendte Generaldirektionen den i Genpart medfølgende Skrivelse af 30. November 1905 med Forslag til en Ordning af Forholdene ved Statsbaneanlægene, og denne Ordning har Ministeriet godkendt ved den ligeledes vedlagte Skrivelse af 14. Marts 1906.

Ved Skrivelse af 18. Oktober 1909, af hvilken en Genpart følger, har Ministeriet foretaget den Ændring, at ovenomtalte Forarbejder og Overvejelser m. v. henlægges under Direktøren for Baneafdelingen, med Undtagelse af Forundersøgelser o. s. v. vedrørende en eventuel ny Masnedøforbindelse.

Sluttelig skal man bemærke, at saa vel Lønningsvilkaarene som Vilkaarene for Antagelsen og Afskedigelsen af Statsbaneanlægenes Personale ere fastsatte i Ministeriets fornævnte Skrivelse af 14. Marts 1906 overensstemmende med Generaldirektionens Indstilling i Skrivelse af 30. November 1905.

I Henhold til den Generaldirektionen ved nævnte Skrivelse givne Bemyndigelse har den overdraget Generaldirektøren og Direktøren for Baneafdelingen at antage og afskedige det fornødne — ikke ministerielt ansatte — Personale, hvorhos den har bestemt, at det faguddannede Personale af disse kan lønnes med fra 1,800 til 3,000 Kr. — der betales maanedsvis bagud — og saaledes, at Lønnen for de flinkestes Vedkommende kan stige med 300 Kr. aarlig. Højere Lønninger kunne fastsættes af Generaldirektionen, jfr. Skrivelse herfra af 12. Marts 1908, E. 4272.

Ministeriet har endvidere i Skrivelse af 6. Maj 1909, som vedlægges i Genpart, nærmere fastsat Lønningsforholdene for Anlægenes ministerielt ansatte Personale, der ikke ved Loven af 27. Maj 1908 om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet blev indordnet under Statsbanernes faste Lønningsrammer.

Til nærmere Belysning af de af Statsbaneudvalget ønskede Oplysninger om Personalets Lønningsvilkaar m. v. medsendes en Fortegnelse, der viser disse Forhold saa vel for det af Ministeriet ansatte Personale, som for det Personale, der er antaget af Generaldirektøren, henholdsvis Direktøren for Baneafdelingen.

Under Henvisning til, at Ministeriet — som det fremgaar af dets Skrivelse af 14. Marts 1906 — har haft under Overvejelse at træffe en Ordning, hvorefter der samtidig med Lønningernes Opførelse paa Finanslovens § 6 I. tillægges Anlægenes Personale Andel i Statsbanernes Driftsudbytte — jfr. ogsaa den i Statsbanelovens § 4 hjemlede Mulighed for Ansættelsen af en Overingeniør for Statsbaneanlægene — skal man udtale, at den Tanke synes at have været fremme at skabe faste Rammer — i Tilslutning til Statsbanernes — for Ansættelsen af Anlægspersonalet, eventuelt saaledes at de vigtigere Stillinger besættes permanent, medens der selvfølgelig maatte antages Medhjælp efter det øjeblikkelige Behov.

En saadan Ordning — der svarer til, hvad der finder Sted ved forskellige andre Baner — vilde formentlig være at foretrække for den nuværende, ved hvilken man er udsat for, at det overordnede Personale forlader Anlægenes Tjeneste med kort Varsel, ligesom det kan være forbundet med Vanskelighed at drage de dygtigere Kræfter til sig, naar man ikke kan byde dem fast Ansættelse.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmøde den 5. d. M. under Nr. 39.

Ambt.

G. Harhoff.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag B.

København, den 30. November 1905.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Skrivelse af 13. September og Skrivelse af 4. Oktober d. A. har Ministeriet anmodet Generaldirektionen om at fremsætte Udkast til:

1. de Ændringsforslag, der ifølge den af Ministeriet trufne Ordning af Statsbaneanlægene ville være at stille til 2den Behandling i Folketinget af Finanslovforslaget for 1906—07 samt
2. Forslag til det Omfang, hvori de Statsbaneanlægene vedrørende Anliggender skulle være undergivne Behandling i Fællesmøde.

Endelig har Ministeriet

3. ønsket Generaldirektionens Udtalelser angaaende forskellige Forslag og Andragender om Lønningerne for den Del af Personalet ved Anlægget af nye Baner m. m., som hidtil ere antagne af Ministeriet.

Hvad det første Punkt angaar skal bemærkes, at Udgifterne dele sig i:

a. Udgifter, der vedrøre allerede bevilgede specielle Baneanlæg,
b. de almindelige Udgifter vedrørende Forarbejder, Overvejelser og Erklæringer angaaende nye Baneanlæg, altsaa Udgifter, der ikke kunne henføres til noget bestemt Arbejde, til hvilket der alt er givet Bevilling.

Medens Udgifterne vedrørende Post a. afholdes af vedkommende Arbejders Konto, kræves der til Udgifterne under Post b. særlige Posteringer paa Finansloven. Disse Udgifter ere hidtil afholdte af Finanslovens § 19 B. II. B.: Undersøgelser og Udarbejdelser af Planer m. v. ved Jernbaneanlæg (hvorved altid har været forstaaet Jernbaneanlæg, hvortil ikke er givet særlig Bevilling paa § 27). Beløbet paa denne Post har været varierende og har i de senere Aar andraget 10,000 Kr., men har tidligere været indtil 20,000 Kr.

Af denne Post er hidtil afholdt:

1. 6,000 Kr. af Kommitteret *Ernsts* Løn og
2. forskellige Udgifter til Tegne- og Opmaalingsarbejder o. desl.

Da det for største Delen har drejet sig om Tilvejebringelsen af Materiale til Erklæringer om nye Banelinier for en stor Del Privatbaner og en Slags almindelig Konsulentvirksomhed over for Ministeriet foreslaas denne Post bibeholdt som hidtil. Posten er selvfølgelig ganske kalkulatorisk.

Dernæst har der hidtil været opført paa § 27 II. B. følgende Poster:

c.	Overingeniørens Gage	5,342 Kr.
d.	Andre Udgifter vedrørende Administrationen af Statsbaneanlægene	6,000 —
e.	Anskaffelse af minorerede Oversigtskort over de under Anlæg værende Baner	2,000 —

Naar Statsbanernes Nyanlæg henlægges under Statsbanernes Generaldirektion, vil det være rettest, at Posterne c., d. og e. paa § 27 II. B. bortfalde, og

at der i Stedet derfor optages paa § 27 som Post c.: »Fællesudgifter til nye Statsbaneanlæg« et Beløb, der vel nærmest vedrører de ovenfor omhandlede almindelige og fælles *Udgifter*, men som *forud kunne paaregnes, uden dog at vedrøre noget bestemt forud bevilget Arbejde.* Hertil kan anslaas 9,500 Kr., nemlig:

Andel i Husleje for Kontor	2,000 Kr.
— i Kontorpersonale	2,000 —
— i Udgifter til Rengøring, Opvarmning, Belysning, Inventar, Instrumenter, Bøger, Papir, Trykning, Tidsskrifter, Telefon, Prøver, og Forsøg, Budløn	5,000 —
Diverse	500 —
	9,500 Kr.

Alle øvrige Udgifter ved de nye Anlæg vedrøre Arbejder, der ere under Udførelse og angaa dels Personale til Projekteringer, Kontrol, Ledelse, Regnskabsføring, dels Lokaler og Kontorhold. De afholdes, for saa vidt de ikke straks kunne føres paa vedkommende Arbejdes Konto, forskudsvis af Driftens Midler (ligesom andre Arbejder for Staten), hvorefter de ved Regnskabsaarets Afslutning fordeles paa vedkommende Konti for de under Udførelsen værende Arbejder.

Endvidere foreslaas følgende Ordning:

Udgifterne til Linieudstikning og dertil hørende Tegnearbejder, der forelægges Besigtigelseskommissionen for en Bane, der kommer til Udførelse (Personale, Diæter, Transporter, Materialier, Erstatninger i Anledning af Udstikningen), afholdes af vedkommende Banes Bevilling, ligesom Udgifterne til minorerede Matrikulkort og deres Trykning til Brug for Besigtigelses- og Ekspropriationsforretninger.

Statsbanernes Revision, Kassekontorer og Bogholderkontor overtage det fornødne med Hensyn til de nye Anlægs Revision, Kassevæsen og Bogholderi ligesom for Statsbanernes øvrige Grene saaledes, at særskilte Regnskaber aflægges henholdsvis af Generaldirektøren og af Banedirektøren og behandles paa samme Maade som Afdelingers Regnskaber.

Statsbanernes Bane- og Maskinafdeling yder, uden særlig Godtgørelse til de derved benyttede ansatte, Medhjælp ved Projektering og Udførelse af Arbejder vedrørende de nye Anlæg.

Alt Personale vedrørende de nye Baneanlæg til Bestridelse af Korrespondance, Projekteringer, Regnskab, Kontrol etc. antages af henholdsvis Generaldirektøren og Banedirektøren efter aftalte fælles Gageringsnormer og *Instrukser* efter Behov paa 4 Ugers Opsigelse og saaledes, at Personale, der maatte blive overflødigt hos den ene af disse Chefer, saa vidt muligt anvendes af den anden.

Saa vidt muligt finder der Fællesanskaffelser Sted af Spormaterialier, og der drages stadig Omsorg for Udnyttelse af brugte og nye Materialier af Bane- og Maskinafdelingens Beholdninger, ikke alene til de under Drift værende Baner, men ogsaa til de nye Anlæg. Materialier, bestemte til nye Anlæg, føres dog ikke i Statsbanernes Varebeholdning. Større Udgifter, vedrørende Statsbaneanlægene, anvises som hidtil paa Finanshovedkassen.

Hvad angaar det Omfang, hvori de Statsbaneanlægene vedrørende Anliggender skulle være Genstand for Behandling i Generaldirektionens Fællesmøder, skal man tillade sig at foreslaa, at der ved disse Møder behandles:

1. Alle Sager, der ifølge Reglementet for Generaldirektionen skulle foretages paa Fællesmøde (herunder saadanne Sager, der ifølge samme Reglement skulle forelægges Ministeriet for offentlige Arbejder, Fordeling af de paa Finans- og Tillægsbevilling givne Bevillinger, og Overenskomster om Arbejder og Leverancer efter de af Ministeriet derom fastsatte Regler, der allerede gælde for Statsbanernes Generaldirektion).
2. Affattelse af Programmer for nye Baneanlæg, Stationsanlæg, Færgeanlæg og Broer mellem Landsdelene og Forslag om de Grundsætninger, hvorefter deres Drift tænkes ledet.
3. Planer og Overslag til Hovedtrækkene for de nye Baneanlæg, Linieforslag, Længdeprofiler udarbejdede i Henhold til de vedtagne Programmer.
4. De definitive Planer for Stationsanlæg, Bygninger, Færgeanlæg og større Broanlæg, forinden Udbydelsen sker.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

5. Spørgsmaal om Ændringer i de planlagte og paa Generaldirektionens Fællesmøder vedtagne Anlæg.
6. Nye Baners Signalordning, Grundtrækkene for Sikringsanlægene og Belysningsordning.
7. Spørgsmaal om Mangler og Udbedringsarbejder af nogen Betydning ved fuldførte Baneanlæg, for saa vidt der er Meningsforskel mellem de paagældende Direktionsafdelinger.

I den Periode, hvor der i Henhold til den af Ministeriet trufne foreløbige Ordning er henlagt visse Arbejder vedrørende Statsbaneanlægene henholdsvis under Generaldirektøren og Banedirektøren, vil det være nødvendigt at træffe nogle Overgangsbestemmelser, og skal man i saa Henseende anbefale:

1. at det nuværende Arkiv ved Statsbaneanlægene fordeles mellem Generaldirektøren og Banedirektøren saaledes, at denne modtager alle Akter, der vedrøre de Arbejder, der ere fuldførte og overgaaede til Driften, og som han den 1. April 1906 overtager Udførelsen af, og efterhaanden som nye Arbejder komme til Udførelse, de Akter, der vedrøre disse Anlægs Forarbejder og Forhandlinger og desuden Akter vedrørende Udvidelser og Forandringer af de bestaaende Baner og Stationer.

   De øvrige Akter, der jo enten vedrøre Københavns Banegaards Anlæg, Viborg—Herning Banen eller Sager vedrørende almindelige Spørgsmaal, Forarbejder, Erklæringer og Overvejelser i Anledning af nye Stats- og Privatbaneanlæg, forblive hos Generaldirektøren, indtil de i Henhold til ovenstaaende Bestemmelse overgaa til Banedirektøren.
2. Den virkelige Udgift til Husleje, Opvarmning, Belysning, Rengøring, Budløn, Papir, Tegnematerialier, Tidsskrifter, Telefon og andre til Kontorholdet fornødne Udgifter, *der ikke netop angaa* Kontor- og Ingeniør*personale*, deles — efter Fradrag af det paa § 27 c. opførte Beløb af 9,500 Kr., der angaa de tilsvarende Udgifter til almindelige Sagers Behandling — mellem de Arbejder, der udføres henholdsvis under Generaldirektøren og Banedirektørens Ledelse *i Forhold* til de paa *hvert Aars Finanslov* til vedkommnede Arbejder *bevilgede Beløb*.
3. For saa vidt der benyttes fælles Personale til de af Generaldirektøren og Banedirektøren ledede Arbejder, deles Udgifterne til dette Personale mellem vedkommende Baners Konti efter nærmere Aftale mellem Generaldirektøren og Banedirektøren.

Hvad endelig angaar de til Udtalelse fra Ministeriet oversendte Skrivelser og Andragender angaaende det nuværende, hidtil af Ministeriet antagne Personales Lønninger, skal man tillade sig at udtale, at de nuværende Lønningssatser utvivlsomt trænge til en Revision, hvorved de komme til at staa i passende Forhold til de for tilsvarende Stillinger blandt Statsbanernes faste Personale og for Vandbygningsvæsenets Ingeniører ved Lov af 1. April 1905 fastsatte Lønninger.

Da det er betydelige Krav, der stilles til de ved Anlæget af nye Baner ansatte Ingeniørers Uddannelse, Krav, der paa ingen Maade ere ringere end i tilsvarende Stillinger blandt Statsbanernes Driftspersonale, bør der ved Lønansættelsen tages tilbørligt Hensyn til, at det ved de nye Anlæg virkende Personale er saa løst ansat, at det kan afskediges med 4 Ugers Varsel, et Forhold, der for adskillige vil faa effektiv Betydning, naar Kvantum af Arbejde maaske pludseligt indskrænkes, hvilket kan forudses at ville ske, naar Arbejderne ved Københavns Banegaards Anlæg efterhaanden fuldføres.

Den løse Ansættelse kendetegner sig ogsaa derved, at Vedkommende selv ved samme Lønningsansættelse som tilsvarende ved Driften af Statsbanerne ansatte i Virkeligheden vilde blive ringere stillede end sidstnævnte, da de ikke have Adgang til Pension, Tantième, Bestillingstillæg og Honorar, hvorfor ikke blot Billighed men ogsaa Hensynet til overhovedet at kunne fastholde og erhverve brugbare og dygtige Kræfter til de nye Anlæg, kræver, at *der maa gives et passende Tillæg til Statsbanernes normale Lønningssatser*, der kan ækvivalere den Adgang til Pension og Tantième, som de fast ansatte have.

I Løbet af det sidste Aar have 5 Ingeniører forladt Statsbaneanlægene, fordi der har budt sig bedre lønnede Stillinger for dem, og skulde en saadan Afgang

vedblive, vil der kunne indtræde store Kalamiteter, fordi der overhovedet herhjemme ikke findes Ingeniører uddannede specielt til Jernbanebygning uden for Kredsen af de ved Statsbaneanlægene og Driften oplærte, og nødig skulde det komme dertil, at man maatte gaa til Udlandet for at søge Assistance, fordi der ikke i Tide er oplært nye Medhjælpere, en Udvej, der sikkert ogsaa vilde blive ret kostbar.

Efter det anførte kan man i det væsentlige slutte sig til de Betragtninger, der ere anførte i Andragendet af 7. Oktober d. A. fra Statsbaneanlægenes Ingeniørassistenter.

Hvormeget Tillæget til Statsbanernes tilsvarende normale Lønningssatser bør ansættes til, beror til Dels paa et Skøn. I nysnævnte Andragende er foreslaaet 17 pCt. af Lønningen. Under Hensyn til Tantièmens usikre Karakter og med Henblik paa, at *Avancement saa vel inden for* Statsbaneanlægene som til Driftsstillinger ikke blot *ikke er udelukket*, men netop efter Overgangen til Statsbanerne *bør være naturlig*, synes et Tillæg af 10 pCt. paa hvert Gagetrin at være passende. Anciennetet regnes fra Vedkommendes Ansættelse af Ministeriet i hans nuhavende Stilling.

Der foreslaas herefter følgende Lønningssatser:

Kommitteret Ernst lønnes med 6,000 Kr. aarlig, stigende hvert 3dje Aar med 600 Kr. indtil 7,800 Kr.
Afdelingsingeniører (herunder den hidtil som Kontorchef fungerende Afdelingsingeniør Raben) og Hovedarkitekt Wenck lønnes som 1ste Lønningsklasse.
Chefen for Konstruktionsstuen som 2den Lønningsklasse.
Regnskabsføreren — 4de —
Ingeniør- og Arkitektassistenter, der hidtil have ministeriel Antagelse, lønnes som 5te Lønningsklasse.

} med Tillæg af 10 pCt. paa hvert Gagetrin.

Saa længe, indtil Arbejderne ved Københavns Personbanegaard ere fuldførte, oppebærer Hovedarkitekten, Professor Wenck, desuden et Tillæg af 1,200 Kr. aarligt.

Det forudsættes som givet, at hvis nogen allerede nu oppebærer større Gage, end den der efter ovenstaaende Satser vil fremkomme, da beholder han denne Løn, indtil den er naaet ved Alderstillægene.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmøde den 29. ds. under Nr. 1466.

Ambt.

J. Harhoff.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Underbilag C.**

København, den 14. Marts 1906.

Til Generaldirektionen for Statsbanerne.

Ved Skrivelser af 30. November f. A. (22038), 4. December f. A. (22144) og 13. Januar d. A. (748) har Generaldirektionen forelagt Ministeriet forskellige Spørgsmaal angaaende Ordningen af Statsbaneanlægene fra den 1. n. M. at regne.

Saaledes foranlediget skal man herved tjenstligt meddele følgende:

Den i Generaldirektionens fornævnte Skrivelse af 30. November f. A. foreslaaede Ordning bifaldes, for saa vidt angaar

1) forskellige nærmere angivne Udgifters Afholdelse af de til nye Anlæg givne Bevillinger,
2) Revision, Kassevæsen og Bogholderi vedrørende de nye Anlæg,
3) Medhjælp af ansatte i Statsbanernes Bane- og Maskinafdeling ved Projektering og Udførelse af Arbejder vedrørende de nye Anlæg,
4) Anskaffelser m. v. af Materialier og
5) Behandling i Generaldirektionens Fællesmøder af de Statsbaneanlægene vedrørende Sager.

Ligeledes bifalder Ministeriet de i Generaldirektionens oftnævnte Skrivelse af 30. November f. A., sammenholdt med Skrivelse af 4. December f. A., foreslaaede Overgangsbestemmelser for den Periode, i hvilken visse Arbejder vedrørende Statsbaneanlægene ere henlagte henholdsvis under Generaldirektøren og Direktøren for Baneafdelingen.

Med Hensyn til det ved Statsbaneanlægene beskæftigede Personale bestemmer man derhos, at dette Personale som en Helhed skal sortere under Generaldirektionen, som efter Behov fordeler Personalet til Beskæftigelse ved de Arbejder, der ere henlagte henholdsvis under Generaldirektøren og Direktøren for Baneafdelingen; ministeriel Ansættelse tillægges en Del af Personalet efter samme Regler som hidtil; det øvrige til Anlægenes Gennemførelse fornødne, ikke ministerielt ansatte Personale antages paa 1 Maaneds Opsigelse og afskediges af Generaldirektionen, der fastsætter Lønningsvilkaarene for denne Del af Personalet; den er berettiget til paa sit Ansvar at overføre denne Myndighed til enkelte af dens Medlemmer. Angaaende Lønningsvilkaarene for det ministerielt ansatte Personale bemærkes, at Ministeriet har under Overvejelse at træffe en Ordning, hvorefter der samtidig med Lønningernes Opførelse paa Finanslovens § 6 I. tillægges dette Personale Andel i Statsbanernes Driftsudbytte, og der i saa Fald vil blive foretaget en Omregulering af Lønningerne. Indtil Bestemmelse herom træffes, har man — under Hensyn til, at Ministeriet tilsigter at indføre den Ordning, at der ikke som hidtil vil blive givet det paagældende Personale Adgang til Fortjeneste ved at yde Bevillingshaverne paa Anlæg af Privatbaner Bistand ved Anlægget, samt at Personalet ikke er berettiget til Pension eller Andel i Statsbanernes Driftsudbytte — fastsat Lønningerne for oftnævnte Personale, hvis Anciennitet regnes fra Vedkommendes Ansættelse i hans nuhavende Stilling, saaledes:

Afdelingsingeniørerne, den nuværende Kommitterede Ernst og Kontorchef Raben samt Hovedarkitekten lønnes som ansatte i Statsbanernes 1ste Lønningsklasse.
Chefen for Konstruktionsstuen, Ingeniør Carlsen, lønnes som ansatte i Statsbanernes 2den Lønningsklasse.
Regnskabsfører Elsted lønnes som ansatte i Statsbanernes 4de Lønningsklasse.
Ingeniør- og Arkitektassistenterne lønnes som ansatte i Statsbanernes 5te Lønningsklasse.

} med Tillæg af 10 pCt. paa hvert Gagetrin.

Kommitteret Ernst samt Hovedarkitekten, Professor Wenck, oppebære yderligere hver indtil videre et Tillæg af 600 Kr. aarlig, dog ikke længere, end til Arbejderne ved Københavns Personbanegaards Anlæg, for sidstnævntes Vedkommende ved dens nye Hovedbygning, ere fuldførte.

For saa vidt nogen af de paagældende for Tiden oppebærer højere Lønning, end der vil fremkomme efter ovenstaaende Regler, beholder han det overskydende Beløb som personligt Tillæg, der dog bortfalder, naar han efter oftnævnte Regler har opnaaet samme Lønning som nu.

Hvad angaar de for Tiden under Anlæg værende Privatbaner, for hvis Vedkommende Statsbaneanlægene dels yde Bevillingshaverne teknisk Bistand, dels paa Regeringens Vegne føre teknisk Tilsyn, vil det kunne have sit Forblivende ved det nuværende Forhold, dog at Ministeriet forbeholder sig at træffe nærmere Bestemmelse angaaende den af Overingeniør, Generaldirektør Tegner oppebaarne Andel i det Statsbaneanlægene for det paagældende tekniske Tilsyn tillagte Vederlag.

Med Hensyn til det rejste Spørgsmaal om Forstaaelsen af det i Ministeriets Skrivelse af 4. Oktober f. A. benyttede Udtryk »Forarbejder angaaende nye Baneanlæg« bemærkes sluttelig, at Ministeriet maa holde for, at Forarbejderne først kunne anses for afsluttede, naar den fra vedkommende Besigtigelseskommission fremkomne Indstilling angaaende det paagældende Anlæg er endelig approberet af Ministeriet. Efter den af Ministeriet trufne Ordning ville Forarbejder derfor, indtil nævnte Approbation er meddelt, være at foretage af Generaldirektøren, dog at Forarbejder vedrørende Udvidelser og Forandringer af bestaaende Anlæg, f. Eks. Stationer og Havne samt Tilvejebringelse af Dobbeltspor, ligesom hidtil ville være at foretage af Direktøren for Baneafdelingen.

Svend Høgsbro.

G. Giødesen,
Fm.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Underbilag D.**

København, den 18. Oktober 1909.

Til Generaldirektionen for Statsbanerne.

Ifølge Ministeriets Skrivelser af 13. September og 4. Oktober 1905 er Ledelsen af Anlægene af nye Statsbaner indtil videre henlagt under Direktøren for Baneafdelingen, dog at det er overdraget Generaldirektøren at fuldføre det ved Lov af 29. Marts 1904 bestemte Anlæg af Københavns Personbanegaard m. m. samt endvidere at behandle Forarbejder, Overvejelser og Erklæringer angaaende de nye Baneanlæg.

I den saaledes trufne Ordning foretager Ministeriet efter Modtagelsen af Generaldirektionens Erklæring af 25. f. M. (20410) herved den Ændring, at Forarbejder, Overvejelser og Erklæringer angaaende nye Baneanlæg henlægges under Direktøren for Baneafdelingen, dog at det paahviler nævnte Direktør at forelægge Generaldirektionen alle væsentlige Spørgsmaal og Planer, efterhaanden som Forarbejderne og Projekteringerne skride frem. Indtil et Lovforslag om en ny Masnedøforbindelse er vedtaget af Rigsdagen, vedblive dog alle herhenhørende Forundersøgelser, Overvejelser og Erklæringer at være underlagte Generaldirektøren, hvem det ligeledes paahviler at give Direktøren for Baneafdelingen Adgang til at gøre sig bekendt med alle væsentlige Spørgsmaal og Planer angaaende Forarbejder og Projektering af det nævnte Anlæg.

Hvilket tjenstligst meddeles til Efterretning og videre fornøden Foranstaltning, idet tilføjes, at man ikke har fundet Anledning til at træffe Afgørelse med Hensyn til det af Generaldirektionen rejste Spørgsmaal om, hvorvidt Anlægget af den paatænkte Masnedøforbindelse skulde være underlagt Generaldirektøren.

Th. Larsen.

G. Giødesen,

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Underbilag E.**

København, den 6. Maj 1909.

Til Generaldirektionen for Statsbanerne.

I Skrivelse af 2. September f. A. har Generaldirektionen indstillet, at det ved Anlægene af nye Statsbaner ansatte, af Ministeriet udnævnte Personale, der ikke ved Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908 om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet blev indordnet under Statsbanernes faste Lønningsrammer, og som derfor vedblivende lønnes paa de i Skrivelse herfra af 14. Marts 1906 indeholdte Vilkaar, maa efter Emanationen af nysnævnte Lov blive ligestillet i Henseende til Lønning med de ansatte i Statsbanernes tilsvarende Lønningsklasser, dog med et Tillæg af 10 pCt. af Lønnen paa hvert Gagetrin som Vederlag for manglende Pensionsret m. v. Generaldirektionen har i saa Henseende nærmere foreslaaet, at den tidligere Kommitterede hos Overingeniøren for Statsbaneanlægene, Ingeniør Ernst, Afdelingsingeniørerne, herunder daværende Kontorchef Raben, samt Hovedarkitekten skulde lønnes med den for ansatte i Statsbanernes 23de Lønningsklasse normerede Lønning, Chefen for Konstruktionsstuen som ansatte i 21de Lønningsklasse og Regnskabsføreren som ansatte i 18de Lønningsklasse. Efter det derom fra de paagældende fremkomne Andragende har Generaldirektionen endvidere foreslaaet, at Ingeniørassistenterne C. Krarup, H. Christiansen, E. Agerskov, G. Valentiner, A. Jørgensen og V. Busk samt Arkitektassistent V. Bertram ogsaa fremtidig lønnes som ansatte i Statsbanernes 21de Lønningsklasse, hvorhos der tillægges samtlige de anførte Funktionærer det foromhandlede Tillæg af 10 pCt.

I Forbindelse med den saaledes fremsatte Indstilling har Generaldirektionen dernæst under 8. Februar d. A. med Bemærkning, at de ved Afdelingsingeniør Andersens Død og ved Kontorchef Rabens Afgang fra Statsbanerne ledigblevne Poster ikke formenes at burde genbesættes, foreslaaet, at det disse Funktionærer paahvilende Arbejde fordeles mellem Kommitteret Ernst, Afdelingsingeniør Simoni, Chefen for Konstruktionsstuen Carlsen og Regnskabsfører Elsted, og at der som Følge heraf gives disse foruden de indstillede Lønninger nogle nærmere angivne aarlige Honorarer.

Saaledes foranlediget skulde man til Efterretning og videre fornøden Foranstaltning tjenstligt meddele, at Ministeriet herved bifalder, at de paagældendes Lønning bringes ind under faste Rammer i Overensstemmelse med Reglerne i den ommeldte Lov, og at Lønningerne herefter fastsættes som følger:

Kommitteret Ernst, Afdelingsingeniørerne Simoni og Schierbeck samt Hovedarkitekten, Professor Wenck lønnes som for ansatte i Statsbanernes 23de Lønningsklasse,

Chefen for Konstruktionsstuen C. Carlsen som for ansatte i Statsbanernes 22de Lønningsklasse,

de fornævnte Ingeniørassistenter samt Arkitektassistent V. Bertram, der som ønsket fremtidigt kunne benævnes henholdsvis Ingeniører samt Arkitekt, som for ansatte i Statsbanernes 21de Lønningsklasse,

Regnskabsfører Elsted som for ansatte i 18de Lønningsklasse,

+ 10 pCt. Tillæg paa hvert Gagetrin.

Samtlige de omhandlede Lønningsændringer erholde tilbagevirkende Kraft fra den 1. April 1908, fra hvilket Tidspunkt ogsaa Anciennitetet for de ommeldte Funktionærer, der lønnes som de i Statsbanernes 21de og 22de Lønningsklasse ansatte, vil være at regne.

Naar i Henhold til det foranførte de vedkommende Lønninger saaledes fikseres klassevis, er det en Selvfølge, at der ikke ved Siden heraf kan blive Spørgsmaal om at tillægge de paagældende Honorarer, og man vil derfor ikke kunne gaa ind paa det i denne Henseende i Generaldirektionens Skrivelse af 8. Februar d. A. fremsatte Forslag, hvorved dog bemærkes, at man intet skal have imod, at de tvende ved Ministeriets Skrivelse af 14. Marts 1906 Ingeniør, Kommitteret Ernst og Hovedarkitekten, Professor Wenck tilstaaede Honorarer af 600 Kr. aarlig til hver vedblive, indtil Arbejderne henholdsvis ved Københavns Personbanegaards Anlæg og ved den nye Hovedbanegaards Bygning ere fuldendte, dog længst henholdsvis til Udgangen af Aarene 1914 og 1911; skulde de paagældende Arbejder være fuldførte inden fornævnte Tidspunkter, vil Ministeriet efter nærmere derom gjort Indstilling tage under Overvejelse, hvorvidt der ikke desto mindre vil kunne tillægges Ingeniør Ernst og Hovedarkitekt Wenck et Honorar svarende til, hvad der vilde være tilfaldet dem, saafremt Arbejderne ikke vare fuldførte inden nysnævnte Tidspunkter.

Saafremt herefter Arbejdet ved Anlægene af nye Statsbaner nu eller i Fremtiden ikke vil kunne bestrides af det forhaandenværende, ministerielt ansatte Personale, vil Ministeriet ikke være uvilligt til efter nærmere motiveret Indstilling fra Generaldirektionen at ansætte yderligere Personale inden for de anførte Kadrer; men man skal dog paa dertil given Anledning ikke lade ubemærket, at det var en Forudsætning for den ved oftnævnte Skrivelse herfra af 14. Marts 1906 trufne Ordning, at Kommitteret Ernst ikke blev foresat for de øvrige Afdelingsingeniører m. v., men at han fuldt ud varetog en Afdelingsingeniørs Arbejde, ligesom hans Løn, bortset fra det nævnte midlertidige Honorar, er den samme som Afdelingsingeniørernes, medens det ingenlunde har været Hensigten, at han skulde fortsætte sin tidligere Virksomhed som Kommitteret ved Statsbaneanlægene; herimod kan det ikke komme i Betragtning, at man under 18. April 1906 tillod den paagældende at beholde den tidligere Benævnelse af Kommitteret i Overensstemmelse med de Principper, der følges i Henseende til Titulaturen for forhenværende Embedsmænd og Funktionærer. Idet Ministeriet vedblivende maa indtage dette Standpunkt, vil man anse det rettest for at forebygge fremtidige Misforstaaelser, at den paagældende benævnes Afdelingsingeniør, Kommitteret Ernst.

Jensen Sønderup.

G. Giødesen.

Fortegnelse

over

det ved Anlægene af nye Statsbaner ansatte Personale.

Navn.	Stilling.	Lønning.	Anmærkninger.
		Kr. Ø.	
I. Ansat af Ministeriet.			
a. *Fælles.*			
C. F. S. Ernst	Afdelingsingeniør, Kommitteret	7,648. 80	Heraf 600 Kr. personligt Tillæg for Arbejderne paa Københavns Personbanegaards Anlæg.
H. Wenck.....	Hovedarkitekt.....	7,048. 80	
b. *Under Generaldirektøren.*			
C. J. Carlsen.....	Chef for Konstruktionsstuen ..	5,280. 00	
Chr. Elsted.....	Regnskabsfører.....	4,191. 00	
H. Christiansen	Ingeniør	4,422. 00	
V. Busk.....	—	4,422. 00	
V. Bertram.....	Arkitekt.....	4,422. 00	
c. *Under Direktøren for Baneafdelingen.*			
A. F. A. Schierbeck..	Afdelingsingeniør.....	7,048. 80	
G. Valentiner.....	Ingeniør	4,422. 00	
A. Jørgensen	—	4,422. 00	
II. a. Ansat af Generaldirektøren.			
P. M. Bülow.....	Ingeniør	3,500. 00	
A. V. Nielsen.....	—	3,500. 00	
N. L. Boesen.....	—	2,700. 00	
F. Nielsen.....	—	2,700. 00	
J. Wind.....	—	3,000. 00	
H. C. Lippert.....	—	3,240. 00	
O. J. Andersen.....	—	2,700. 00	
O. Schreiber.....	—	2,400. 00	
T. Engqvist	—	1,800. 00	
H. Koch.....	Arkitekt.....	3,422. 00	
H. Lange.....	Bygningskonduktør	4,022. 00	
E. Ambt.....	—	4,422. 00	
K. Seest	Arkitekt, Tegner.....	2,700. 00	
N. P. Hansen.....	Tegner.....	2,370. 00	

Navn.	Stilling.	Lønning.	Anmærkninger.
		Kr. Ø.	
F. Clasen	Kontorassistent	2,790. 00	
I. C. Hamburger	—	2,130. 00	
E. Lund	Kontormedhjælper	840. 00	
A. Elmelund	—	600. 00	
V. Jensen	—	900. 00	
C. Clasen	Kontorbud	1,500. 00	+ Uniformsgodtgørelse 90 Kr. og Cyklegodtgørelse 60 Kr.
II. b. Ansat af Direktøren for Baneafdelingen.			
J. C. Thomsen	Ingeniør	3,000. 00	
A. C. B. Ladegaard	—	3,000. 00	
J. Demandt	—	3,000. 00	
H. O. Jacobsen	—	3,240. 00	
H. L. Schlegel	—	2,400. 00	
V. Hahn	—	2,400. 00	
A. M. Poulsen	—	2,400. 00	
Gjersing	Arkitekt	2,700. 00	
H. T. C. Friis	Kontorassistent	1,470. 00	
O. Falkentorp	Tegner	1,800. 00	

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Underbilag G.**

København, den 8. Juli 1909.

Til Generaldirektionen for Statsbanerne.

Som det vil være Generaldirektionen bekendt, udtalte Ministeriet i sin Skrivelse af 6. Maj d. A. angaaende Lønnings- og Ressortforholdene for det ved Anlægene af nye Statsbaner ansatte, af Ministeriet udnævnte Personale, at det havde været en Forudsætning for den under 4. Oktober 1905 og 14. Marts 1906 herfra trufne Ordning, at Kommitteret Ernst ikke — som tidligere, da Statsbaneanlægene bestod som en selvstændig Organisation — skulde være foresat for de øvrige Afdelingsingeniører m. fl., men at det derimod havde været Hensigten, at den paagældende efter nysnævnte Ordning fuldt ud skulde varetage en Afdelingsingeniørs Arbejde.

Paa den ved ommeldte Skrivelse af 6. Maj d. A. dertil givne Foranledning har man nu fra Generaldirektøren for Statsbanerne modtaget en Indberetning, hvori det oplyses, at Kommitteret Ernsts Virksomhed, uanset den i sin Tid herfra trufne Bestemmelse, i Virkeligheden har bestaaet i, at han har bestyret Hovedkontoret for Anlægene vedrørende Københavns Hovedbanegaard samt for Forarbejderne m. v. til nye Statsbaner. Generaldirektøren har med Hensyn hertil nærmere fremhævet, at det er umuligt for ham selv at træffe alle Detailafgørelser i de omspurgte Henseender, saafremt ikke hans Hovedvirksomhed vedkommende Statsbanedriften skal tilsidesættes, og at Kommitteret Ernst derfor i den forløbne Tid efter Bemyndigelse har afgjort deslige Spørgsmaal og følgelig har fungeret som foresat for Hovedkontorets Personale saa vel som for Afdelingslederne. Under Henvisning hertil har Generaldirektøren indstændigt anholdt om, at den saaledes hidtil etablerede Praksis ogsaa maa blive tolereret i Fremtiden, saaledes at Kommitteret Ernst vedbliver at være foresat for Afdelingslederne og paa Generaldirektørens Vegne træffer den daglige Afgørelse om Detaillerne i det til Anlægene af nye Statsbaner hidtil henlagte Forretningsomraade.

Saaledes foranlediget skal man til Efterretning tjenstligt meddele, at Ministeriet efter de oplyste Omstændigheder har troet at kunne indvillige i, at den ommeldte Praksis bibeholdes, for saa vidt angaar Anlægene ved Københavns nye Personbanegaard.

Med Hensyn til Forarbejderne m. v. vedkommende Anlæget af nye Statsbaner, der som berørt ogsaa for Tiden ere henlagte til Besørgelse af Generaldirektøren og altsaa indtil nu i Detaillerne ere forestaaede af Kommitteret Ernst, har den foreliggende Sag givet Ministeriet Anledning til at optage til Overvejelse, om det ikke er rettest, at disse Forarbejder i Detaillerne fremtidigt henlægges til Direktøren for Baneafdelingen, idet det synes formaalstjenligt og tidsbesparende at den Afdeling, der eventuelt skal udføre Anlægsarbejderne, ogsaa har med Arbejdernes Planlæggelse at gøre.

Forinden imidlertid Bestemmelse i saa Henseende tages, skulde man tjenstligt udbede sig Generaldirektionens Ytringer over dette Spørgsmaal.

Jensen Sønderup.

G. Giødesen.

Bilag 15.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Da Ordningen af Statsbaneanlægenes Forhold er en af de Opgaver, som det nedsatte Statsbaneudvalg af 1911 kan optage til Behandling, tillade undertegnede ministerielt ansatte Ingeniører ved Anlægene af nye Statsbaner sig herved at rette en Henvendelse til det højtærede Udvalg om, at Forslaget til Omorganisationen af Statsbanernes Administration ogsaa maa komme til at omfatte den længe paatænkte endelige Ordning af »Anlægene«s fremtidige Forhold, saaledes at den Særstilling, som »Anlægene« hidtil har indtaget inden for Statsbanerne maa ophøre, og derved en virkelig Ligestilling imellem det ved »Driften« og »Anlægene« beskæftigede Personale komme i Stand, og en Vekselvirkning mellem disse blive mulig, samtidig med, at det under Anlægene af nye Statsbaner ansatte Personale for en større eller mindre Parts Vedkommende opnaar den samme Fordel, som »Driften«s Personale nyder ved at være pensionsberettiget.

Til Støtte for denne Henvendelse skulle vi tillade os at anføre følgende:

Statsbaneanlægene have som bekendt tidligere staaet som en med Statsbanedriften sideordnet Institution, der sorterede direkte under Ministeriet, ganske paa samme Maade som Vandbygningsvæsenet, og en Del af Personalet ved Statsbaneanlægene udnævntes — ligesom tidligere ved Vandbygningsvæsenet — af Ministeriet, medens — navnlig i de senere Aar — en større Del af Personalet ikke erholdt ministeriel Udnævnelse. De betydelige Opgaver, som i Aarenes Løb bestandig bleve paalagte Statsbaneanlægene, antog imidlertid efterhaanden mere og mere en saadan Karakter, at en direkte Sammenknytning med Statsbanerne blev ønskelig, og Statsbaneanlægene bleve derfor underlagt den ved Lov af 15. Maj 1903 oprettede Generaldirektion for Statsbanerne, uden at Ministeriet dog udnævnte den i ovennævnte Lov omhandlede Overingeniør eller opførte vore Lønninger paa Finansloven (Lovens § 4). Denne midlertidige Ordning, som endnu er gældende for »Anlægene«, er, for saa vidt angaar den ministerielt ansatte Del af Personalet, nærmere fastslaaet ved Ministeriets Skrivelser af 14. Marts 1906 og 6. Maj 1909, ved hvilke tillige Lønningerne m. v. henføres til Statsbanernes almindelige Lønningsklasser (for vort Vedkommende 21. Lønningsklasse, Baneingeniører) og saaledes, at der ydes Personalet et Tillæg af 10 pCt. af Lønningen, fordi det ikke fremtidig tillades det at yde Bevillingshaverne for private Baner teknisk Bistand, samt for Afsavn af Andel i Statsbanernes Driftsudbytte og Pension. I ovennævnte Skrivelse af 14. Marts 1906 udtaler Ministeriet desuden, at det har under Overvejelse at træffe en Ordning, hvorved der tillægges os Andel i Statsbanernes Driftsudbytte, samtidig med, at vore Lønninger opføres paa Finansloven, hvilket sidste ogsaa vilde være i Overensstemmelse med ovennævnte Lov. Tillige blev det stillet os i Udsigt af Generaldirektionen, at vi kunde gøre os Haab om at gaa over i de faste pensionsberettigede Stillinger ved Baneafdelingen.

Saa vidt os bekendt er der imidlertid endnu ikke foretaget noget Skridt til Indførelsen af den ovenantydede endelige Ordning, ligesom der ogsaa har vist sig væsentlige Vanskeligheder for vor Overgang til Stillinger i Baneafdelingen. Det anføres saaledes, at det ikke uden Lovhjemmel kan lade sig gøre at overføre vor Anciennitet og vore Alderstillæg ved Overgang til Baneingeniørstillinger, ligesom

det vilde være uretfærdigt at forringe Avancementsforholdene for Baneafdelingens yngre Ingeniører ved at tage Anlægsingeniører til Baneingeniører.

Det har imidlertid bestandigt staaet for os som en naturlig Tanke, at den Uddannelse, som vi faa ved praktisk Jernbanebygning, ogsaa burde finde Anvendelse ved de Anlægsarbejder, som nu paalægges Driftens Ingeniører, idet de i de senere Aar stadig hyppigere større Stationsudvidelser, Bro-, Viadukt- og Havnearbejder, i langt højere Grad end tidligere ere betydelige Opgaver, hvis gode Planlæggelse og Udførelse kræver praktisk Uddannelse og Erfaring i Anlægsarbejder. Desuden have vi ogsaa den Anskuelse, at det vilde være til Gavn ved Banernes Vedligeholdelse med de forefaldende løbende Arbejder, om der i større Omfang end nu benyttes yngre Ingeniører i Stedet for Personale uden teknisk Uddannelse.

Der er saaledes megen Grund til at antage, at man bør tilstræbe en nøje Sammenhæng mellem Anlæg og Drift og en vekselvis Uddannelse af Personalet i begge Grene. En saadan Ordning vilde formentlig sikre Anlægsafdelingen et mere konstant Personale i de lavere lønnede Stillinger og tillige forskaffe Driften et Personale med netop den Uddannelse, som der er Brug for. Under Hensyn til de paa dette Tidspunkt foreliggende betydelige Bevillinger og de nye Opgaver, der erfaringsmæssigt bestandig dukke op, kan man gaa ud fra, at der i en overskuelig Fremtid vil være Brug for et endogsaa ret betydeligt Antal Anlægsingeniører, og der er derfor ikke Fare for, at Statsbanerne skulde faa for stort et Ingeniørpersonale ved at optage en passende Del af Anlægenes Personale i faste Rammer paa lignende Maade, som det ved Lov af 1. April 1905 skete med Vandbygningsvæsenets Ingeniører.

Idet vi med Hensyn til Værdien af det Tillæg paa 10 pCt. af Lønningen, som vi i nogle faa Aar have oppebaaret som Erstatning for, at vi ikke have Adgang til Fortjeneste ved Privatbaneanlæg, samt for Afsavn af Pensionsret og Tantième, tillade os at henvise til medfølgende Bilag, er det vor ærbødige Henstilling, at det højtærede Statsbaneudvalg ved Affattelsen af Betænkningen vil tage Hensyn til det ovenfor anførte, saaledes at der tillægges en passende Del af Personalet Pensionsret med Anciennitet fra Ansættelsen i Anlægenes Tjeneste.

København, 11. Marts 1912.

G. Valentiner. **Hj. Christiansen.** **Aug. Jürgenssen.** **V. Busk.**

Hermed 1 Bilag.

Med Hensyn til det Tillæg paa 10 pCt., som vi hidtil have oppebaaret for Afsavn af Adgang til Fortjeneste ved Privatbaneanlæg m. v., skulle vi endnu tillade os at bemærke følgende:

En Pensionsret som den, de gældende Love hjemle Statsbanernes Funktionærer og deres Familier, og som i Virkeligheden kun koster Staten 3 à 4 pCt. af Lønningen, er meget dyr at erhverve for Enkeltmand, naar det skal ske ved Forsikring, og kan overhovedet kun delvis købes, saaledes kan man saa vidt os bekendt ikke i noget Selskab tegne en Livrente, begyndende paa ubestemt Tid ved indtrædende Arbejdsudygtighed paa Grund af Sygdom.

En kombineret Forsikring, omfattende Livrente, Overlevelsesrente og Ulykkesforsikring, der saa fuldstændig som Forholdene tillade det, men dog kun mangelfuldt, skaffer os den samme Pensionsfordel, som vi have Udsigt til i ligeartede Stillinger under Statsbanedriften, vil i aarlig Præmie koste over 800 Kr., medens de 10 pCt. Tillæg til Lønningen + de 5 pCt. Afdrag, som de pensionsberettigede Tjenestemænd lide, for vort Vedkommende for Tiden kun udgøre ca. 600 Kr., der tillige skulle dække de øvrige i Ministeriets Skrivelse af 14. Marts 1906 omtalte Afsavn, i hvilken Henseende det maa tages i Betragtning, at vi i de yngre Aar netop arbejdede for temmelig knappe Lønninger i Forventning om senere at erholde Adgang til Fortjeneste ved Privatbaneanlæg.

Naar Spørgsmaalet endvidere bliver om Værdien af det 15. pCt.s Tillæg, som vi allerede have oppebaaret, maa det ikke glemmes, at Præmiebeløb, der ere erlagte for de ovennævnte Forsikringsarter, maa betragtes som saa godt som fuldstændigt tabte, naar Forsikringen afbrydes.

København, 11. Marts 1912.

G. Valentiner. Hj. Christiansen. Aug. Jürgenssen. V. Busk.

Bilag 16.

København, den 17. September 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Da det højtærede Udvalg under sit Arbejde vedrørende Overvejelse af en mere hensigtsmæssig Ordning af Statsbanernes Styrelsesform og Drift ogsaa vil komme til at beskæftige sig med »Anlægene af nye Statsbaner«, tillade vi undertegnede Ingeniører, som ere ansatte ved nævnte — under Generaldirektionen sorterende — Afdeling, os herved ærbødigst at anmode Udvalget om, at vore Forhold samtidig maa blive tagne op til Drøftelse, idet vi angaaende vor Stilling tillade os at oplyse følgende:

Som det vil være Udvalget bekendt, bestaa Anlægene af nye Statsbaners Ingeniørpersonale, i Henhold til den under 14. Marts 1906 af Ministeriet for offentlige Arbejder trufne Ordning, dels af et Antal ministerielt ansatte Ingeniører, dels af et Antal af Generaldirektøren og Direktøren for Baneafdelingen ansatte Ingeniører.

For de ministerielt ansatte Ingeniører bleve Lønninger fastsatte i Overensstemmelse med de Lønningsklasser, der ere gældende for tilsvarende Stillinger under Statsbanedriften, og for de øvrige Ingeniørers Vedkommende traf Generaldirektionen den Bestemmelse,

at Generaldirektøren og Direktøren for Baneafdelingen selv fastsætte Lønningerne for de af dem ansatte Ingeniører,

at disse Lønninger kunne stige med 300 Kr. aarlig til 3,000 Kr. samt

at Lønninger paa over 3,000 Kr. i hvert enkelt Tilfælde fastsættes af Generaldirektionen.

Da denne Ordning i April 1906 traadte i Kraft, havde Anlægene af nye Statsbaner ialt 12 ministerielt ansatte Ingeniører og 11 af Generaldirektøren og Banedirektøren ansatte, blandt hvilke sidste vare 7 af de undertegnede, og saa vel disse som de i de nærmest følgende Aar ansatte mente bestemt at kunne gøre Regning paa en fortsat Udvikling i Anlægenes Arbejde, saaledes at ikke alene Antallet af ministerielt ansatte Ingeniører bibeholdtes, idet mulige Vakancer kom os tilgode, men tillige at flere i Fremtiden kunde opnaa ministeriel Ansættelse. Desuden havde vi haabet, at der — som antydet i Generaldirektionens Skrivelse af 30. November 1905 til Ministeriet for offentlige Arbejder — kunde blive etableret en Vekselvirkning mellem Statsbanedriftens og Anlægenes Personaler, saaledes at man ved at overflytte Ingeniører fra Anlægene til Driften kunde komme over Tider, hvor Arbejdet ved Nyanlæg eventuelt kunde være mindre omfattende end sædvanlig.

I de siden 1906 forløbne Aar ere disse vore Udsigter til at naa frem til bedre Stillinger inden for Etaten imidlertid ganske glippede, thi dels ere de ministerielle Stillinger, der ere blevne ledige derved, at en Kontorchef og to Ingeniører i Baneingeniørklassen ere overgaaede til andre Stillinger, samt ved at to Afdelingsingeniører ere døde, ikke blevne besatte, og dels er den nævnte Vekselvirkning med Driften ikke kommen i Stand. Da der tværtimod i Aarenes Løb ved Statsbanedriften jævnlig blev antaget nye Ingeniører udefra uden Hensyn til Anlægenes Personale, forsøgte vi i September f. A. en Henvendelse til Generaldirektionen, men Resultatet heraf har hidtil kun været, at en Ingeniør med ca. 7 Aars Praksis ved Anlægene er bleven overflyttet til Driften som Aspirant. Forholdet ved Anlægene er nu det, at de ministerielt ansatte Ingeniørers Antal er blevet reduceret til 7, medens de af Generaldirektøren og Banedirektøren ansattes Antal samtidig er steget til 12, der have en Middelanciennitet af ca. 6 Aar, idet enkelte endog have været ansatte i over 9 Aar.

Vor Stilling i Øjeblikket er da den, at vi tilsyneladende staa uden nogen som helst Mulighed for Avancement hverken ved Anlægene eller ved Driften, og den Udsigt, vi have til uden for Statsbanerne at opnaa nye tilfredsstillende Virksomheder, er meget

ubetydelig, thi dels vil vor Alder lægge os Hindringer i Vejen, og dels have vi ved vort forholdsvis mangeaarige Arbejde i Statsbanernes Tjeneste specialiseret os i en Branche, der uden for nævnte Etat kun kan ventes at komme os til gode i et meget begrænset Antal Stillinger.

Naar vi derfor nu i al Ærbødighed tillade os at besvære det højtærede Udvalg med denne Redegørelse over vore Forhold og samtidig anmode om, at Udvalget under Arbejdet paa en eventuel Omorganisation af »Anlægene af nye Statsbaner« vil tage under Overvejelse, at der sikres os bedre Avancementsmuligheder og efterhaanden mere betryggende Ansættelser end vore nuværende, er det i Haabet om, at Udvalget vil erkende, at Statsbanernes Tarv derved samtidig tjenes, idet den forholdsvis betydelige Erfaring paa Jernbaneteknikens nyeste Omraader, vi have høstet ved i Statsbanernes Tjeneste at deltage i saa omfattende og lærerige Nyanlæg som Centralværkstederne i København, Personbanegaardsanlægget, Dobbeltsporet over Fyen, Ombygningen og Anlægget af Vejle—Give—Herningbanen, Forarbejderne for Storstrømsbroen m. m., ogsaa rettelig burde komme Statsbanerne til gode ved Udførelsen af kommende Nyanlæg.

At saadanne Nyanlæg i den nærmest overskuelige Tid ville nødvendiggøre et særligt — eventuelt under Baneafdelingen sorterende — Kontor, forekommer os givet, idet der dels forestaar Udførelsen af de Jernbaneanlæg, til hvilke der i Henhold til Loven af 27. Maj 1908 i en længere Aarrække kan bevilges store Beløb, dels vil komme Anlæg, til hvis Udførelse der i en forholdsvis nær Fremtid kan forventes betydelige Nybevillinger, som f. Eks. til den ydre Godsbane i København, Elektrificering af Nærtrafikken samme-steds, Dobbeltsporet Hellerup—Klampenborg, Storstrømsbroen, Rødby—Femern Ruten, Dobbeltsporet paa den jydske Østbane m. m., og det er derfor vort Haab, at der ved et saadant Kontor maatte være Mulighed for at oprette en Del faste Stillinger, hvortil vi kunde avancere under samme Vilkaar som Ingeniørerne ved Statsbanedriften, samt at vi, dersom et saadant Kontor, der formentlig til Tider vilde komme til at beskæftige et forholdsvis stort Antal underordnede Ingeniører, ikke i sig selv skulde kunne byde alle disse Avancementsmuligheder, da med Tiden, med samme Ret som vore samtidige i Driften, kunde avancere over i de derværende overordnede Stillinger, til hvilke vi formentlig maa siges at være særlig godt kvalificerede.

Ærbødigst

Olaf J. Andersen.	**N. L. Boesen.**	**P. M. Bülow.**
Johs. Demandt.	**V. Hahn.**	**H. C. G. E. Lippert.**
Alb. V. M. Nielsen.	**A. M. Poulsen.**	**H. L. Schlegel.**
Otto Schreiber.	**Carl Thomsen.**	**J. Wind.**

Togpersonalets Forening.

København, den 21. December 1911.

Bilag 17.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Da Hs. Ekscellence Ministeren for offentlige Arbejder har henvist os til det højtærede Udvalg angaaende den for vor Forenings Medlemmer saa vigtige Sag: »*Genindførelsen af Pakmesterstillingen*« anmode vi herved det højtærede Udvalg om at interessere sig for den og anbefale dens Fremme.

Togpersonalet var, indtil Lønningsloven af 1903 traadte i Kraft, delt i 3 Klasser: Togførere, Pakmestre og Konduktører; men ved denne Lov bleve de to sidstnævnte Klasser slaaet sammen til en: »Togbetjente«, og disse bleve endda ved Lønningsloven af 1908 kun satte i 2. Lønningsklasse. De Portører, som ønske denne Stilling, maa for at opnaa den, bestaa en Eksamen, ved hvilken endog 25 à 30 pCt. af dem, der melde sig frivilligt, falde igennem, og dog faa de, naar de blive Togbetjente kun 30 Kr. om Aaret mere, end de vilde have som Portører, hvis de ikke have Godtgørelse for Rangeringstjeneste, thi saa have de lige saa meget som Togbetjente og have endda Udsigt til at blive Overportører og derved straks komme i 5. Lønningsklasse uden at tage nogen Eksamen.

Hertil kommer yderligere, at den eneste Fremgang, der er at opnaa for Togbetjente, er, at de, efter at have bestaaet en ny Eksamen, kunne avancere til Togførere. Men Udsigten hertil er rykket saa langt ud, at de, der for Tiden forfremmes til denne Stilling, ere ved 50 Aars Alderen, og der er ingen Haab om, at det vil gaa hurtigere for Fremtiden, da der efter Finanslovforslaget for 1911—12 kun findes 241 Togførere men derimod 962 Togbetjente, altsaa 4 Gange saa mange. Hvis man forudsætter, at en Mand kan køre i 30 Aar, hvilket er højt regnet, vil han dog kun kunne gøre Regning paa at være Togfører i 6 Aar, og har saaledes ikke meget Haab om at naa de højeste Lønningssatser for denne Stilling. En Togfører naar først Slutlønnen efter 12 Aars Forløb, hvis han har været paa højeste Løn som Togbetjent, da han blev forfremmet, ellers varer det 16 Aar.

Der er saaledes kun daarlige Udsigter til Avancement trods dette, at Togbetjentene maa gøre sig megen Umage og gentagne Gange fremstille sig til de befalede Prøver, og det er derfor ikke underligt, at disse meget ønske noget før at kunne indtræde i en selvstændigere Stilling, som Pakmester-Stillingen er.

Forholdet er desuden saaledes, at Administrationen ikke kan undvære Pakmester-Stillingen, men fordrer, at en bestemt Mand i hvert Tog skal beordres til denne Tjeneste, og at det skal noteres paa Tograpporten, hvem der har udført den. Der hviler nemlig et forholdsvis stort Ansvar paa den Mand, idet han skal modtage og aflevere det Gods med Ekspeditionspapirer, der forsendes med Toget. Han er ansvarlig for, at alt bliver rigtig modtaget, rigtig indlæsset i de dertil bestemte Vogne og rigtig stuvet, saa at det ikke lider nogen Skade under Transporten. Han er ligeledes ansvarlig for, at det igen bliver udlæsset paa Bestemmelsesstationen, at det er ubeskadiget og er ledsaget af de foreskrevne Papirer. Endelig skal han paa samme Maade modtage og fordele Statsbanernes Pengeforsendelser og tjenstlige Korrespondance.

Stillingen er altsaa virkelig af stor Betydning, og der skal fortrinsvis til denne Tjeneste anvendes ældre, paalidelige og veltjente Folk, som ere godt inde i alle tjenstlige Bestemmelser vedrørende Godstransporten, nøje kendte med de Transportveje og Ruter, som skal benyttes, og ved, hvor alle Stationer i Danmark og de vigtigste i vore Nabolande ligge. Ved at anvende særligt kyndige Folk til denne Tjeneste vil Statsbanerne desuden kunne spare mange Penge, idet der da ikke vil indløbe saa mange Fejl, og som Følge deraf ikke forekomme saa mange Erstatningssager for fejlgaaet og bortkommet Gods, og det, at man dog fortrinsvis anvender de ældre til denne Tjeneste, er ikke ensbetydende med at have virkelige Pakmestre; thi paa en Station kan der fortrinsvis være ældre Togbetjente, paa en anden kun unge.

Naar derfor som anført Udsigterne til Avancement ere saa smaa, og en Del af Togbetjentene alligevel maa udføre en særlig Tjeneste af saa stor Betydning, tør vi saa ikke haabe, at man igen vil indrømme os en særlig Stilling for denne Tjeneste. Vi vente derved at opnaa, at de ældre Togbetjente, som udnævnes til Pakmestre, komme i en højere Lønningsklasse, formentlig i 5., og at de faa en forholdsvis roligere Tilværelse, selv om der ikke bliver mindre Arbejde for dem, idet man dog saa vil fritage dem for saadanne Arbejder, som ikke passer for ældre Mænd, f. Eks. at gaa paa Siden af Toget for at billettere, at til- og frakoble Vogne o. s. v., hvilke Arbejder den ældre nu kan sættes til lige saavel som den yngre. Det bliver altsaa en Fordel for dem at være udnævnte til Pakmestre, selv om man af financielle Hensyn ikke for Tiden kan gaa med til en forøget Udgift.

Da vi endvidere formene, at der indenfor Administrationen findes Sympati for Sagen, anmode vi det højtærede Udvalg om at anbefale, at Pakmester-Stillingen genindføres.

Ærbødigst

paa Hovedbestyrelsens Vegne

H. J. Jensen,
Formand.

Johnstrups Allé 7, St. V.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Bilag 18.

København, den 14. Marts 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Man skal herved tjenstligt udbede sig en Udtalelse fra Udvalget over vedlagte, med den ligeledes hosfølgende Skrivelse af 22. f. M. fra Generaldirektionen for Statsbanerne, hertil fremsendte Andragende, hvori Togpersonalets Forening anholder om, at der maa blive givet Tjenestemænd af Underklasserne ved Statsbanerne Adgang til at avancere til de Stillinger, som nu ere forbeholdte Overklasserne.

Med Svaret i Sagen bedes det indesluttede tilbagesendt hertil.

P. M. V.

F. Nordlien.

Frederik V. Petersen,
Fm.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag A.

København B., den 22. Februar 1912.
1 Bilag.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

÷ Fra »Togpersonalets Forening« har man modtaget hoslagte, til Ministeriet stilede Andragende om en udvidet Adgang for Tjenestemænd af Underklasserne til at forfremmes til de Stillinger, som nu ere forbeholdte Overklasserne. Andragendet har været forelagt Trafikafdelingen, der har afgivet følgende Udtalelse, hvortil Generaldirektionen kan slutte sig:

»Ved hermed at tilbagesende det med Hr. Generaldirektørens Skrivelse af 30. December f. A., 27200, fulgte Andragende fra »Togpersonalets Forening« skal man i Anledning af det deri indeholdte Forslag om, at *alle* nyansatte eller nyantagne ved Trafikafdelingen fremtidig skulde begynde som Stationsarbejdere, uden at der som Betingelse for Antagelsen skulde kræves nogen Eksamen, bemærke, at der formentlig ikke er Anledning til nærmere at drøfte dette Spørgsmaal. Saa længe Staten opretholder et Skolevæsen, der er ordnet saaledes, at en Del af de skolesøgende faar en videre Uddannelse end andre, maa Statsbanerne — i Lighed med andre Statsinstitutioner — indrette sig derefter og rekruttere Kontorpersonalet med Emner, der møde med Bevis for, at de have tilegnet sig et saadant Maal af Kundskaber, som i Almindelighed maa anses for nødvendigt for dem, der skulle kunne gøre Fyldest i de paagældende Stillinger.

Med Hensyn til det subsidiært fremsatte Ønske om, at det fremtidig maa blive tilladt Togbetjente at overgaa til Assistentstillingen efter gennemgaaet Kursus paa Jernbaneskolen og efter at have bestaaet den afsluttende Prøve dersteds, skal man udtale, at man — bortset fra ganske særlige Tilfælde — ikke kan anbefale, at en saadan Tilladelse gives, selv om vedkommende har bestaaet almindelig Forberedelseseksamen eller en tilsvarende Eksamen. En saadan Uddannelse vilde nemlig, under Forudsætning af, at Togbetjentene under samme skulde beholde Lønning som saadanne blive væsentligt dyrere for Statsbanerne end Uddannelsen af en Elev til Assistent.

Foruden at en saadan Uddannelse vilde blive ret kostbar for Statsbanerne, da man jo maatte lade de paagældende Togbetjente beholde deres Løn under Uddannelsen, vilde den tillige lide af den væsentlige Mangel, at de paagældende, der skulde erhverve sig den manglende Kontoruddannelse, i Almindelighed vilde være i en saadan Alder, hvor der kun er liden Udsigt til, at de vilde opnaa den Færdighed og Rutine, som maa forlanges af Kontorpersonalet, naar dettes Tal ikke væsentligt skal forøges.

Endelig skal man angaaende det i Andragendet udtalte Ønske om, at der maa blive givet Togførere Adgang til videre Avancement, bemærke, at Stationsforstandernes Forretninger i Tidens Løb saa vel for Jernbanens, Postvæsenets som Statstelegrafens Vedkommende ere blevne saa mangeartede og omfattende, at en Togfører, der ikke tidligere har været grundigt kendt dermed, ikke vil kunne magte en Stationsforstanderpost.«

Til yderligere Oplysning om det i Andragendet berørte Forhold tillader man sig at henvise til Skrivelse fra Generaldirektøren af 15. November 1905, 21008, jfr. Ministeriets Skrivelse af 12. Oktober s. A., E. 2682.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmøde den 21. ds. under Nr. 300.

Ambt.

J. Harhoff.

Togpersonalets Forening.

København, den 21. December 1911.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ansøgning.

Foreningen anmoder herved ærbødigst det høje Ministerium om, at der ved Statsbanerne maa blive Adgang for ansatte af Underklasserne til at avancere til de Stillinger, som nu ere forbeholdte Overklasserne.

Der findes ved Statsbanerne jo endnu det uheldige Forhold, at Tjenestemændene staa delte i en Over- og en Underklasse, og at det Skel, der findes mellem disse to Klasser, ikke kan overskrides. De, som en Gang ere ansatte i Underklasserne, skulle blive der, ligegyldigt hvilke Evner og Kundskaber de sidde inde med, ligegyldigt enten de vise Interesse for Tjenesten eller ikke.

Dette Forhold virker sløvende paa Personalet; der kan ikke blive Lyst til at anstrenge sig og gøre sig særlig Umage, naar man altid standses af dette: »*Du har en Gang begyndt som Arbejder, hører derfor ikke til den dannede Klasse og maa finde Dig i at blive, hvor Du er.*« Kunde dette forandres, vilde meget være vundet for Tjenestemændene, og der vilde da komme et hidtil ukendt Liv imellem dem. Der vilde blive Kappelyst og Virkelyst og en saa stor Interesse for Tjenesten, at den, der tilsidst vilde vinde mest ved Forandringen, vilde være Administrationen eller, rettere sagt, vor virkelige Arbejdsgiver, *Staten*.

Vi formene, at den heldigste Ordning af dette Forhold vilde være, om for Trafikafdelingens Vedkommende *alle* nyansatte maatte begynde som Stationsarbejdere, derefter være Portører og Togbetjente, før de fik Adgang til Jernbaneskolen. Adgang til denne skulde ikke være betinget af en eller anden Eksamen, men kun af Flid og god Opførsel i Tjenesten. Først ved Eksamen, som følger efter Kursuset paa Jernbaneskolen, stille Statsbanerne de Fordringer til Kundskaber, som ere nødvendige for at kunne forfremme Vedkommende.

Efter at have bestaaet Skolen bør Togbetjenten kunne blive Togfører, Assistent eller Stationsmester, hvilke 3 Stillinger bør stilles lige og have samme Ret til videre Avancement.

En saadan Ordning formene vi vilde være den heldigste for alle Parter, men skulde det høje Ministerium ikke kunne gaa saa vidt, anmode vi om, *at det dog maa tillades Togbetjente at gaa paa Jernbaneskolen, saaledes at de efter at have bestaaet den afsluttende Prøve for denne ogsaa kunne opnaa at blive Assistenter, samt at der igen maa gives Togførere Adgang til videre Avancement.*

En saadan Ret have disse nemlig haft indtil 1894, da ophørte den alene med den Motivering, at der saa ikke vilde blive Pladser nok for Assistenterne. Rundt om i Landet sidde imidlertid endnu flere forhenværende Togførere og gøre udmærket Fyldest som Stationsforstandere eller i lignende Stillinger, og det har ikke alene skadet Togførerne, at denne Adgang til Forfremmelse ophørte, det har ogsaa skadet Statsbanerne; thi disse ere bedst tjente med noget yngre Mænd som Togførere, medens de ældre gøre bedre Fyldest paa Stationerne.

En Forandring, som den vi ønske, vil ogsaa medføre bedre Forhold mellem over- og underordnede. De første, som selv have prøvet og udført de unges Ar-

bejde, ville bedre kunne forstaa dem, bedre kunne bedømme, hvad der kan udrettes, og hvorledes der bør arbejdes. De unge ville have mere Tillid til dem, der selv have udført samme Gerning og kunne vise, hvorledes den skal udføres.

Idet vi tjenstligt meddele, at en ligelydende Ansøgning er tilsendt Statsbaneudvalget af 1911, anmode vi det høje Ministerium om at interessere sig for denne Sag og gøre det muligt at arbejde sig frem ogsaa for Folk, som ere ansatte ved Statsbanerne.

Ærbødigst

Paa Foreningens Vegne

H. J. Jensen,
Formand.

POLYTEKNISK LÆREANSTALT
Teknisk Bibliotek

Dansk Jernbaneforbund,
Hovedbestyrelsen.

Bilag 19.

København B, den 10. Januar 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Kontinuation af en mundtlig Henvendelse, som en Deputation for vor Organisation ved en tidligere Lejlighed har rettet til det højtærede Statsbaneudvalg, tillade vi os ved nærværende at henstille til Udvalgets nærmere Undersøgelse og Overvejelse det formaalstjenlige i at fremsætte Forslag om en forandret Lønningsmaade for Statsbanernes daglønnede Banepersonale.

Det har igennem en lang Aarrække været det paagældende Personales Ønske at komme paa faste Maanedslønningssatser i Stedet for at være lønnede efter de nuværende ofte indenfor visse Grænser paa et vilkaarligt Skøn hvilende Daglønssatser. Vor Organisation har da optaget Sagen og samtidig med et Forslag om Lønningsforhøjelser, der bl. a. ere nødvendige af Hensyn til den indtraadte Dyrtid, fremsat et principalt Forslag om, at Lønningsmaaden for det daglønnede Banepersonale ligesom for det øvrige Personale maa blive faste Maanedslønninger. Vi føle os ikke alene overbeviste om, at en saadan Forandring i Lønningsmaaden vilde blive modtaget med Tilfredshed af det nævnte Personale; men vi anse den tillige for egnet til at fremkalde visse Besparelser i Baneafdelingens Regnskabsførelse og ved selve Lønningsudbetalingen.

Som det fremgaar af Posteringen paa Finansloven, er der ikke til Aflønning af Bane- eller Telegrafarbejdere opført nogen bestemt Sum. Disses Lønninger skjule sig paa Finanslovens § 6 (Finanslovforslagets § 2) under Udgifter til Banernes Vedligeholdelse og til Telegraf- og Signaltjenesten paa en Række af forskellige Konti. Denne Posteringsmaade medfører, at 352 Baneformænd Landet over maa føre en ret indviklet Konteringsliste, der har de samme Underkonti, som findes paa Finanslovens § 6 3. A., B. og C., og vi antage, at 40 Telegrafformænd ligeledes maa føre Konteringsliste for de Underkonti, som findes paa Finanslovens § 6 3. D. Paa disse Underkonti specificeres Arbejdets Art til de mindste Detailler, saaledes at Arbejdslønnen sammen med Priserne paa Materialier kan overføres paa Statsbanernes Regnskab som samlede Summer, der under ét rummer Omkostningerne for hver Art af Vedligeholdelse m. m.

Efter at Konteringslisterne ere udarbejdede, revideres og attesteres de af Overbanemestrene, som efter endt Kontrol indsende dem samlede til Banekredsene, hvorfra de atter gaa til de budgetlæggende Myndigheder og til Statsbanernes Regnskabsafdeling.

Endskønt vor Organisation ikke har nogen som helst Adgang til at efterspore Detaillerne i det Arbejde af Regnskabsførelse, som den anvendte Lønningskontering giver Anledning til, saa siger den sunde Fornuft os, at et Regnskabsvæsen, der allerede i sit Udspring bereder Baneformændene en ret vidtløftig Listeføring og Overbanemestrene en ikke mindre vidtløftig Kontrol dermed, ogsaa paa sin videre Vej igennem Statsbanernes Forvaltning skaber Arbejde, som vilde kunne spares, saafremt det daglønnede Banepersonale blev sat paa fast Maanedslønning, og Udgiften hertil opførtes paa en særlig Konto paa Finansloven, saaledes som det finder Sted for de maanedslønnede Depotarbejdere under Maskinafdelingen.

Maanedslønningssystemet indeholder fremfor den nu anvendte Lønningsmaade for det daglønnede Banepersonale bl. a. den Fordel, at selve Lønningsud-

betalingen indskrænkes til at foregaa 12 Gange om Aaret i Stedet for, at den nu finder Sted 26 Gange. Lønningsudbetalingen foregaar nu paa den Maade, at Overbanemestrene hver 14de Dag i Draisine berejser hver sin Strækning og samle Kolonnerne til Modtagelse af Lønning, efterhaanden som de naa frem. Denne Fremgangsmaade kræver ikke alene Udgifter til Dagpenge for Overbanemestrene og Draisinetrækkere, men den foranlediger tillige, at samtlige Kolonner paa Statsbanerne maa afbryde Arbejdet og samles et bestemt Sted for at modtage Lønning. Ved Overgangen til fast Maanedsløn vilde denne ret bekostelige Lønningsudbetaling bortfalde 14 Gange om Aaret; kunde den henlægges til Stationerne, vilde endog samtlige 26 Gange være sparet.

Vi ere ikke blinde for, at Overbanemestrenes almindelige Tilsynspligt gør det nødvendigt for dem at foretage Rejser paa deres Strækning; men vi føle os ikke overbeviste om, at den Rejse, der skal foretages paa bestemte Dage og i Udbetalingsøjemed, netop falder paa de Dage, da Tilsynet kunde være mest nødvendigt, ligesom det heller ikke af Hensyn til Hovedformaalet — Lønningsudbetalingen — kan blive særlig grundigt.

Naar Statsbanernes Administration hidtil har modsat sig Ønsket om, at det daglønnede Banepersonale sættes paa Maanedsløn, da tro vi at vide, at denne Modstand hovedsagelig grunder sig paa Frygten for, at Udgiften til Maanedsløn vilde overstige Udgiften til Daglønninger for den samme Arbejdsstyrke, fordi der under Maanedslønningssystemet ogsaa vilde blive betalt fuld Lønning for Sygedage, for hvilke der nu efter Statsbanernes Ordre E. 38 kun udbetales de daglønnede en Pengehjælp paa indtil $^3/_4$ — under visse Forhold $^7/_8$ — af den normerede Dagløn. Men det maa da heller ikke overses, at der under Maanedslønningssystemet vil kunne indvindes Besparelser ved, at Overtidsbetalingen, der ogsaa betales for alt Arbejde, som udføres paa Søn- og Helligdage, vil bortfalde, og denne Besparelse vil sandsynligvis kunne skaffe rigelig Dækning for de forøgede Udgifter under Sygdomsforfald.

Under disse Omstændigheder forekommer det os, at en Overgang fra Dagløn til Maanedsløn vilde blive til gensidig Fordel for Statsbanerne og Banepersonalet. Statsbanerne ville formentlig kunne indvinde ikke ubetydelige Besparelser ved Regnskabsførelsen og Lønningsudbetalingen, samtidig med at de afskaffe et vilkaarligt Lønningssystem, som har været en bestandig Kilde til Utilfredshed blandt de daglønnede. Vi gøre os derfor Haab om, at Statsbaneudvalget vil optage dette Forhold til nøje Overvejelse.

P. H. V.

Ærbødigst

J. Christophersen.

C. Petersen.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

København, den 12. Februar 1912.

Bilag 20.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Man skal herved tjenstligt udbede sig en Udtalelse fra Udvalget over hoslagte Sag, hvorunder Hovedbestyrelsen for »Dansk Jernbaneforbund« anholder om, at der maa blive søgt Bevilling til nogle nærmere angivne Lønningsforhøjelser for Statsbanernes maanedslønnede Depotarbejdere og det faste daglønnede Personale ved Baneafdelingen.

Med Svaret bedes det indesluttede tilbagesendt hertil.

Th. Larsen.

G. Gjødesen.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag A.

København B., den 16. December 1911.

3 Bilag.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Vedlagt tilsender man Ministeriet en fra Dansk Jernbaneforbund, Hovedbestyrelsen, under 13. Maj d. A. modtaget Skrivelse med 2 Bilag, i hvilken der ansøges om, at der paa Finansloven maa blive søgt Bevilling til Lønningsforhøjelser for de maanedslønnede Depotarbejdere og det faste daglønnede Personale under Baneafdelingen, saaledes at disses Lønninger komme paa Højde med de i Bilagene angivne. Man skal i Sagens Anledning tillade sig at bemærke følgende:

I. *De maanedslønnede Depotarbejdere* opnaaede ved de fra 1. April 1908 indførte nye Lønningsbestemmelser — jfr. Ministeriets Skrivelse af 8. Maj 1909, E. 1184 — en gennemgaaende Lønningsforbedring paa ca. 200 Kr. aarlig pr. Mand. Dette meget betydelige Tillæg, der delvis skyldtes, at man ønskede at gennemføre visse almindelige Principper f. Eks. Lønningssatser, som svarede til dem, der vare anvendte ved Lønningsloven, har i Forbindelse med vedkommende Tjenestemænds tidligere gentagne Lønningsforbedringer bevirket, at deres Lønning i Forhold til andre ligestillede Tjenestemænds maa anses for meget god. Alene af denne Grund vil Generaldirektionen ikke kunne anbefale, at der nu atter skulde ydes vedkommende noget Tillæg, men det bør tillige bemærkes, at den foreslaaede Lønningsforbedring, der gennemsnitligt vilde udgøre ca. 10 pCt. af deres nuværende Lønning, og som for Driftsaaret 1912—13 vilde medføre *en Udgiftsforøgelse* paa Konto 4 C. 1. b. 1. *af ca. 74,500 Kr.*, vilde bevirke, at nogle af de maanedslønnede Depotarbejdere, nemlig alle de, hvem der som Vogn-, Maskin- og Magasinpassere efter de nugældende Lønningsbestemmelser ere tillagte et aarligt Honorar paa 96 Kr., kom op paa en Lønning, der var større end den, der oppebæres af Portører (1ste Lønningsklasse) efter Fradrag af Pensionsbidraget. Ligeledes vilde de maanedslønnede Depotarbejdere, der gøre Tjeneste som Pudserformænd og som saadanne oppebære et aarligt Honorar paa 240 Kr., ved den foreslaaede Lønningsforbedring opnaa en Lønning større end den, der er tillagt Magasinformænd (4de Lønningsklasse) efter Fradrag af Pensionsbidraget. Et saadant Forhold vil efter Generaldirektionens Formening være i høj Grad urimeligt og sikkert medføre Utilfredshed blandt de nævnte Tjenestemænd inden for Lønningsklasserne.

Saafremt de maanedslønnede Depotarbejdere derimod skulde ønske at overgaa til Timeløn og ligestilles med de timelønnede Remisearbejdere, der, som Forholdene have udviklet sig, gennemgaaende ere bedre stillede, vil der efter Generaldirektionens Formening intet være til Hinder for at tage en saadan Ordning under nærmere Overvejelse, i Fald Ministeriet maatte finde Anledning dertil.

II. Med Hensyn til *det faste daglønnede Personale under Baneafdelingen* skal man først henlede Ministeriets Opmærksomhed paa, at der i begge de foreliggende Forslag — saa vel det principale som det subsidiære — foreslaas indført Alderstillæg. Da det omhandlede Personale imidlertid udelukkende udfører rent legemligt Arbejde, og da Arbejdsevnen i denne Henseende synker med Alderen, kan der formentlig ikke være Tale om at gaa over til en saadan Ordning.

a) Vedrørende *det principale Forslag*, der gaar ud paa at lade vedkommende Personale overgaa til at blive maanedslønnet, skal man særlig bemærke, at den Omstændighed, at der for det maanedslønnede Personale i langt højere Grad end for det dag- og timelønnede foreligger Fristelser til at melde sig syg — hvilken Fristelse sætter sine tydelige Spor i det for vedkommende Tjenestemænd virkelig forefaldende Antal Sygedage — taler afgørende mod at imødekomme dette Forslag. Dets Gennemførelse vilde desuden let medføre, at de paagældende Tjenestemænd kunde føle sig staaende uden for Arbejderstanden og til en vis Grad hævet over at udføre det rent legemlige Arbejde, som kræves af dem, ligesom der let kunde opstaa Vanskeligheder med Hensyn til Udførelsen af Overarbejde og Afløsningstjeneste m. v.

b) *Det subsidiære Forslag* gaar i Hovedsagen ud paa en betydelig Lønningsforbedring, hvis Gennemførelse vilde koste Statsbanerne ca. *1 Million Kroner* om Aaret, hvorhos det bør betænkes, at en yderligere Udgiftsforøgelse vilde medføres derigennem, at Betalingen til Ekstraarbejdere nødvendigvis maa stige samtidig med de faste Arbejderes og i tilsvarende Forhold.

Bortset fra, at dette Forslag alene af Hensyn til disse meget betydelige Udgiftsforøgelser paa ingen Maade vil kunne anbefales under de nu foreliggende Forhold, skal man bemærke, at det i hvert Fald for Tiden maa anses for ganske unødvendigt at skride til nogen Lønningsforbedring for de paagældende Tjenestemænd, da disse maa siges i Forvejen at være endog særdeles velstillede i Sammenligning med den langt overvejende Del af Arbejdere i privat Virksomhed efter ved de nugældende Lønningsbestemmelser at have opnaaet et gennemsnitlig Tillæg af 150 Kr. aarlig, hvoraf ca. 70 Kr. som ren Lønningsforhøjelse og ca. 78 Kr. som Erstatning for Bortfaldet af den noget uvisse Indtægt gennem Tantième, beregnet til sidstnævnte Gennemsnitsbeløb for Driftsaarene 1903—04, 1904—05, 1905—06 og 1906—07.

Sluttelig skal man bemærke, at det ikke forholder sig rigtigt, naar det i Hovedbestyrelsens Skrivelse som Begrundelse af Andragendet i det hele anføres, at de nugældende Lønningsbestemmelser for de maanedslønnede Depotarbejdere og det faste daglønnede Personale under Baneafdelingen blev fastsatte under Hensyn til, at store Dele af Personalet i de laveste Lønningsklasser i Gruppe A efter Loven af 27. Maj 1908 § 1 maa lide betydelige Afkortninger indtil 1. April n. A. Meningen med den Lønningsforbedring, der den Gang blev tilstaaet de paagældende, var netop, at man derigennem skulde opnaa en i hvert Fald inden for en rum Tid endelig Ordning af vedkommende Lønningsspørgsmaal, og den Omstændighed, at andre Dele af Personalet faktisk opnaa en Forbedring af deres Lønning fra 1. April n. A. som Følge af den nævnte Afkortnings Bortfald, kan paa ingen Maade medføre Nødvendigheden af en Forbedring af Lønningen for det her omhandlede Personale. Dette Personale blev jo tværtimod særlig begunstiget derigennem, at man straks tilstod vedkommende den fulde Lønningsforbedring uden nogen som helst Afkortning — for de maanedslønnede Depotarbejderes Vedkommende endog uanset, at ca. 400 af disse opnaaede en Lønningsforbedring paa over 20 pCt., jfr. Skrivelse herfra af 25. Januar 1909, J. Nr. 1716. Dette burde yderligere mane vedkommende Tjenestemænd til i hvert Fald i en Række Aar at dæmme op for Ønsker om nye Lønningsforbedringer.

Man skal efter det saaledes anførte — uden i øvrigt at komme nærmere ind paa Enkelthederne i Forslagene — tillade sig at indstille, at der meddeles Hovedbestyrelsen for Dansk Jernbaneforbund, at man under de foreliggende Omstændigheder ikke ser sig i Stand til at tilstaa det omhandlede Personale nogen Lønningsforbedring i Overensstemmelse med de foreliggende Forslag, og at altsaa Forhandling — der i øvrigt i Henhold til Ministeriets Skrivelse af 17. Juni d. A., J. Nr. 2897 g, E 1631, maatte finde Sted efter Reglerne i Ordre E 88 (gl. Nr. D 880), maa anses som formaalsløs, medmindre Forbundet skulde ønske Spørgsmaalet om de maanedslønnede Depotarbejderes Overgang til Timeløn taget op til Behandling. Det bør formentlig dog straks tilkendegives Hovedbestyrelsen, at Bestemmelser vedrørende Personalet aldrig — saaledes som anført i alle 3 foreliggende Forslag — ville kunne fremtræde som en Overenskomst mellem Generaldirektionen og Dansk Jernbaneforbund, men fastsættes alene af Administrationen, jfr. Skrivelse herfra af 11. Juni 1909, J. Nr. 12690, vedrørende Forhandlingssagen.

Det bemærkes, at Grunden til, at nærværende Sag først nu fremsendes herfra, er, at man — foruden en forlængst fra Maskinafdelingen modtagen Erklæring i Sagen — endvidere har maattet afvente en Udtalelse fra Baneafdelingen, hvilken Udtalelse man paa Grund af Direktør Juuls langvarige Sygdom først modtog den 13. f. M.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmøde den 5. ds. under Nr. 1746.

Ambt.

J. Harhoff.

Dansk Jernbaneforbund.
Hovedbestyrelsen.

Underbilag B.

København B., den 13. Maj 1911.

24 Bilag.

Til Generaldirektionen for Statsbanerne.

Ved nærværende skulle vi tillade os at andrage den højtærede Generaldirektion om, at der paa Statsbanernes Budget for 1912—13 maa *blive søgt Bevilling til Lønningsforhøjelser for de maanedslønnede Depotarbejdere og det faste daglønnede Personale ved Baneafdelingen*, saaledes at disse komme paa Højde med de i vedlagte Forslag angivne.

Beslutningen til Fremsættelsen af disse Ønsker blev taget paa Dansk Jernbaneforbunds Kongres i 1909, da man den Gang gik ud fra og fremdeles maa gaa ud fra, at Lønningerne, der vare fastsatte paa de nugældende Lønningsbestemmelser, henholdsvis for de maanedslønnede Depotarbejdere og det *faste* daglønnede Personale ved Baneafdelingen, ved disse Lønningsbestemmelser blev fastsat under Hensyn til, at store Dele af Personalet i de laveste Lønningsklasser af Gruppe A. efter Lønningsloven af 27. Maj 1908 indtil 1. April 1912 maatte lide betydelige Afkortninger til Statskassen, og at disse Afkortningers Bortfald maatte medføre tilsvarende Lønningsforbedringer for Personalet i Gruppe B., da Lønningsforhøjelsen, der for det daglønnede Banepersonales Vedkommende opnaaedes ved de nugældende Lønningsbestemmelser ud over Dækning for Tab af Tantième, for de fleste af disse kun androg 15 Øre pr. Dag, hvilket Tillæg, regnet efter 305 Arbejdsdage, udgør Kr. 45,75 aarlig.

Forslagene, der have været udsendte til Behandling i de af det paagældende Personale dannede Afdelinger under Forbundet, har dèr vundet udelt Tilslutning, og vi skulle tillade os at omtale dem med følgende Bemærkninger:

De maanedslønnede Depotarbejdere have, idet de indse Umuligheden af for Øjeblikket at blive henførte til 1ste Lønningsklasse under Lønningsloven af 27. Maj 1908, i alt væsentligt ønsket at bibeholde Affattelsen i de nugældende Lønningsbestemmelser, til hvilke vi, som det vil ses af medfølgende Bilag, have tilladt os at stille to Ændringsforslag.

Det daglønnede Personale under Baneafdelingen har igennem mange Aar næret et brændende Ønske om at blive sat paa Maanedsløn, og vi have derfor for dette Personales Vedkommende tilladt os at fremsætte et principalt Forslag til Lønningsbestemmelser, som er ganske tilsvarende Lønningsbestemmelserne for de maanedslønnede Depotarbejdere.

I Tilfælde af, at den højtærede Generaldirektion under ingen Omstændigheder vil gaa med til en saadan Forandring i Lønningsmaade for det daglønnede Personale under Baneafdelingen, have vi endelig tilladt os subsidiært at fremsætte et Forslag, der i Hovedtrækkene slutter sig nær til de nugældende Lønningsbestemmelser for dette Personale.

Saafremt den højtærede Generaldirektion ikke skulde se sig i Stand til at imødekomme de i vedlagte Ændringsforslag til Lønningsbestemmelser for de maanedslønnede Depotarbejdere og det principale Forslag til Lønningsbestemmelser for det til Gruppe B. hørende Personale under Baneafdelingen fremsatte Ønsker *fuldt ud*, skulle vi herved tillade os at anmode om en mundtlig Forhandling om Forslagene.

P. H. V.

Ærbødigst

J. Christophersen.

C. Petersen.

Forslag

til

Lønningsbestemmelser for Baneafdelingens Personale af Gruppe B.

I.

Principalt Forslag.

§ 1.

Det ved Statsbanernes Baneafdeling fast ansatte Personale: Bane- og Telegrafhaandværkere, Bane- og Telegrafnæstformænd, Bane- og Telegrafarbejdere, Ledvogtere og Signalpassere, som henhører til den i Lov om Statsbanernes Ordning af 27. Maj 1908 nævnte Gruppe B., er fra 1. April 1912 underkastet nærværende Lønningsbestemmelser.

§ 2.

Det nævnte Personale er ansat med 3 Maaneders gensidig Opsigelsesfrist. Forseelser og Forsømmelser kunne dog medføre Afsked uden Varsel eller med kortere Varsel.

Ønsker nogen af det nævnte Personale at fratræde Tjenesten med kortere Varsel, maa han indgive Ansøgning derom.

Saafremt Afskedigelsen finder Sted efter vedkommendes eget Ønske og uden Pension, eller naar Afskedigelse, inden vedkommende har opnaaet Pensionsret, finder Sted med 3 Maaneders Opsigelse og ikke er foranlediget ved Tilskadekomst under Tjenestens Udførelse, kan den foretages af vedkommende Banebestyrer. I alle andre Tilfælde blive Spørgsmaal om Afskedigelse, eventuelt om Pension, forud at forelægge for Generaldirektionen.

§ 3.

Det her omhandlede Personale henføres til 4 Lønningssatser: a—d. Med Hensyn til, hvilken af disse Lønningssatser de paagældende skulle henregnes, gælde Reglerne i Lov af 27. Maj 1908 om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet § 1, 1ste og 2det Stk.

Saafremt det her omhandlede Personale er anvist Tjenestebolig, fastsættes Lønsatsen efter den By eller bymæssige Bebyggelse, i hvilken Tjenesteboligen er beliggende. I alle andre Tilfælde beregnes Lønsatsen efter den Personalet anviste Mødestation (Kolonnernes Hjemstedsstation).

Bane- og *Telegrafhaandværkere* lønnes saaledes:

a. 1,340 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,820 Kr.
b. 1,280 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,760 Kr.
c. 1,220 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,700 Kr.
d. 1,130 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,610 Kr.

Bane- og *Telegrafnæstformænd*, *Bane-* og *Telegrafarbejdere* samt *Ledvogtere* (ogsaa paaFællesposter) og *Signalpassere* lønnes saaledes:

a. 1,150 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,630 Kr.
b. 1,090 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,570 Kr.
c. 1,030 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,510 Kr.
d. 970 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,450 Kr.

Desuden tillægges der Bane- og Telegrafnæstformænd et aarligt Bestillingstillæg paa 96 Kr. hver og Ledvogtere paa Fællesposter Fribolig.

§ 4.

Uniforms- og Beklædningsgenstande leveres det her nævnte Personale i Henhold til Uniformsregulativet.

§ 5.

Med Hensyn til Afdrag i Lønnen for Tjenesteboliger, Kørepenge, Natpenge samt Godtgørelse for Tjenesterejser ved midlertidig eller varig Forflyttelse m. m. gælde tilsvarende Regler som for 1ste—5te Lønningsklasse, medmindre andet særligt bestemmes.

§ 6.

Lønningerne betales maanedsvis forud. Paa Søn- og Helligdage kan ingen Udbetaling fordres.

§ 7.

Ledvogtersker lønnes med Fribolig samt fra 50 Øre til 1 Kr. pr. Dag, og deres Tjenestetid maa ingen Sinde overskride 12 Timer pr. Døgn.

§ 8.

Disse Bestemmelser fremkomme som en imellem Statsbanernes Generaldirektion og Dansk Jernbaneforbund afsluttet *Overenskomst*. Generaldirektionen forbeholder sig til enhver Tid efter forudgaaende Forhandling med Dansk Jernbaneforbund Ret til at forandre eller ophæve Bestemmelserne.

II.

Subsidiært Forslag.

A. Almindelige Bestemmelser.

§ 1.

Det faste daglønnede Personale under Baneafdelingen ansættes af vedkommende Banebestyrer, henholdsvis Signalinspektør, der ligeledes kan forflytte det. Forfremmelser foretages af Banedirektøren.

Ingen kan faa fast Ansættelse, før han er fri for Militærtjeneste (herunder regnes ikke Indkaldelser under Hærens Reservebatailloner).

Fast Ansættelse sker i Følge Lov om Statsbanernes Ordning med 3 Maaneders gensidig Opsigelsesfrist. Forseelser og Forsømmelser kunne dog medføre Afsked uden Varsel eller med kortere Varsel.

Enhver, der ansættes fast, faar en skriftlig Udfærdigelse herom, indeholdende Angivelse af Tiden, fra hvilken hans *faste* Ansættelse regnes.

Forlader en daglønnet sin Tjeneste uden lovbefalet Opsigelse eller bevilget Afsked, betragtes han som afskediget af Statsbanernes Tjeneste. Er han pensionsberettiget, forelægges Pensionsspørgsmaalet for Ministeriet for offentlige Arbejder. Hele den Løn, han maatte have til gode paa det Tidspunkt, da han forlod Tjenesten, bortfalder.

Det faste daglønnede Personale kan afskediges af vedkommende Banebestyrer, henholdsvis Signalinspektør, for saa vidt Afskedigelsen finder Sted efter vedkommendes eget Ønske og uden Pension, eller naar Afskedigelsen, inden vedkommende har opnaaet Pensionsret, finder Sted med 3 Maaneders Opsigelse og ikke er foranlediget ved Tilskadekomst under Tjenestens Udførelse. I alle andre

Tilfælde bliver Spørgsmaalet om Afskedigelse, eventuelt om Pension, forud at forelægge for Generaldirektionen.

§ 2.

Daglønnen regnes, for saa vidt andet ikke i det efterfølgende er fastsat, pr. Arbejdsdag med Tillæg for Arbejde uden for denne samt for Arbejde paa Søn- og Helligdage. Arbejdsdagen regnes fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em.

Naar ingen anden Ordre foreligger, vil dog Arbejdsdagen være at indskrænke i Tiden fra 1. November til 14. Februar, saaledes som angivet nedenfor:

1.—31. Januar fra Kl. 7 Fm. til Kl. 5 Em.
1.—14. Februar fra Kl. 6½ Fm. til Kl. 5½ Em.
15. Februar—31. Oktober fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em.
1.—14. November fra Kl. 6½ Fm. til Kl. 5½ Em.
15. November—31. December fra Kl. 7 Fm. til Kl. 5 Em.

I ovenanførte Arbejdstid gives der Frokostpause fra Kl. 8½ til Kl. 9 Fm. og Middagspause fra Kl. 12 M. til Kl. 1½ Em. Paa de Dage, Arbejdstiden er indskrænket, er Middagspausen fra Kl. 12 M. til Kl. 1 Em.

I Tiden fra 1. November til 14. Februar kan Formandens foresatte, hvor Forholdene kræve det, udstrække Arbejdstiden til den normale Tid fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em., uden at der herfor kan beregnes nogen Overarbejdsbetaling.

Formanden eller hans foresatte kan, naar et Arbejdes hurtige Fremme eller Toggangen gør det ønskeligt, forlægge de ovenfor fastsatte Pauser til andre Tider inden for Arbejdstiden.

Disse Regler gælde ikke for Ledvogter- og Signalpassertjenesten, jfr. §§ 16 og 17.

Naar nogen udebliver fra Tjenesten, bortfalder Daglønnen for det Tidsrum, Udeblivelsen varer. Hver paabegyndt 3 Timers Udeblivelse regnes for ¼ Arbejdsdag. Dette gælder ogsaa, naar Tjenestefrihed er indrømmet, for saa vidt ikke særlige Bestemmelser foreligge.

Under Sygdom, der kan forlanges godtgjort ved Lægeattest, erholder den sygemeldte fuld Dagløn for de Dage, paa hvilke han vilde have været i Arbejde, om han havde været arbejdsdygtig. Skaffes den forlangte Lægeattest ikke, bortfalder Daglønnen.

Under Suspension kan udbetales indtil halv Dagløn efter nærmere Bestemmelse af vedkommende Banebestyrer, henholdsvis Signalinspektør, der ligeledes afgør, om Fribolig eller Boliggodtgørelse — for vedkommendes eller hans Hustrus Arbejde — kan bibeholdes under Suspensionen. Hvorvidt der senere kan udbetales den tilbageholdte Lønning eller Dele af denne, afgøres af den Myndighed, der paadømmer den til Grund for Suspensionen liggende Sag.

Dagløn betales ikke for den Tid, i hvilken der arbejdes efter særlig Akkord, undtagen som Forskud paa Akkordsummen.

§ 3.

Lønningen udbetales bagud snarest muligt og senest 6 Dage efter Forløbet af en Lønningsperiode, samt saa vidt muligt paa samme Dag i Ugen. Den første Lønningsperiode i hvert Regnskabsaar begynder den 1. April og ender den anden Lørdag i samme Maaned; de følgende Perioder omfatte hver 2 Uger. Udgøre de overskydende Dage i Slutningen af Regnskabsaaret mindre end 3, kunne de henlægges til den nærmest forudgaaende Lønningsperiode; i modsat Fald danne de en særskilt Periode.

§ 4.

Enhver, hvem der tildeles Tjenestebolig, er pligtig til at bebo den og har ikke Ret til at udleje eller overlade noget af den til Personer uden for vedkommendes Husstand. Vedligeholdelsen af Boligen samt Udredelsen af de samme paahvilende Skatter og Afgifter bæres af Statsbanerne, men Beboerne skal erstatte ituslagne Ruder og bortkommet Løsøre saa vel som al Skade, der tilføjes Boligen ved Overlast eller slet Behandling.

Arealer, som maatte være overladte ansatte til Haver eller deslige, skulle holdes i ordentlig og veldyrket Stand; de kunne til enhver Tid kræves afgivne til

Statsbanernes eget Brug, og de paagældende have ikke anden Rettighed over disse Arealer end den, der tilkommer dem som midlertidige Brugere.

Tjenesteboliger og de til dem hørende Arealer kunne til enhver Tid kræves fraflyttede. Saafremt den fraflyttende ikke afleverer Boligen i god og ren Stand, udføres de fornødne Arbejder for hans Regning.

Ved Tilbagelevering af Havearealer har Brugeren kun Ret til at borttage Blomster, Urter og Rodfrugter samt moden Træ- og Bærfrugt, medens Træer og Buskvækster og deres umodne Frugt skulle forblive, uden at der derfor tilkommer den paagældende noget Vederlag.

Kunne Rodfrugter ikke straks flyttes, kan Tilladelse til Efterflytning forventes given.

Udlejning af Boliger sker efter Regler, der fastsættes af Generaldirektionen.

I Tilfælde af Dødsfald kan der, naar Forholdene tillade det, indrømmes de efterlevende Tilladelse til at forblive i Tjenesteboligen i indtil 8 Uger uden Lejeafgift.

§ 5.

I Tilfælde af varig Forflyttelse tilstaas der den paagældende 6 Gange Daglønnen i Opholdspenge foruden Dagløn samt fri Befordring paa Statsbanerne i samme Omfang, som tilstaas det faste maanedslønnede Personale. Ved Forflyttelse inden for samme Opholdskommune bortfalde dog Opholdspengene, for saa vidt Forflyttelsen ikke har foranlediget beordret Bopælsforandring.

Naar nogen, der har lejet privat Bolig, forflyttes i Utide og godtgør, at han ikke kan frigøre sig for den hidtil hafte Bolig, tilstaas der ham endvidere Godtgørelse for det herved paaførte Tab. Ved Beregningen af denne Godtgørelse forudsættes, at den aarlige Leje ikke overstiger Daglønnen for 70 Arbejdsdage, og at Lejemaalet er indgaaet paa højst 3 Maaneders Opsigelse. Saadan Godtgørelse kan der ogsaa tilstaas ansatte, der selv eje den fraflyttede Bolig; Banebestyreren, henholdsvis Signalinspektøren, afgør i hvert enkelt Tilfælde, om den opgivne Lejeværdi er passende.

Beordres nogen forflyttet samtidig med eller i Anledning af Forfremmelse, eller sker en Forflyttelse ifølge Ansøgning, fremkaldt ved Opslag om ledig Post, bortfalde Opholdspengene; sker Forflyttelsen enten efter Ansøgning, der ikke er fremkaldt ved Opslag om ledig Post, eller i Anledning af Tjenesteforseelse, bortfalde saa vel Opholdspengene som Huslejegodtgørelsen, og der tilstaas kun Befordring paa Banen.

Grundlaget for Beregningen af Opholdspengene og Godtgørelsen er den før Forflyttelsen oppebaarne Dagløn, dog saaledes, at en midlertidig Daglønsforhøjelse ikke kommer i Betragtning.

Maa en daglønnet uden egen Skyld afstaa en ham tildelt Tjenestebolig, tilkommer der ham 6 Gange Daglønnen i Opholdspenge samt desuden saa meget pr. Dag i det Tidsrum, der maatte hengaa, inden der paany kan anvises ham Tjenestebolig, som Boligens Værdi er sat til, forudsat, at den paagældende vedblivende udfører den til Boligen knyttede Tjenestegerning. Hvorvidt der i særlige Tilfælde maatte være Grund til at tilstaa yderligere Erstatning, afgøres af Direktøren.

Om midlertidig Bortfjernelse fra Opholdsstedet henvises til de særlige Bestemmelser i § 13, hvilke Bestemmelser ogsaa gælde for saadanne Rejser, som ansatte efter Ordre foretage for at give Møde for Ret eller Øvrighed i offentlige og private Sager, som rejse sig af Statsbanernes Drift. Udgifter til nødvendig Befordring uden for Statsbanerne i den Anledning godtgøres efter Regning.

§ 6.

Klædningsgenstande og Uniformsstykker leveres i Overensstemmelse med de herfor gældende Forskrifter.

§ 7.

De daglønnede have Ret til at være Medlemmer af vedkommende Syge- og Begravelseskasse efter de for denne til enhver Tid gældende Bestemmelser.

§ 8.

Under Indkaldelser til Hærens Reserve-Bataillonerne udbetales der de daglønnede fuld Dagløn.

Ved Valg til Rigsdag og Kommunalbestyrelse gives der de valgberettigede ansatte, for saa vidt ikke uopsætteligt Arbejde, der er en Nødvendighed for Togenes sikre og rettidige Fremførelse, lægger Hindringer i Vejen derfor, fornøden Tjenestefrihed til Overværelse af Valghandlingen og Afgivelse af Stemme, uden at nogen Afkortelse i Daglønnen finder Sted.

§ 9.

Hvis nogen daglønnet ved nærværende Bestemmelsers Gennemførelse vilde faa mindre Dagløn end forinden, beholder han sin hidtidige Lønning, saa længe han forbliver i sin nuværende eller en tilsvarende Stilling, og indtil han opnaar en højere Dagløn.

§ 10.

Disse Bestemmelser fremkomme som en mellem Statsbanernes Generaldirektion og Dansk Jernbaneforbund afsluttet Overenskomst. Generaldirektionen forbeholder sig til enhver Tid efter forudgaaende Forhandling med Dansk Jernbaneforbund Ret til at forandre eller ophæve Bestemmelserne.

B. Særlige Bestemmelser.

§ 11.

Banehaandværkere og *Telegrafhaandværkere* lønnes saaledes:

a. 4,40 Øre daglig, stigende hvert 4de Aar med 40 Øre daglig indtil 6,00 Øre.
b. 4,20 Øre daglig, stigende hvert 4de Aar med 40 Øre daglig indtil 5,80 Øre.
c. 4,00 Øre daglig, stigende hvert 4de Aar med 40 Øre daglig indtil 5,60 Øre.
d. 3,70 Øre daglig, stigende hvert 4de Aar med 40 Øre daglig indtil 5,30 Øre.

Bane- og *Telegrafarbejdere* samt *Ledvogtere* (ogsaa paa Fællesposter) og *Signalpassere* lønnes saaledes:

a. 3,40 Øre daglig, stigende hvert 4de Aar med 40 Øre daglig indtil 5,00 Øre.
b. 3,20 Øre daglig, stigende hvert 4de Aar med 40 Øre daglig indtil 4,80 Øre.
c. 3,00 Øre daglig, stigende hvert 4de Aar med 40 Øre daglig indtil 4,60 Øre.
d. 2,70 Øre daglig, stigende hvert 4de Aar med 40 Øre daglig indtil 4,30 Øre.

Med Hensyn til, hvilken af Lønsatserne a—d de paagældende skulle henregnes til, gælde Reglerne i Lov af 27. Maj om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet, § 1, 1ste og 2det Stk.

Saafremt nogen af det her omhandlede Personale er anvist Tjenestebolig, fastsættes Lønningssatsen efter den By eller bymæssige Bebyggelse, i hvilken Tjenesteboligen er beliggende. I alle andre Tilfælde beregnes Lønsatsen efter den Personalet anviste Mødestation (Kolonnens Hjemstedsstation).

Opnaaede Alderstillæg bevares ved Overgang fra en til en anden af de nævnte Stillinger.

Der tillægges endvidere Næstformænd et Bestillingstillæg af 30 Øre daglig og Ledvogtere paa Fællesposter Fribolig.

Sammenlægning af Tjenestetiden kan finde Sted, naar en Afbrydelse hidrører fra en Aarsag, som ikke kan tilregnes den paagældende, saasom Sygdom eller Opfyldelse af militære Forpligtelser. Ligeledes kan Sammenlægning finde Sted, naar Afbrydelsen skyldes anden Aarsag, og Forholdene maatte tale derfor.

§ 12.

For Arbejde paa Hverdage ud over den fastsatte Arbejdstid (§ 2) samt for Arbejde paa Søn- og Helligdage (jfr. dog §§ 15, 16 og 17) betales, for saa vidt det udføres i Tiden efter Kl. 5 Fm. og før Kl. 11 Em. (Dagtimer) $^1/_8$ Dagløn pr. Time.

For Arbejde mellem Kl. 11 Em. og 5 Fm. (Nattimer) betales et yderligere Tillæg af 15 Øre pr. Time.

Hver paabegyndt Time regnes i den Henseende for en fuld Time.

§ 13.

Medfører Tjenesten, at en daglønnet midlertidig fjernes fra sin Hjemstedsstation, tilkommer der ham herfor ud over Betaling efter §§ 11 og 12 et Tillæg af 15 Øre pr. Time for den til Fraværelsen medgaaede Tid, dog ikke over 3 Kr. pr. Døgn.

Hver paabegyndt Time regnes for en fuld Time.

Disse Bestemmelser bringes i Anvendelse i alle Tilfælde, hvor vedkommende fjernes mindst 3 Kilometer fra sin Hjemstedsstation, for saa vidt han derved kommer uden for Formandsstrækningen. I andre Tilfælde anvendes de kun under særlige Omstændigheder. Til saadanne særlige Omstændigheder henregnes paabudt Ophold uden for Hjemmet imellem Kl. 6 Em. og 6 Fm. for at være til Raadighed i paakommende Tilfælde.

§ 14.

Forretter en Arbejder midlertidig Tjeneste som Formand eller som Leder af et Arbejde, tilkommer der ham herfor et Tillæg af 30 Øre til Daglønnen.

§ 15.

For Eftersyn af Banelinien og Dispositionstjeneste paa Søn- og Helligdage tilkommer der de daglønnede fuld Dagløn.

§ 16.

Betaling til Haandværkere og Arbejdere for Afløsningstjeneste ved Ledvogtning og Signalpasning samt paa Stationer beregnes som for Arbejde (§§ 11 og 12) med følgende Undtagelse:

For Arbejdere, der til Stadighed udføre Afløsningstjeneste (»faste Afløsere«) kan Arbejdsdagen forlægges til et andet Tidsrum af Døgnet end det i § 2 nævnte.

§ 17.

Ledvogtersker lønnes med Fribolig og fra 50 Øre til 1 Kr. pr. Dag. Ledvogterskers Tjenestetid maa ikke overskride 12 Timer pr. Dag.

Vederlaget fastsættes inden for de nævnte Grænser af Direktøren for Baneafdelingen.

Har en Banearbejder selv Led eller Signal at passe (»Banevogter«), tilkommer der ham herfor Fribolig, for saa vidt saadan ikke alt maatte være tilstaaet for Hustruens Medvirkning (»Dobbeltpost«).

Det daglige Vederlag for Ledvogtning og Signalpasning gælder for Fællesposter for hele Døgnet og for de øvriges Vedkommende for den for hver enkelt Post fastsatte Tjenestetid; dog tilkommer der Banearbejdere, som have Sporskifter at passe (»Sporskiftere«), eller som have Dobbeltposter, Overtidsbetaling for Ledvogtning og Sporskiftning imellem Kl. 6 Em. og 6 Fm. samt paa Søn- og Helligdage.

Værdien af Fribolig regnes til 25—35 Øre pr. Dag efter de stedlige Forhold. Bopælsgodtgørelse af denne Størrelse ydes, naar Fribolig ikke kan skaffes.

Under Ledvogternes Tjenestepligt er indbefattet Renholdelse af Overkørsler, dog ikke Snekastningsarbejde og lignende sværere Arbejder. Signaltjeneste for Stationerne betales dog med et efter Forholdene i hvert enkelt Tilfælde afpasset Vederlag.

Disse Bestemmelser træde i Kraft den 1. April 1912 og fremkomme som en mellem Statsbanernes Generaldirektion og Dansk Jernbaneforbund afsluttet Overenskomst. Generaldirektionen forbeholder sig til enhver Tid efter forudgaaende Forhandling med Dansk Jernbaneforbund Ret til at forandre eller ophæve Bestemmelserne.

Forslag

til

Ændringer i Lønningsbestemmelserne for de maanedslønnede Depotarbejdere.

§ 3, 2det Stk. udgaar og erstattes med følgende:

Lønningssatserne ere:

a. 1,150 Kr., stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,630 Kr.
b. 1,090 Kr., stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,570 Kr.
c. 1,030 Kr., stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,510 Kr.
d. 970 Kr., stigende hvert 4de Aar med 120 Kr. indtil 1,450 Kr.

§ 8 affattes saaledes:

Disse Bestemmelser træde i Kraft den 1. April 1912 og fremkomme som en imellem Statsbanernes Generaldirektion og Dansk Jernbaneforbund afsluttet *Overenskomst.* Generaldirektionen forbeholder sig til enhver Tid efter forudgaaende Forhandling med Dansk Jernbaneforbund Ret til at forandre eller ophæve Bestemmelserne.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Bilag 21.

København, den 3. April 1912.

3 Bilag.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Forinden videre foretages i Anledning af hoslagte med den ligeledes medfølgende Skrivelse af 20. f. M. fra Generaldirektionen for Statsbanerne hertil indsendte Andragende, hvori »Jernbanens Vognpasserforening« anholder om, at de Depotarbejdere, der udføre Vognpassergerning ved Statsbanerne, maa blive optagne i 1ste Lønningsklasse, skal man, idet man endvidere vedlægger Afskrifter af Skrivelse fra Generaldirektionen for Statsbanerne af 24. Januar 1908 og af Ministeriets Skrivelse af 15. Juni s. A., tjenstlig udbede sig en Udtalelse over Sagen fra Udvalget.

Med Svaret bedes de originale Bilag tilbagesendte hertil.

P. M. V.

F. Nordlien.

G. Giødesen.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag A.

København B., den 20. Marts 1912.

1 Bilag.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Vedlagt tilsender man Ministeriet en til samme stilet Ansøgning fra »Jernbanens Vognpasserforening« om, at de Depotarbejdere, der udføre Vognpassergerning ved Statsbanerne, maa blive optagne i 1ste Lønningsklasse.

Da der for at imødekomme denne Ansøgning nødvendigvis kræves en Lovændring, og da en saadan formentlig ikke lader sig gennemføre i al Fald for Tiden, finder man ingen Anledning til at komme nærmere ind paa det foreliggende Spørgsmaal, men skal indskrænke sig til at henvise til Skrivelse herfra af 24. Januar 1908, 1498, jfr. Ministeriets Skrivelse af 15. Juni s. A., E. 1264.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmøde den 19. ds. under Nr. 470.

Ambt.

J. Harhoff.

Jernbanens Vognpasserforening. **Underbilag B.**

Odense, den 28. December 1911.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ansøgning.

Undertegnede skal herved paa Foreningens Vegne ærbødigst anmode det høje Ministerium om, at vi Depotarbejdere, som udføre Vognpassergerningen ved Statsbanerne, med Hensyn til Lønning, Pension og Anciennitetsforhold maa blive henførte til 1ste Lønningsklasse under Gruppe A.

Vi bleve, medens de sjællandske Jernbaner bleve drevne særskilt, benævnte Togsmede, kørte med Togene og vare i et og alt ligestillede med Konduktørerne. Ved Sammenslutningen med Jylland-Fyn ophørte vor kørende Tjeneste, vi bleve ansatte ved de større Stationer over hele Landet og skulde saa efterse Togene under deres Ophold paa disse. Vi vare dog endnu lønnede og stillede lige med Portører indtil Aar 1903, da Depotarbejderne bleve satte udenfor de faste Lønningsklasser. Aarsagen hertil var, saavidt vi vide, at der blev klaget over for mange Sygedage blandt Depotarbejderne.

Det er formentlig dog ikke Vognpasserne, der have givet Anledning til denne Klage, disse have passet deres Tjeneste saa yderlig, de have kunnet, og at de have passet den godt, foreligger der formentlig Beviser for. Alle Fejl ved Hjul, Bandager, ved Koblinger, ved Vacuum og Varmeledninger o. s. v. blive dog som Regel fundne og afhjulpne af os paa Stationerne, saaledes at der ikke sker noget Uheld, medens Toget kører. Det er selvfølgelig noget, vore høje Foresatte vide bedre end vi, men naar alt Materiellet er i Orden, og der intet Uheld sker med dette under Farten, saa maa vi dog have Lov til at tilegne os Æren for, inden Toget kører ud, at have fundet og faaet rettet alle svage Steder, som fremkomme ved Slid eller paa anden Maade.

Vi ere ogsaa blevne paaskønnede for vor Tjeneste ved, at man har tilstaaet os et Bestillingstillæg af 96 Kr. aarligt fremfor de øvrige Depotarbejdere, men da vort Ansvar overfor de Rejsendes Sikkerhed paa Jernbanen efter det anførte dog er om ikke større, saa dog mindst ligesaa stort, som for flere Stillinger indenfor de faste Lønningsklasser, synes vi, at vor Plads maa være mellem disse.

Vi anmode derfor det høje Ministerium om, at den Nedsættelse, som overgik os i 1903, nu igen maa blive taget tilbage, og vi atter maa blive optagne under de faste Lønningsklasser.

Ærbødigst

paa Foreningens Vegne

L. P. Nielsen,
Formand.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag C.

København B., den 24. Januar 1908.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Paa Fællesmøde den 14. ds. blev et under Nr. 79 af Maskindirektøren fremsat Forslag om at søge Pudserformænd samt Vogn-, Maskin- og Magasinpassere optagne under henholdsvis 5te og 1ste Lønningsklasse i det under Behandling værende Forslag til Lov om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet tiltraadt af Direktøren for Baneafdelingen og Direktøren for Trafikafdelingen.

D'Hrr. Direktørers Forslag har følgende Ordlyd:

»De maanedslønnede Depotarbejdere, der ved Loven af 26. Marts 1898 vare stillede i 9de specielle Lønningsklasse og lønnede ganske som Portører, bleve ved Loven af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning overførte til 15de Lønningsklasse, som tillige omfatter det dag- og timelønnede Personale, men der har siden 1902 ikke fundet nogen Nyansættelse Sted af maanedslønnede Depotarbejdere, idet al Forøgelse af Personalet ved Depoterne er sket med timelønnede.

Det Arbejde, som de maanedslønnede Depotarbejdere udfører, er imidlertid af meget forskellig Art, og man har paa Grund af de stadigt stigende trafikale og tekniske Krav maattet specialisere dette Arbejde saaledes, at Depotarbejderne i de senere Aar efter Beskaffenheden af deres Arbejde faktisk have været delte i 3 Klasser, nemlig:

1. *Pudserformænd*, der omfatter 19 Mand, som have Tilsyn med hele det store almindelige saavel faste som Ekstrapersonale, der beskæftiges ved Opfyring, Pudsning, Rengøring o. s. v. ved Maskindepoterne, og som omfatter fra 10 til 60 Mand for hver Formand.

Disse Depotarbejdere have saaledes en ledende Stilling og Ansvaret for den dem underlagte Arbejdsstyrke, og man har derfor fundet, at deres Tjeneste nærmest maatte stilles lige med den, der udføres af Baneformænd af 1ste Grad, hvorfor Generaldirektionen ogsaa fra 1. Januar 1906 forhøjede deres Lønning saaledes, at den blev overensstemmende med den nuværende 12te Lønningsklasse, dog uden Andel i Udbyttet, men paa den anden Side ogsaa uden Afkortning af Pensionsbidrag, altsaa saa nær, som man kunde komme denne Lønningsklasse uden at søge en Lovændring.

2. *Vogn-, Maskin- og Magasinpassere*, af hvilke der findes 205 Mand. Vognpasserne føre Tilsyn med Vognmateriellet i Togene og paa Stationerne og ere ansvarlige for, at Vogne, der indgaa i Togene, tilfredsstille Politireglementet samt Fordringerne i de gældende Bestemmelser og Instruktioner, Betingelserne for gensidig Vognbenyttelse, for den tekniske Enhed i Jernbanevæsenet o. s. v. De maa reparere mindre Fejl, som forefindes ved Eftersynet, navnlig af Aksler og Hjul, Bremse- og Varmeapparater, Koblinger og Buffere, Laase og Hængsler paa Vogndøre samt alle de mange mekaniske Indretninger, der findes paa det moderne

Driftsmateriel. Deres Arbejde fordrer en særlig Færdighed, og de betros derfor ikke til denne Gerning uden efter forudgaaende Uddannelse og efter at have vist sig skikkede dertil.

Maskinpasserne have Tilsyn med Maskiner og Kedler ved Depoternes Kraftstationer for Udvikling af Elektricitet til Belysning og Drift samt for Vandpumpning. Der paahviler saaledes ogsaa disse Depotarbejdere et særligt Ansvar under deres Tjeneste, og dette gælder ogsaa for Magasinpasserne, der modtage og udlevere samt fordele den store Mængde af Materialier, Redskaber o. s. v., der passere de større og mindre Oplag ved Depoter og Remiser Landet over.

Generaldirektionen har da ogsaa i sin Tid ment at burde stille den Tjeneste, som disse Vogn-, Maskin- og Magasinpassere udføre, lig med den, der forrettes af Portører, og forhøjede derfor fra 1. December 1906 deres Lønning saaledes, at den blev saa nær overensstemmende med den nuværende 14de Lønningsklasse, som det kunde ske uden at søge en Forandring af Loven af 15. Maj 1903. Den Omstændighed, at der ikke blev afkortet dem Pensionsbidrag, mente man opvejet ved, at Portørerne erholdt Andel i Udbyttet, hvad der ikke kunde gives til disse Depotarbejdere.

3. *Andre maanedslønnede Depotarbejdere*, der omfatte ca. 365 Mand, som væsentligst ere beskæftigede ved det underordnede Arbejde ved Remiser og Depoter under Pudserformændenes Ledelse og arbejde sammen med og ved samme Gerning som det timelønnede Personale. Erfaringen har vist, at man i enhver Henseende er bedst tjent med at have timelønnet Personale til Udførelsen af dette Arbejde, og det kan i saa Henseende oplyses, at Udgifterne til Afløsning under Sygdom og Tjenestefrihed samt paa Fridage m. v. i sin Tid steg meget betydeligt (ca. 10 pCt.) ved Overgangen til Maanedsløn.

Adskillelsen i de 3 Grupper af de maanedslønnede Depotarbejdere har saaledes udviklet sig som en ganske naturlig Ordning under Hensyn til Arten af og Ansvaret ved den Tjeneste, de paagældende have, og har vist sig særdeles formaalstjenlig i organisatorisk Henseende.

Det vilde derfor være i høj Grad ønskeligt, om man nu vilde benytte Lejligheden, hvor en ny Lønningslov paatænkes indført, til at slaa denne gennem Praksis udviklede Organisation fast ved at lade de to førstnævnte Klasser af maanedslønnede Depotarbejdere, nemlig: Pudserformænd og Vogn-, Maskin- og Magasinpassere overgaa til de Lønningsklasser, hvormed de allerede nu ere ligestillede i Lønningsvilkaar, altsaa henholdsvis til den ny 5te og 1ste Lønningsklasse i det i Folketinget den 9. Oktober 1907 fremsatte Lovforslag Nr. 2 om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet.

Man tillader sig derfor at anbefale, at der stilles følgende Forslag til Ændring i dette Lovforslag, nemlig:

at Pudserformænd optages i Lovforslagets 5te Lønningsklasse under Benævnelsen »Remiseformænd«,
at Vogn-, Maskin- og Magasinpassere optages med Fællesbenævnelsen »Depotbetjente« i Forslagets 1ste Lønningsklasse,
at i Forslagets § 12 d (under Ændringen til § 15 i Lov Nr. 81 af 15. Maj 1903) i Gruppe B. Parentesen: »(herunder Depotarbejdere)« forandres til: »(herunder Remisearbejdere)«.

Den Adskillelse af de nuværende Depotarbejdere efter deres Arbejde og Betydning for Tjenesten, der vil opnaas ved Gennemførelsen af dette Forslag, vil ikke paa fyldestgørende Maade kunne opnaas, saafremt man som hidtil vilde holde dem alle udenfor de ved Lønningsloven fastsatte særlige Lønningsklasser og kun søgte Adskillelsen præciseret ved forskellig Løn, idet den Forskel, der er imellem de ansatte i Lovens særlige Lønningsklasser og ansatte udenfor, anderledes fæstner det Skel, som maa ønskes fastslaaet, ved at det faar Lovgivningsmagtens Stadfæstelse. Holdes samtlige Depotarbejdere udenfor Lønningslovens Lønningsklasser — altsaa i den ny Lovs Gruppe B. —, bliver det Administrationen, der skal ordne Forholdet, og man vil da fremtidig ligesom hidtil møde stadige Krav om Lønningsforbedring for disse ca. 900 ansatte, indtil de *alle* opnaa den fulde Ligestilling i

Lønningsvilkaar med Portørerne, som de hidtil have villet tilkæmpe sig, men Portørlønnen vil ubetinget være et for højt Vederlag for det Arbejde, der kræves af de egentlige Remisearbejdere, hvortil enhver Arbejdsmand kan gaa ind uden forudgaaende Uddannelse.

Med Hensyn til de egentlige Remisearbejdere formenes der ikke at være Anledning til at foretage nogen Ændring i Lønningsvilkaarene for de maanedslønnedes Vedkommende, idet deres Lønning blev forbedret i December 1906 — altsaa for ganske kort Tid siden —, men derimod paatænker man en Forbedring og Regulering af Lønningssatserne for de timelønnede Remisearbejdere, og dette vil mulig føre til, at en Del af de maanedslønnede frivilligt overgaa til Timeløn, hvad der vilde være særdeles heldigt.

Bekostningen ved Gennemførelsen af foranstaaende Forslag er — for saa vidt de i Lønningslovforslaget opførte Lønsatser for 1ste og 5te Lønningsklasse vedtages — beregnet at blive i alt ca. 85,000 Kr., men heri er indbefattet ca. 18,000 Kr., som vil blive afkortet de paagældende i Pensionsbidrag, saaledes at den Lønningsforbedring, de 224 Mand ville opnaa, vil blive i alt ca. 67,000 Kr. eller gennemsnitlig ca. 300 Kr. pr. Mand.«

Undertegnede Generaldirektør og Direktøren for Regnskabsafdelingen, der ikke have kunnet tiltræde ovenstaaende Forslag, have ment ved Fremsendelsen at burde fremsætte følgende Bemærkninger:

»Situationen er den, at der for Tiden findes ca. 900 Depotarbejdere og Remisearbejdere, hvoraf 589 ere maanedslønnede og Resten 311 timelønnede.

Blandt de maanedslønnede Depotarbejdere blev fra 1. Januar 1906 udskilt de saakaldte Pudserformænd (f. T. 19), hvis Løn — fraset Udbytte — fastsættes som for Baneformænd I, hvorhos man ved Reguleringen af de maanedslønnede Depotarbejderes Løn fra den 1. December 1906 gav dem, der fungerede som Vogn-, Maskin- og Magasinpassere, et Bestillingstillæg paa 96 Kr. aarlig; af disse haves for Tiden 205 Mand.

Med Hensyn til den i Forslaget skete Sammenstilling mellem Portører og maanedslønnede Depotarbejdere skal man bemærke, at disse sidste kun i et forholdsvis kort Tidsrum, nemlig i de 5 Aar fra 1. Juli 1898 til 30. September 1903 have været lønnede *paa samme Maade* — om de end ikke vare opførte i samme *Klasse* — som Portører og Brokarle; men dels var Lønnen dengang 660—900 Kr., medens den Løn, hvorom det nu drejer sig, er fra 1,050—1,740 Kr., dels afgjorde Loven af 15. Maj 1903 efter mange Forhandlinger Sagen i modsat Retning, idet Depotarbejderne lige som før 1898 henførtes til Klassen »Haandværkere og Arbejdere«, hvis Lønning »under Hensyn til de paa Finansloven givne Bevillinger fastsættes enten maaneds-, uge-, dag- eller timevis eller efter Akkord«. Man skønner nu heller ikke rettere, end at denne Afgørelse baade var principielt rigtig — der er i Virkeligheden en stor Forskel paa Portørstillingen, fra hvilken hele Togpersonalet og flere andre højere Stillinger rekruteres, og Depotarbejderne, der kun rent undtagelsesvis vilde avancere til højere Stillinger —, og at det tillige er umuligt og i Længden uholdbart at gøre en saa afgørende Sondring, en Lønforskel paa mange Hundrede Kroner, mellem a) visse Depotarbejdere, 224 Mand, der »føre Tilsyn med Materiellet«, og b) »andre Depotarbejdere«, ca. 365 Mand, der »væsentlig« ere beskæftigede med det underordnede Arbejde i Remiser og Depoter, hvilket jo ogsaa i alt Fald for en stor Del bestaar i et Tilsyn med, at Materiellet er brugbart i Toget. Umuligheden af at gøre denne Sondring vil formentlig praktisk give sig Udslag i et stadigt Pres paa at faa optaget flere og flere — efterhaanden alle de resterende 365 maanedslønnede Depotarbejdere — i samme langt højere lønnede Klasse som de 205, der nu af Maskindirektøren foreslaas ligestillede med Portørerne.

Da Spørgsmaalet om forbedret Lønning er rejst af *samtlige* maanedslønnede Depotarbejdere, forekommer det os ganske usandsynligt, at der blandt disse 589 Mand skal kunne ventes Ro, naar man — som efter Maskindirektørens Forslag — kun forbedrer Forholdene for 224 Mand og slet intet giver til Resten af de nuværende maanedslønnede Depotarbejdere, ja endda indretter sig paa, at de timelønnede skulle have noget højere Løn end denne Rest.

Under Finanslovens 1ste Behandling blev det af Ministeren for offentlige Arbejder udtalt, at ogsaa det Personale, der hører til 15de Lønningsklasse, og som ikke er medtaget i den ny Lønningslov, kan vente en Lønningsforbedring — og senere, at naar den ny Lønningslov er gennemført, »bør der ved Bevillinger paa Finansloven søges Hjemmel til at give det faste Personale indenfor 15de Lønningsklasse en Lønningsforbedring, der nogenlunde i alt Fald kan staa Maal med den, der gives det øvrige Personale« (Rigsdagstidende 1907, Sp. 1510).

Dette maa altsaa være Maalet.

Af Udtalelsen fremgaar, at det er Meningen, at dette Personale vedblivende *ikke* skal gaa ind under Lønningslovens faste Rammer, og at Lønningsforbedringen *ikke* skal ske ved at give nøjagtig samme Løn, men en nogenlunde tilsvarende Forbedring.

Imod at ansætte Depotarbejderes Lønning lig med den for Portører i Lovforslaget ansatte Lønning taler: 1) At den foreslaaede Lønning for Portører ogsaa indeholder en Godtgørelse, beregnet til ca. 80 Kr. aarlig, for den nuværende Tantieme — der netop slet ikke er tillagt Depotarbejderne —, og 2) at Portørernes Slutløn væsentlig er paavirket af, at de maatte ligestilles med Postbude, hvis Slutløn allerede nu er meget høj. Havde dette ikke været Tilfældet, vilde man sandsynligvis være kommet til en lavere Slutløn for Portørerne. Men det synes lidet rimeligt at drage denne Konsekvens videre end nødvendigt, først til visse Depotarbejdere, derefter muligt til dem alle og sluttelig maaske til andre Klasser endnu.

Endelig maa vi (Generaldirektøren og Direktør Rimestad) fremhæve, at det for os staar som en Hovedbetingelse for en fremtidig rolig og sikker Udvikling, at det af Regeringen forelagte Lovforslag snarest gennemføres med dets store Fordele for Personalet; men Forelæggelsen af en saa omfattende Ændring som den ovenfor foreslaaede med den deraf følgende betydelige Bekostning og vidtrækkende Konsekvenser synes os let at kunne lægge en væsentlig Hindring i Vejen for dette vigtige Lovforslag.

Direktøren for Regnskabsafdelingen og undertegnede Generaldirektør maa derfor bestemt fraraade at følge Maskindirektørens Forslag og maa anse det for rettest, at Spørgsmaalet om Reguleringen af de maanedslønnede Depotarbejderes Løn tages op sammen med det øvrige til 15de Lønningsklasse henhørende Personale, naar det foreliggende Lovforslag maatte blive vedtaget, og i den Aand, som følger af Ministerens Udtalelser.

Ambt.

J. Harhoff.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Underbilag D.**

København, den 15. Juni 1908.

Til Generaldirektionen for Statsbanerne.

I Skrivelse af 24. Januar d. A. (1498) har Generaldirektionen forelagt Ministeriet et af Direktøren for Maskinafdelingen fremsat, af Direktøren for Baneafdelingen og Direktøren for Trafikafdelingen tiltraadt Forslag om at søge Pudserformænd samt Vogn-, Maskin- og Magasinpassere optagne under henholdsvis 5te og 1ste Lønningsklasse i det Rigsdagen da foreliggende Forslag til Lov om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet.

Generaldirektionen har derhos i nævnte Skrivelse henledet Opmærksomheden paa, at Generaldirektøren og Direktøren for Regnskabsafdelingen af nærmere i Skrivelsen angivne Grunde ikke har kunnet slutte sig til det ovennævnte Forslag.

I denne Anledning skal man tjenstlig meddele, at Ministeriet ikke har ment at kunne tage det af Generaldirektionens Flertal saaledes fremsatte Forslag til Følge, hvorimod man under Henvisning til, hvad der udtaltes af undertegnede Minister for offentlige Arbejder ved 1ste Behandling i Folketinget af ovennævnte Lovforslag (Folketingstidende 1907—08, Sp. 1510), forventer, at der af Generaldirektionen vil blive udarbejdet Forslag til Lønningsforbedring for det til Statsbanernes hidtidige 15de Lønningsklasse hørende Personale, hvis Lønningsvilkaar ikke ere forbedrede ved Lov Nr. 113 af 27. Maj d. A., hvorhos tilføjes, at man maa ønske efter Omstændighederne snarest belejligt at modtage Indstilling angaaende en i Overensstemmelse med fornævnte Udtalelse udarbejdet Lønningsforbedring, der nogenlunde i alt Fald kan staa Maal med den, der ved nysnævnte Lov er givet det øvrige Personale.

Svend Høgsbro.

G. Giødesen,
Fm.

Bilag 22.

København, den 28. September 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Anledning af nogle Udtalelser i en fornylig stedfunden Samtale mellem et af det ærede Udvalgs Medlemmer (Hr. Direktør, cand. polyt. Westesen) og medundertegnede Ingeniørassistent Rasch tillade vi, samtlige Ingeniørassistenter ved Statsbanerne, os herved at henlede Opmærksomheden paa forskellige Vrangforhold ved vor Stilling.

Vi skulle saaledes fremhæve det misvisende i, at vi efter vor Tjenstklasse benævnes Ingeniørassistenter. Vort Arbejde ved Statsbanernes Drift og vor Uddannelse kunne ikke begrunde, at der for vort Vedkommende til Ingeniørnavnet knyttes en formindskende Tilføjelse. Tværtimod have vi, ifølge den videnskabelige og praktiske Prøve, vi have bestaaet, Ret til at bære Navnet Ingeniør. Desuden skulle vi henvise til, at vi, forinden vi modtage Udnævnelse, i vor Stilling maa gennemgaa en ofte mangeaarig Tjensttid ved Statsbanerne. Som en Sammenligning, der grelt belyser Forholdet, skulle vi yderligere anføre, at de unge Maskinassistenter i Marinens Tjeneste, der have bestaaet Prøven ved Maskinistskolen, i denne Etat benævnes Ingeniørassistenter. En Anerkendelse af Forholdets Urimelighed se vi ogsaa i, at Ministeriet for offentlige Arbejder — som det formentlig vil være Kommissionen bekendt — i 1909 gav sit Minde til at nogle ældre Ingeniørassistenter ved Anlægene af nye Statsbaner fremtidig benævnedes Ingeniører.

I Henhold til det ovenfor anførte skulle vi tillade os at henstille til Udvalget at bringe i Forslag, at den nuværende Benævnelse Ingeniørassistenter bortfalder og erstattes med Benævnelserne henholdsvis Baneingeniører og Maskiningeniører af 2den Grad.

I denne Forbindelse skulle vi ogsaa tillade os at fremdrage følgende Forhold. Vi anse det for meget utilfredsstillende for Ingeniørerne, at det tekniske Arbejde som Følge af Mangelen paa Ingeniørstillinger ved Statsbanerne, i stort Omfang maa udføres af en Arbejdsstab — de forskellige Mestre — der maa siges paa meget væsentlige Punkter ikke at besidde Forudsætningen for at varetage de den tilfaldende Opgaver paa rette Maade. Der stilles i Kraft af Udviklingens Gang stedse større Fordringer til en Jernbaneteknikers Viden, ogsaa paa de saakaldte praktiske Omraader. Det Arbejde ved Tilsyn m. m., som nu udgør en Del af Mestrenes Forretninger, kræve mere af sin Mand end en blot haandværksmæssig Viden paa et enkelt Felt. Vi fremhæve det som et uheldigt Træk ved den nuværende Styrelsesform, at den fører til at anvende en i sig selv værdifuld Arbejdskraft paa Omraader, der ligge over dens Evne. Det vil sikkert have stor Betydning om Statsbanerne i større Omfang drog Nytte af videnskabeligt uddannede Ingeniører og begrænsede en Mesters Arbejde til de haandværksmæssige Felter. Vi føle os overbeviste om, at ved en saadan Omlægning af Arbejdet vilde den større Indsigt, hvormed de tekniske Foretagender kunne blive ledede, give sig tilkende ved væsentlige Besparelser paa Statsbanernes Udgiftskonti. Vi skulle derfor tillade os at henstille til Udvalget at overveje denne Sag.

Om det foran anførte vedrørende Ingeniørassistenternes Stilling have vi tidligere gjort Forestillinger overfor Ministeriet for offentlige Arbejder og et Udvalg nedsat til Behandling af Statsbanernes Lønforhold. Som Bilag til nærværende Skrivelse vedlægge vi Genparter af disse Henvendelser. Spørgsmaalet om Ingeniørassistenternes Lønning er i disse trukket meget stærkt frem, og skønt det maaske falder noget udenfor Udvalgets Opgave, mene vi kortelig at maatte gøre opmærksom paa, at den nuværende Ordning medfører Urimeligheder. Vi skulle afholde os fra at paavise, hvorledes den ringere uddannede Arbejdskraft ofte hurtigere end Ingeniørerne naar frem til højere Lønninger,

men vi skulle fremhæve det urimelige og uheldige i, at en stor Del af det os nærmest underordnede Personale findes i en Lønningsklasse, der ligger over den, hvori de fleste af os ere ansatte. Idet vi stadig ikke kunne indse, at der mellem Ingeniørassistenterne indbyrdes bør findes anden Gradsforskel end den Tjenestealderen medføre, skulle vi udtale det som vort Ønske, at vi alle overføres til i hvert Fald 19de Lønningsklasse med Rejsediæter som Bane- og Maskiningeniører. Et Retfærdighedskrav vilde dermed være fyldestgjort, og vi skulle herefter have lidet at indvende mod en Bestemmelse om, at kun den ældste Trediedel af os blev tantièmeberettiget.

Ærbødigst

P. M. Esmarch.	J. Falck.	H. Havning.	Carl Hermansen.
Heegaard.	Fr. Jørgensen.	A. Kihl.	G. N. Knub.
Kristensen.	Lørup.	H. Mamsen.	A. Mørup.
R. Olsen.	Rasch.	E. Rosenørn.	A. Sørensen.
	Tüchsen.	H. C. Tvenge.	

Underbilag A.

København, den 27. November 1907.

Til Folketinget og Ministeriet for offentlige Arbejder.

Undertegnede samtlige Ingeniørassistenter ved Statsbanerne tillade os i Anledning af det i Folketinget fremsatte Forslag til Lov om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet at rette en ærbødig Anmodning til det høje Folketing og Ministerium om at ville tage en Forbedring af Ingeniørassistenternes Lønningsforhold under velvillig Overvejelse.

Til Begrundelse af denne vor Ansøgning skulle vi anføre følgende:

For de fleste andre Stillinger under Statsbanerne er saavel Begyndelseslønnen som Slutlønnen ved de foretagne Lønningsrevisioner bleven forbedret, men for Ingeniørassistenternes Vedkommende er Begyndelseslønnen derimod den samme som den har været siden 1887.

Naar vi i Lønningsforslaget ere hensatte i 17de, henholdsvis 18de Lønningsklasse, er Aarsagen formentlig, at der ved Klassificeringen er taget Hensyn til den af de forskellige Stillinger oppebaarne Tantième, men Ingeniørassistenternes Tantième har netop i Sammenligning med andre Embedsmænds, saavel mere underordnede som overordnede, været uforholdsmæssig lille — et Forhold — hvorpaa vi i sin Tid (December 1904) have henledt Ministeriets Opmærksomhed. Efter Lønningsforslaget kommer man herefter til det urimelige Forhold, at Ingeniørassistenternes Flertal kommer i en lavere Klasse end Overbanemestre og Telegrafmestre af 1ste Grad samt Lokomotivmestre.

Under Hensyn til foranstaaende og til at der som Ingeniørassistenter som Regel kun ansættes polytekniske Kandidater, der forud have været antagne som »Surnumerære Aspiranter« og forrettet Tjeneste som saadanne i en Række Aar, i Almindelighed 4—6 Aar undertiden endog længere, og at Ansættelsen som Ingeniørassistent i Reglen først sker *efter* 30 Aars Alderen, tillade vi os at henstille, at samtlige Ingeniørassistenter henføres til Lovforslagets 19de Lønningsklasse, saaledes at de, der fungere som Ekspeditionssekretærer, fremdeles erholde Tantième i Overensstemmelse med Lovforslaget.

Da Benævnelsen Ingeniørassistent er misvisende, for saa vidt som Indehaverne af tilsvarende Stillinger i kommunal og privat Virksomhed benævnes Ingeniører, turde vi ærbødigst henstille, at det høje Folketing og Ministerium ogsaa vil tage dette Forhold under Overvejelse.

Underbilag B.

København, den 1. Juli 1909.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Undertegnede samtlige Ingeniørassistenter ved Statsbanerne tillade os herved paany at rette en ærbødig Anmodning til det høje Ministerium om at ville tage en Forbedring af Ingeniørassistenternes Lønningsforhold under velvillig Overvejelse.

I Forbindelse hermed skulle vi anføre følgende:

I Folketingets Samling 1907—08 indgik vi med et Andragende om Lønforbedring, der gik ud paa, at Ingeniørassistenter henføres til Lønningslovens 19de Lønningsklasse, dog saaledes, at de der fungerede som Ekspeditionssekretærer, fremdeles skulle have Tantième.

Som bekendt blev der ikke taget Hensyn til dette vort Andragende, idet vi ved Lønningslovens Vedtagelse bleve henførte til 17de Lønningsklasse, henholdsvis 18de Lønningsklasse for den mindre Del af Ingeniørassistenter, som fungere som Ekspeditionssekretærer.

Det lidet tilfredsstillende Forhold, som vi i vort tidligere Andragende særligt fremhævede, nemlig at Ingeniørassistenternes Flertal kommer i en lavere Lønningsklasse end de forskellige Mestre — Overbanemestre og Telegrafmestre af 1ste Grad samt Lokomotivmestre — bestaa altsaa fremdeles.

Naar dertil kommer, at Ansættelsen som Ingeniørassistent først sker i en forholdsvis sen Alder — i Reglen først efter 30-Aars Alderen — og Avancementsforholdene for Ingeniørassistenter i Øjeblikket ere ret uheldige, have vi ment atter at burde fremkomme med nærværende Ansøgning om en Lønningsforbedring.

Vi tillade os herefter at henstille, at Ingeniørassistenter fremtidig henføres til Lønningslovens 19de Lønningsklasse, dog saaledes, at den mindre Del, der fungere som Ekspeditionssekretærer, vedvarende faar Tantième.

Vi turde endvidere ærbødigt henstille, at det høje Ministerium samtidig vilde tage under velvillig Overvejelse at erstatte den nugældende Betegnelse »Ingeniørassistent« med Benævnelsen »Ingeniør«, der mere svarer til Stillingen.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Bilag 23.**

København, den 29. November 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Forinden videre foretages i Anledning af det hosfølgende, med den ligeledes vedlagte Skrivelse af 20. d. M. fra Generaldirektionen for Statsbanerne modtagne Andragende, hvori Bestyrelsen for Overbane- og Telegrafmesterforeningen anholder om Forandring af den hidtil anvendte Fremgangsmaade ved Bestemmelsen af, hvilke Overbane- og Telegrafmestre ved Statsbanerne der skulle henføres til 1ste Grad, vilde man sætte Pris paa at modtage en Udtalelse over Sagen fra Udvalget.

Med Svaret bedes det indesluttede tilbagesendt hertil.

P. M. V.

T. Nordlien.

T. F. Krarup.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag A.

København B, den 20. November 1912.

1 Bilag.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Fra Overbane- og Telegrafmesterforeningen har man modtaget medfølgende Andragende om,

1) at Oprykning fra 2den til 1ste Grad fremtidig maa ske efter Anciennitet,
2) at de 12 ældste Overbane- og Telegrafmestre af 2den Grad maa blive oprykkede til 1ste Grad, samt
3) at fremtidig Halvdelen af Overbane- og Telegrafmestrene maa blive henført til 1ste Grad.

Da Statsbanernes Organisation i sin Helhed for Tiden er under Behandling af Statsbaneudvalget af 1911, formener man, at der paa det nuværende Tidspunkt ikke bør foretages nogen Forandring af den hidtil fulgte Praksis ved Fordeling i Grader, idet det end ikke er givet, at Overbane- og Telegrafmesterstillingen ved en mulig ny Organisation opretholdes i sin nuværende Skikkelse, og man skal derfor anbefale, at Foreningen underrettes i Overensstemmelse hermed.

Sagen har været behandlet paa Fællesmøde den 15. f. M. under Nr. 1639.

Ambt.

J. Harhoff.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Undertegnede Bestyrelse for Overbane- og Telegrafmesterforeningen, i hvilken der er 54 af de ansatte 56 Overbane- og Telegrafmestre, andrage ærbødigst det høje Ministerium om, at Oprykning til 1ste Grad fremtidig bestemmes af Anciennitetеn som Overbane- eller Telegrafmester i 2den Grad, uden at Pladserne som tidligere sket opslaas ledige for at søges.

Som Motivering skal anføres:

1. Under Forhandlingerne om Loven om Statsbanernes Ordning i 1902/03 blev i Landstinget udtalt Ønsket om at de ældste Overbane- og Telegrafmestre maatte rykke en Lønklasse op, da de havde staaet paa samme Løn fra 1878.
2. I den af Landstingets Udvalg den 27. Marts 1903 afgivne Betænkning er anført »Ændringsforslagene Nr. 14 og 15 stillede af Ministeren for offentlige Arbejder og tiltraadte af Udvalget, foreslaa en Deling af Overbane- og Telegrafmestre i 2 Grader, 1ste og 2den Grad, hvoraf 1ste Grad foreslaas oprykket i 5te Lønklasse. Overbane- og Telegrafmestrene der i en forholdsvis sen Alder indtræde i Jernbanetjenesten og som Regel have erhvervet sig den specielle Uddannelse forinden, have en besværlig Linietjeneste, deres Stilling er en absolut Slutningsstilling og deres Lønningsforhold ere siden 1878 ikke undergaaede nogen nævneværdig Forbedring«.
3. Ministeren udtaler endelig ved Behandlingen af Loven i Folketinget den 24. April 1903: »Hvormange der vil komme til at henføres under 1ste og hvormange under 2den Grad, vil komme til at bero paa de aarlige Finanslove, men Tanken har været — det forudsattes af Folketingets Udvalg i Fjor — at for Overassistenternes Vedkommende skulde Antallet af dem, der høre til 1ste Grad, *bero paa Stillingens Betydning, medens det derimod* med Hensyn til Overbane- og Telegrafmestrene har været Forudsætningen i Landstinget, at omtrent $^1/_3$ skulde henregnes til 1ste Grad og Resten til 2den, men jeg gentager, at hvorledes dette i Virkeligheden vil komme til at stille sig, bliver afhængigt af de Bevillinger, der gives paa Finansloven«.
4. Som Regel har Anciennitetеn hidtil været den bestemmende, naar Styrmænd rykkede op til Skibsfører af 2den Grad — skønt en anden Stilling — og videre til 1ste Grad, og ligeledes naar Skibsmaskinassistenter rykkede op til Maskinmester af 2den Grad — ogsaa en anden Stilling — og videre til 1ste Grad, naar Fuldmægtige og Ingeniørassistenter rykkede op fra 17de til 18de Lønklasse samt naar Værkmestre af 2den Grad rykkede op til 1ste Grad, alle uden at Pladserne forinden blev opslaaet ledige for at søges.
5. Overbane- og Telegrafmestre af 2den Grad er næsten den Klasse af ansatte der i Aarenes Løb ere rykkede mindst op i Løn — fra 1878 og nu 34 Aar efter er Begyndelseslønnen kun stegen med 300 Kr. = 14 pCt., og Slutlønnen er den samme som for alle andre ansatte i 16de, 17de, 18de og 19de Lønklasse — og der er ikke faa Overbanemestre ansat i 1878 og før den Tid *som saadan*, der endnu staa i 2den Grad; en saa ringe Lønforbedring efter den lange Tjenestetid træffes næppe for nogen anden ansat ved Statsbanerne, hvilket udelukkende er foranlediget ved den uheldige Oprykningsmaade til 1ste Grad.
6. Endvidere ere Overbane- og Telegrafmestrene af 2den Grad blevne forurettede i 1907/08, da Tantièmen blev frataget dem, og for hvilken de *kun delvis* erholdt Erstatning, hvilken Erstatning samtidig blev hele den Lønforhøjelse, de opnaaede efter i 30 Aar at have staaet paa samme Løn, medens alle andre ansatte have opnaaet bedre og større Lønforhøjelse.

Det maa erindres, at for de fleste andre ansattes Vedkommende betyder Begyndelseslønnen intet ved Oprykning i Stillingerne, saaledes vil f. Eks. Assistenter aldrig komme til at begynde paa Begyndelseslønnen som Fuldmægtig, Overassistent eller Godsekspeditør, anderledes med Overbane- og Telegrafmestrene, der altid begynde med Begyndelseslønnen.

Af de foran nævnte Grunde formene vi, at det har været Lovgivningsmagtens Mening, at Oprykning i 1ste Grad alene var at betragte som en Lønforbedring for de ældre Overbane- og Telegrafmestre — se Punkt 1—3 — og ikke som det hidtil er sket.

Ses der endvidere hen til Punkt 4—6, formene vi, at Oprykning i 1ste Grad for Overbane- og Telegrafmestre bør ske efter Ancienniteten i 2den Grad.

Det blev ogsaa fremhævet i Rigsdagen ved den sidste Lønningslovs Vedtagelse 1908 af D'Hrr. Folketingsmænd, Oberstløjtnant Parkov og Forretningsfører Valdemar Olsen samt Landstingsmand Stilling, at dels var Loven med Hensyn til Lønningen en Nedgang for Overbane- og Telegrafmestrene af 2den Grad, og dels burde Oprykning i 1ste Grad bestemmes af Ancienniteten, hvilket den daværende Minister for offentlige Arbejder ogsaa til Dels erkendte ved sine Udtalelser i Landstinget.

Af disse Grunde andrage vi derfor ærbødigst det høje Ministerium om, at der ved fremtidige Besættelser af Pladser i 1ste Grad i det væsentligste tages Hensyn til Ancienniteten som Overbane- eller Telegrafmester i 2den Grad.

For ikke alene at hjælpe paa den Stilstand, der har været i Lønforbedringen, men i Særdeleshed paa Grund af den Uret der af os formenes at være begaaet mod de ældre Overbanemestre i 2den Grad, ved at Oprykning er sket i Strid med, hvad der blev gjort gældende af Lovgivningsmagten og fastslaaet for andre ansatte under Statsbanerne, andrages endvidere om at de 12 ældste Overbane- og Telegrafmestre af 2den Grad ekstraordinært rykkes op i 1ste Grad, samt om at fremtidig Halvdelen af Overbane- og Telegrafmestrene ansættes i hver Grad, og at Forslag herom optages paa den først kommende Finanslov.

August 1912.

Ærbødigst

Petersen. **Roulund.** **Chr. Owesen.**

Bilag 24.

København, den 11. Juni 1912.

Til Statsbaneudvalget.

Paa Baneafdelingens Ekstra-Tegneres Vegne tillade Undertegnede sig herved i Ærbødighed at rette en Henvendelse til det højtærede Statsbaneudvalg, vel vidende, at vi, som ikke ansatte ved Statsbanerne, muligvis ikke har nogen særlig Ret til at bringe os i Erindring, men dog i Haab om, at dette vil give Anledning til, at det højtærede Udvalg vil undersøge vor Stilling indenfor Statsbanernes Rammer og mulig optage Tegner-Stillingen til Behandling og Revision.

Efter at man gentagne Gange tidligere har forsøgt at formaa Statsbanernes Administration til at tage vor Sag under Behandling, fremsendte vi i April d. A. et Andragende gennem vore Foresatte, da vor Stilling efter ministeriel Kundgørelse havde lidt et stort Tab ved den indskrænkede Fribefordring, i Haab om, at man nu havde Øje for det uholdbare i vor Stilling, idet vi, der har været beskæftiget ved Statsbanerne i indtil 8 Aar, ved et Pennestrøg mistede, hvad selv den yngst ansatte Trafikelev bibeholdt.

Paa dette Andragende, af hvilket Kopi findes vedlagt, modtog vi intet skriftligt, men dog det mundtlige Svar, at omend man indsaa det berettigede i vort Andragende, havde Generaldirektionen dog ingen Stilling og intet Lønregulativ for fast ansatte timelønnede Ekstra-Tegnere, endvidere, at burde der gøres noget for vor Stilling, maatte det vel nærmest blive i Forøgelse af det faste Tegnerpersonale, saaledes, at Ekstra-Tegnerne efter en kortere Tid opnaaede fast Ansættelse..... Men hvor meget man end kunde ønske at imødekomme vort Andragende, vilde det være haabløst paa nuværende Tidspunkt at fremsende Forslag om Forøgelse af Personale, saalænge Statsbaneudvalget arbejdede.

Der er ved Statsbanernes Baneafdeling 7 fast ansatte Tegnere og 21 Ekstra-Tegnere; det varer mellem 4 og 10 Aar, forinden en Ekstra-Tegner opnaar Ansættelse. Gennemsnitsalderen ved fast Ansættelse er for de sidste 10 Aar naaet 33 Aar, og Gennemsnitsalderen for højeste Pensionering 72 Aar.

Da vort Andragende pekuniært ikke vil faa nogen som helst Indflydelse paa Budgettet, idet Statsbanerne sikkert uden forøget Udgiftskonto vil kunne ansætte en Del af Ekstra-Tegnerne, er det vort Haab, at det højtærede Statsbaneudvalg vil foreslaa en stor Forøgelse af det faste Tegnerpersonale, for at vi tidligere kan opnaa de samme Fordele som alle Statsbanernes øvrige Personale, der enten straks, eller efter kortere Tids Forløb opnaar fast *Ansættelse*.

Paa Ekstra-Tegnernes Vegne:

H. Perch Møller. **F. E. P. Otto.**

Andragende indsendt til Statsbanernes Administration.

April 1912.

Underbilag A.

Ekstra-Tegnere under Baneafdelingen ansøge om fast Ansættelse som timelønnede Bane-Tegnere.

Undertegnede Ekstra-Tegnere ved Statsbanerne tillade sig herved ærbødigst at andrage om, at Stillingen som Ekstra-Tegner ved Baneafdelingen maa blive en fast timelønnet Stilling indenfor Statsbanernes Baneafdeling, og om der i denne nye Stilling maa blive tillagt Ekstra-Tegnerne Anciennitet i Forhold til vor Tjensttid indenfor Statsbanerne.

Til nærmere Begrundelse for dette vort Andragende tillade vi os at anføre, at Stillingen Ekstra-Tegner danner en Særstilling indenfor Statsbanerne, idet vor Forbliven i denne Stilling strækker sig over et Tidsrum fra 4—10 Aar, inden fast Ansættelse opnaas.

Der kræves af Ekstra-Tegnerne en ikke ubetydelig teoretisk og en indgaaende praktisk Uddannelse forinden Antagelsen, hvilket foraarsager, at en Ekstra-Tegner først temmelig sent naar at blive fast ansat.

Gennemsnitsalderen for Ekstra-Tegnere er for de sidste 10 Aar ved fast Ansættelse naaet op til 33 Aar, og denne Aldersgrænse viser snarere stigende end dalende Tendens.

Af denne Aarsag opnaar Ekstra-Tegnerne ved fast Ansættelse aldrig eller kun meget sent de Fordele, alle andre Tjenestemænd opnaar, fordi de ansættes i en yngre Alder.

Den frie Rejse, der tildeles ganske unge Ansatte, kommer aldrig vor nuværende Stilling til Gode, for hvilken Stilling den frie Rejse dog kan have den største Betydning, og trods 10 Aars uafbrudt Tjenestetid opnaar vi aldrig at faa tildelt en Fridag eller Ferie. Da vor nuværende Stilling ikke er pensionsberettiget, og da vi efter Pensionsreglerne først vil naa højeste Pension i en Gennemsnitsalder af 72 Aar, er det vort Haab, at dette vort Andragende vil blive bevilget, og vi maa opnaa fast Ansættelse som timelønnede Ekstra-Tegnere eller Bane-Tegnere under Baneafdelingen med tilbagevirkende Kraft fra den Dag vi traadte i Statsbanernes Tjeneste, saaledes at vi uindskrænket kan opnaa de samme Fordele som de Ansatte, hvis Ansættelse skriver sig fra ovennævnte Tidspunkt.

Tegnere ansatte under Baneafdelingen 1902—1911 inkl.

Navn	Fødeaar	Ansættelses-Aar	Alder ved Ansættelsen
N. P. Hansen	1876	1905	29
Strøm	1873	1906	33
Busch	1875	1907	32
Trabolt	1871	1909	38
Wehrs	1873	1907	34
O. Nielsen	1884	1910	26
J. Jørgensen	1877	1910	33
F. Petersen	1883	1910	27
A. Jensen	1879	1911	32
Kornerup	1879	1911	32
Michaelsen	1876	1911	35
P. Petersen	1858	1911	53

Gennemsnitsalder ved fast Ansættelse $33^2/_3$ Aar.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 25.

København B, den 29. Januar 1913.

2 Bilag.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Skrivelse af 31. August 1911, Brev Nr. E. 2345, har Ministeriet anmodet Generaldirektionen om at ville lade udarbejde en Udregning over Rentabiliteten for enkelte Baneliniers Vedkommende samt meddele Oplysning om Driftsomkostningerne — Lønninger, Udgifter til Kul, Olie m. v. — ved Færgeoverfarterne og om, hvilken Procent disse Udgifter udgør af samtlige Udgifter ved Statsbanerne.

Idet man hermed fremsender den ommeldte Rentabilitetsberegning og en Oversigt over de med Færgeoverfarterne forbundne Driftsomkostninger — Bilagene A. og B. — skal man med Hensyn til den ved Rentabilitetsberegningens Opstilling anvendte Fremgangsmaade udtale følgende:

Som allerede anført i Generaldirektionens Skrivelse af 9. November 1911, Journal Nr. 23606, har man — for at komme til Klarhed over, hvorvidt det overhovedet var muligt at opstille en Rentabilitetsberegning for enkelte Baneliniers Vedkommende — undersøgt, hvorledes man ved de svenske Statsbaner bærer sig ad med at opstille de i disse Baners Driftsberetninger optagne Beregninger af denne Art.

Som Resultat af denne Undersøgelse skal man oplyse, at Grunden til, at de svenske Statsbaner ere i Stand til at opgøre Rentabiliteten af deres enkelte Strækninger, i væsentlig Grad skyldes den Omstændighed, at man i Sverige fra gammel Tid har opgjort Anlægsomkostningerne for disse, ligesom man til en vis Grad har indrettet sig paa at opgøre Bruttoindtægten og Driftsomkostningerne strækningsvis. Med Hensyn til selve Opgørelsen forholder de svenske Statsbaner sig paa følgende Maade:

1. Anlægsudgifterne.

Statsbanernes Bogholderkontor har i sine Bøger ført Udgiften ved hvert Nyanlæg. Ligeledes bogføres Værdien af alt rullende Materiel og Inventar. Naar Anlægskapitalen for de enkelte Banestrækninger skal fastslaas, lægges til selve Anlægsudgiften for Lokomotivernes Vedkommende en vis Del af den for disse bogførte Værdi. Beløbet bestemmes i Forhold til Antallet af kørte Togkilometer paa de enkelte Strækninger. For andet Materiel og Inventariet tillægges ogsaa et Beløb af den for dette bogførte Værdi; dette Beløb beregnes i Forhold til Antallet af de paa Strækningerne faldende Vognakselkilometer.

Ved Anlægskapitalens Opgørelse medtages de direkte Udgifter til Grunderhvervelse, men ikke Tilskud fra Trediemand (Kommuner) og Værdien af vederlagsfrit afgivne Arealer.

2. Bruttoindtægten.

Bruttoindtægten for Person- og Godsbefordring udregnes for de enkelte Strækninger nøjagtigt hvert 5 Aar saaledes, at Indtægten pr. Person- og Tonkilometer ogsaa fastslaas for de enkelte Strækninger. De øvrige Aar multipliceres Antallet af Person- og Tonkilometer for de enkelte Banestrækninger med de ved den sidste Opgørelse udfundne Middeltal for Indtægten.

Indtægten af Posttrafikken fordeles efter Postvæsenets Opgørelser.

3. Driftsudgifterne.

Baneafdelingen fører sit Regnskab saaledes, at den nøjagtigt kan opgøre sine Udgifter for de enkelte Strækninger.

For Maskinafdelingens Vedkommende skelnes mellem Udgiften ved Brugen af Lokomotiver og ved Brugen af Vogne. Udgiften ved Lokomotivtjenesten opgøres distriktsvis og fordeles paa de enkelte Strækninger med 70 pCt. efter Antallet af Togkilometer med 30 pCt. efter Antallet af Vognakselkilometer.

Vedligeholdelsesomkostningerne for Lokomotiver — herunder ogsaa Andelen i de almindelige Omkostninger ved Værkstedstjenesten — opgøres distriktsvis og fordeles paa de enkelte Banestrækninger under Distrikterne i Forhold til Strækningernes Andel i Distrikternes Togkilometer.

Udgifterne ved Person- og Godsvognenes Brug opgøres ligeledes distriktsvis og fordeles paa de enkelte Banestrækninger efter Distrikternes Vognakselkilometer.

Vedligeholdelsesomkostningerne for Vogne m. m. — herunder ogsaa Andelen i de almindelige Omkostninger ved Værkstedstjenesten — opgøres for hele Nettet og fordeles paa Banestrækningerne i Forhold til Antallet af Vognakselkilometer.

For Trafikafdelingens Vedkommende opgøres nøjagtigt Udgiften ved Driften af de enkelte Stationer, Udgiften ved Togtjenesten opgøres sektionsvis og fordeles derefter paa de enkelte Banestrækninger efter disses Andel af Sektionernes Vognakselkilometer.

De almindelige Administrationsudgifter føres dels under Styrelsen, dels under Distrikterne.

Udgifterne for Styrelsen fordeles efter de enkelte Banestrækningers Kilometerlængde i Forhold til hele Nettets, Distriktsudgifterne efter Banestrækningernes Længde i Forhold til Distrikternes.

Bidrag til Personalets Pensionering samt tilfældige Indtægter holdes udenfor Beregningerne.

Da et tilsvarende Materiale, som de svenske Statsbaners ikke forelaa, har man været nødt til at søge det tilvejebragt, og man formener, at det er lykkedes at fremskaffe et lige saa godt Grundlag for Rentabilitetsberegningen som det, der bruges i Sverige.

Hvad Valget af Strækninger angaar, har man ment at burde følge den Anvisning hertil, der indeholdes i de af Ministeren for offentlige Arbejder fremsatte Udtalelser i Folketinget under 2den Behandling af Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster den 28. Marts 1911 (Rigsdagstidende for 1910—11, Folketingets Forhandlinger, Sp. 6338—6339), og har derfor anstillet de paagældende Beregninger for 2 Strækninger i Jylland og 2 paa Øerne, hvoraf atter de to er Baner, hvis Drift man her ansaa for særlig rentabel, og de to er Banestrækninger, om hvilke dette ikke paa Forhaand kunde anses for givet.

Naar man dernæst har valgt at lægge Forholdene i Finansaaret 1909—10 til Grund for Beregningerne, er dette sket, fordi dette Aars Regnskaber vare de sidste fuldt afsluttede, hvormed man i Efteraaret 1911 kunde begynde at arbejde. At Arbejdet med Opstillingen af Beregningerne er trukket længe ud, har sin Aarsag i, at man til Grund for Vurderingen af de paagældende Banestrækninger har ønsket at lægge de Resultater, der fremskaffedes af den til Vurdering af Statsbanernes Aktiver nedsatte særlige Kommission af 1912 (Ministeriets Skrivelse af 11. Marts 1912, Journal Nr. 2751, Brev Nr. E. 734), og disse Beregninger forelaa først henimod Udgangen af 1912.

Med Hensyn til de enkelte i Bilag A. opførte Summer og den Maade, hvorpaa disse ere udfundne, skal man bemærke følgende:

I. *Anlægsomkostningerne* for de enkelte Strækninger er som ovenfor anført uddraget af den af Kommissionen af 1912 til Vurdering af Statsbanernes Aktiver afgivne Beretning, idet man dog for Knudestationernes Vedkommende kun har medregnet en saa stor Kvotadel, som man efter hele Anlæggets og Trafikkens Karakter har skønnet burde belastes den paagældende Strækning.

Til disse Vurderingssummer har man dernæst lagt:

1. Værdien af det rullende Materiel, Maskiner, Redskaber, Værktøj og andet Løsøre, saaledes at der af disse Genstandes samlede Værdi i Driftsaaret 1909—10 er belastet de omhandlede Banestrækninger Kvotadele i Forhold til de paa

disse i Aarets Løb tilbagelagte Lokomotivkilometre, for saa vidt angaar Lokomotiver, Tendere og Inventar, og i Forhold til Vognladningskilometerne for Vognenes Vedkommende samt

2. Værdien af Stations- og Toginventar paa de paagældende Banestrækninger saaledes som dettes gennemsnitlige Brandforsikringsværdi har været i 1909—10.

De saaledes udfundne Beløb vise den Værdi, som de paagældende Baneanlæg ved Udgangen af Driftsaaret 1909—10 skønnes at have haft (Vurderingssummen).

II. *Bruttoindtægten* er opgjort ved Sammenlægning af de paa de paagældende Strækninger i Driftsaaret 1909—10 faldende Fragter for Befordring af Personer, Gods og Kreaturer samt for Postbefordringen (Beløbene afrundede til Mangefold af Hundreder).

III. Ved Opgørelsen af *Driftsudgifterne* har man medtaget de i det paagældende Driftsaar paa de vedkommende Strækninger faldende Udgifter, nemlig:

til *Bane- og Stationsanlæg.*

til *Stations- og Togtjeneste* (denne sidste Udgift beregnet efter Banestrækningernes Andel i det for hele Banenettet opgjorte Antal Togfører- og Togbetjentkilometer, henholdsvis Togkilometer), heri indbefattet Trafikafdelingens Udgifter ved Person- og Godsvognes Brug,

til *Lokomotivtjenesten*, opgjort og fordelt distriktsvis med 70 pCt. efter Antallet af Lokomotivkilometer og 30 pCt. efter Antallet af Vognladningskilometer tilbagelagte paa de forskellige Strækninger.

til *Vedligeholdelse af Lokomotiver og Tendere*, indbefattet Andel af almindelige Omkostninger ved Værkstedstjenesten, opgjort distriktsvis og fordelt i Forhold til de enkelte Banestrækningers Andel i vedkommende Distrikts Lokomotivkilometer og

til *Vedligeholdelse af Vogne m. v.*, indbefattet Andel af almindelige Omkostninger ved Værkstedstjenesten, opgjort for hele Banenettet og fordelt i Forhold til de paa de enkelte Banestrækninger tilbagelagte Vognladningskilometer.

I de nævnte Udgifter er medregnet de til den stedlige Ledelse (Bane-, Maskin- og Trafikkredsene) medgaaende Udgifter skønsmæssigt fordelte paa den enkelte Strækning.

Endelig har man paa hver enkelt Strækning fordelt de paa Budgetafsnittene, Generaldirektionen, Regnskabsafdelingen, og Fælles Udgifter ved Driften faldende Udgifter i Forhold til den for vedkommende Strækning opgjorte Bruttoindtægt.

Bruttoindtægten formindsket med den samlede Sum af Driftsomkostninger viser den Nettofortjeneste, den paagældende Strækning i 1909—10 har indbragt Statsbanerne, og Nettofortjenestens Forhold til Vurderingssummen udtrykker procentvis den paagældende Strækningss Rentabilitet.

Ved Opgørelsen i sin Helhed maa bemærkes, at denne paa visse Punkter er — og ogsaa maa være — bygget paa et Skøn, og det kan muligt betegnes som en Mangel, at man ikke i Anlægsomkostningerne har medregnet nogen Værdi for Statsbanernes Værksteder i København og Aarhus, fordi man har savnet en Maalestok, hvorefter denne i et passende Forhold kunde fordeles paa de enkelte Strækninger, der falder indenfor hvert Værkstedsomraade. I det store og hele er man dog sikker paa, at Opgørelsen giver et rigtigt Billede af Rentabiliteten af Baner under Statsdrift her i Landet. Det er de stærkt befærdede Strækninger med de gode Indtægter, hvis Drift betaler sig, medens Banerne i magre Egne med smaa Indtægter og Udgifter, der som Følge af Driftsmaaden langt overstiger Udgifterne under Privatdrift, ikke svarer Regning.

Med Hensyn til den ligeledes medfølgende Opgørelse over Driftsomkostningerne i 1909—10 ved Statsbanernes Færgeoverfarter skal man indskrænke sig til at bemærke, at man i disse *ikke* har medregnet Lønningerne til Søfartsinspektøren, Skibsingeniøren og -ingeniørassistenten, der i det paagældende Driftsaar i alt udgjorde 13,380 Kr., fordi Udgiften hertil ogsaa delvis falder paa den ikke til Færgeoverfarterne medregnede Skibsstrækning Korsør-Kiel.

Denne Sag har gaaet rundt mellem Generaldirektionens Medlemmer.

Ambt.

N. Andersen.

Rentabilitetsberegning

for

1. Strækningen Roskilde—Korsør
2. — Tommerup—Assens
3. — Fredericia—Aarhus
4. — Hobro—Løgstør

i Driftsaaret 1909—10.

1. Roskilde—Korsør (79 km)
(uden Færgeanlæg).

Anlægsomkostninger.

	Kr.	Kr.
Baneafdelingen:		
Roskilde—Korsør (ekskl. Roskilde og Slagelse Stationer) ...	8,602,900	
Roskilde Station (½) ...	700,000	
Slagelse — (⅔) ...	700,000	
		10,002,900
Maskinafdelingen:		
Lokomotiver og Tendere ...	1,595,476	
Vogne og andet rullende Materiel ...	4,110,175	
Inventar, Løsøre m. v. ...	471,567	
		6,177,218
Trafikafdelingen:		
Stationsinventar ...	62,480	
Toginventar ...	25,450	
		87,930
		16,268,048

Bruttoindtægten.

Person-, Gods- og Postbefordring ...		3,589,900

Driftsudgiften.

	Kr.	Kr.	Kr.
Baneafdelingen:			
Roskilde—Korsør (ekskl. Roskilde og Slagelse Stationer ...	323,600		
Roskilde Station (½) ...	20,000		
Slagelse — (⅔) ...	12,000		
		355,600	
At overføre ...		355,600	3,589,900

		Kr.	Kr.
	Overført...	355,600	3,589,900
Maskinafdelingen:	Kr.		
Lokomotivtjenesten	687,831		
Vedligeholdelse af Lokomotiver og Tendere	147,943		
Vedligeholdelse af Vogne m. v.	262,553		
		1,098,327	
Trafikafdelingen:			
Stationstjenesten	484,731		
Togtjenesten	254,912		
		739,643	
Administration (herunder Udgifter til Generaldirektionen og Regnskabsafdelingen samt Fællesudgifter ved Driften, idet Udgifterne til Kredsadministrationen er medregnet i de under Bane-, Maskin- og Trafikafdelingen anførte Driftsudgifter)...		203,970	
			2,397,540
	Overskud...		1,192,360

Forrentning: 7,33 pCt.

2. Tommerup—Assens (30 km).

Anlægsomkostninger.

Baneafdelingen:			
Tommerup—Assens (ekskl. Tommerup Station)		1,451,400	
Tommerup Station (1/5)		60,380	
			1,511,780
Maskinafdelingen:			
Lokomotiver og Tendere		130,207	
Vogne med andet Materiel (rullende)		140,435	
Inventar, Løsøre m. v.		38,485	
			309,127
Trafikafdelingen:			
Stationsinventar		15,985	
Toginventar		2,100	
			18,085
			1,838,992

Bruttoindtægten.

Person-, Gods- og Postbefordring			130,200

Driftsudgiften.

Baneafdelingen:	Kr.		
Tommerup—Assens (ekskl. Tommerup Station)	60,000		
Tommerup Station (1/5)	1,100		
		61,100	
Maskinafdelingen:			
Lokomotivtjenesten	44,548		
Vedligeholdelse af Lokomotiver og Tendere	13,171		
Vedligeholdelse af Vogne m. v.	8,971		
		66,690	
Trafikafdelingen:			
Stationstjenesten	66,588		
Togtjenesten	17,986		
		84,574	
	At overføre...	212,364	130,200

	Kr.	Kr.
Overført...	212,364	130,200
Administrationen (herunder Udgifter til Generaldirektionen og Regnskabsafdelingen samt Fællesudgifter ved Driften, idet Udgifterne til Kredsadministrationen ere medregnede i de under Bane-, Maskin- og Trafikafdelingen anførte Driftsudgifter)..	6,885	
		219,249
Underskud...		89,049

Forrentning ÷ 4,84 pCt.

POLYTEKNISK LÆREANSTALT Teknisk Bibliotek

3. Fredericia—Aarhus (110 km).
(uden Færgeanlæg).

Anlægsomkostninger.

Baneafdelingen:		
Fredericia—Aarhus (ekskl. Fredericia, Skanderborg og Aarhus Stationer)	8,095,500	
Fredericia Station (1/2)	779,950	
Skanderborg — (2/3)	395,933	
Aarhus — (3/5)	1,715,400	
		10,986,783
Maskinafdelingen:		
Lokomotiver og Tendere	1,926,316	
Vogne og andet rullende Materiel	3,924,173	
Inventar, Løsøre m. v.	569,352	
		6,419,841
Trafikafdelingen:		
Stationsinventar	72,270	
Toginventar	25,620	
		97,890
		17,504,514

Bruttoindtægten.

Person-, Gods- og Postbefordring	3,993,800

Driftsudgiften.

	Kr.		
Baneafdelingen:			
Fredericia—Aarhus (ekskl. Fredericia, Skanderborg og Aarhus Stationer)	392,000		
Fredericia Station (1/2)	27,150		
Skanderborg — (2/3)	6,600		
Aarhus — (3/5)	58,500		
		484,250	
Maskinafdelingen:			
Lokomotivtjenesten	772,457		
Vedligeholdelse af Lokomotiver og Tendere	194,846		
Vedligeholdelse af Vogne m. v.	250,672		
		1,217,975	
Trafikafdelingen:			
Stationstjenesten	706,449		
Togtjenesten	326,508		
		1,032,957	
At overføre...		2,735,182	3,993,800

	Kr.	Kr.
Overført...	2,735,182	3,993,800
Administrationen (herunder Udgifter til Generaldirektionen og Regnskabsafdelingen samt Fællesudgifter ved Driften; idet Udgifterne til Kredsadministrationen ere medregnede i de under Bane-, Maskine- og Trafikafdelingen anførte Driftsudgifter)..	226,920	
		2,962,102
Overskud...		1,031,698

Forrentning: 5,89 pCt.

4. Hobro—Løgstør (67 km).

Anlægsomkostninger.

Baneafdelingen:		
Hobro—Løgstør (ekskl. Hobro og inkl. Aalestrup [$^2/_3$])	2,543,800	
Hobro Station ($^1/_5$)	111,900	
		2,655,700
Maskinafdelingen:		
Lokomotiver og Tendere	318,274	
Vogne og andet rullende Materiel	284,016	
Inventar, Løsøre m. v.	94,070	
		696,360
Trafikafdelingen:		
Stationsinventar	29,420	
Toginventar	4,725	
		34,145
		3,386,205

Bruttoindtægten.

Person-, Gods- og Postbefordring	206,900

Driftsudgiften.

	Kr.	
Baneafdelingen:		
Hobro—Løgstør (ekskl. Hobro og Aalestrup Stationer)	70,000	
Hobro Station ($^1/_5$)	2,400	
Aalestrup Station ($^2/_3$)	3,000	
		75,400
Maskinafdelingen:		
Lokomotivtjenesten	105,250	
Vedligeholdelse af Lokomotiver og Tendere	32,193	
Vedligeholdelse af Vogne m. v.	18,143	
		155,586
Trafikafdelingen:		
Stationstjenesten	110,477	
Togtjenesten	36,845	
		147,322
Administrationen (herunder Udgifter til Generaldirektionen og Regnskabsafdelingen, samt Fællesudgifter ved Driften, idet Udgifterne til Kredsadministrationen ere medregnede i de under Bane-, Maskin- og Trafikafdelingen anførte Driftsudgifter)...	10,515	
		388,823
Underskud...		181,923

Forrentning: ÷ 5,37 pCt.

Oversigt over Driftsomkostningerne.

Lønninger, Udgifter til Kul, Olie m. v. ved Færgeoverfarterne i 1909—10.

Færgeoverfarterne	Lønninger ved		Andre Udgifter ved		I alt
	Skibstjenesten	Skibsmaskintjenesten	Skibstjenesten	Skibsmaskintjenesten	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
København—Malmø ..	24,342. 00	22,017. 50	13,206. 02	104,293. 70	163,859. 22
Helsingør—Helsingborg	31,505. 00	26,323. 00	23,932. 10	55,889. 07	137,649. 17
Masnedøoverfarten ...	48,878. 00	34,605. 50	14,523. 07	96,090. 94	194,097. 51
Gjedser—Warnemünde	42,019. 50	37,290. 00	38,426. 49	262,905. 00	380,640. 99
Korsør—Nyborg	196,865. 00	191,857. 50	98,421. 34	643,034. 12	1,130,177. 96
Strib—Fredericia	111,991. 00	73,785. 00	31,839. 51	136,762. 15	354,377. 66
Sallingsundoverfarten .	17,740. 00	14,640. 00	9,157. 74	38,516. 61	80,054. 35
Oddesundoverfarten ..	15,968. 00	12,900. 00	4,158. 88	26,163. 75	59,190. 63
I alt..	489,308. 50	413,418. 50	233,665. 15	1,363,655. 34	2,500,047. 49

	Kr. Ø.
I 1909—10 var Statsbanernes samtlige Udgifter	41,163,894. 98
og Driftsomkostningerne ved Færgeoverfarterne ifølge ovenstaaende Opgørelse*)	2,500,047. 49
Af den samlede Udgiftssum udgjorde disse saaledes	6,07 pCt.

*) Heri er ikke medregnet Lønningerne til Skibsinspektør, Skibsingeniør og -ingeniørassistent.

Ordrup Kommunalforening. **Bilag 26.**

Charlottenlund, den 30te Aug. 1912.

Til Formanden for Statsbaneudvalget, Højvelbaarne Hr. Etatsraad *Kier*, R. af D.

Fællesudvalget for Gentofte Grundejer- og Borgerforening, Hellerup Grundejer- og Kommunalforening og Ordrup Kommunalforening tillader sig herved til behagelig Efterretning at tilstille Statsbaneudvalget en Genpart af et Andragende vedrørende Forholdene paa Hellerup Godsbanegaard, hvilket Andragende under Gaars Dato er overrakt Hs. Excellence Ministeren for offentlige Arbejder i Forbindelse med en Skrivelse fra Gentofte Sogneraad, der anbefalende slutter sig til nævnte Andragendes Indhold.

Ærbødigst

Johan Diedrichsen,
Fællesudvalgets Sekretær.

Underbilag A.

I Gentofte Kommune, den 24de August 1912.

Hs. Excellence Ministeren for offentlige Arbejder *Thomas Larsen*,
Kmd. af D.

Da den nye Godsbanegaard i Hellerup ikke i saa stort Omfang, som ønsket, kan være til Nytte for den Befolkning, som man ved dens Anlæg maa antages at have taget Sigte paa, tillade undertegnede Kommunalforeninger sig herved allerærbødigst at andrage Deres Excellence om, at Forholdene maa blive taget op til en grundig Undersøgelse, saaledes at de værste Mangler kunne blive afhjulpne, hvilket formentlig i lige Grad vil tjene Statsbanernes og Befolkningens Tarv.

De Anker, der rettes mod Godsbanegaarden i Hellerup i dens nuværende Skikkelse, samle sig i det væsentligste om følgende Punkter:

1. Læssevejens bratte Stigning.
2. Samme Vejs mangelfulde Vedligeholdelse.
3. Utilstrækkelig Aflæsningsplads.
4. Uheldige Rangeringsforhold.
5. Manglende Toldbehandling.

De anførte Ulemper begrundes nærmere i medfølgende Erklæringer fra nogle næringsdrivende Borgere, der som Statsbanernes gode Kunder have haft rig Lejlighed til at indhøste Erfaringer paa dette Omraade, og som ere saa misfornøjede, at de saa meget som muligt søge at undgaa Godsforsendelser med Statsbanerne, hvor der er Mulighed for Forsendelse paa anden Maade, enten med Lastautomobiler, søværts eller med private Baner.

Angaaende ovenanførte Punkter kan i øvrigt gøres følgende supplerende Bemærkninger:

ad 1. Læssevejen er for stejl, og den er som Følge deraf besværlig at komme op ad med mindre belæssede Vogne, og den er ufarbar med svært belæssede Vogne. Lige saa vanskeligt det er at komme op ad denne stejle Bakke, lige saa farligt er det at køre ned ad den med belæssede Vogne, og saaledes som Forholdene ere, kunne selv de mest fortrinlige Bremseapparater ikke løse Vanskelighederne.

Vejen munder som bekendt ud i Viadukten, der er stærkt trafikeret — ogsaa med Automobiler —, og hvor Forholdene yderligere vanskeliggøres ved det der anbragte Dobbeltspor, der befares af Sporvogne i begge Retninger, og endelig derved, at al fri Udsigt til Siderne er betaget Kusken af de høje Mure paa begge Sider af Læssevejen, ligesom Kørselen ned ad Bakken er forbunden med megen Fare for de forbipasserende paa den stærkt trafikerede Hellerupvej.

Det siger sig selv, at Forholdene særlig i glat Føre ere yderst vanskelige og farefulde — for ikke at sige uforsvarlige.

ad 2. Vejen holdes ikke i saa forsvarlig Stand, som det under disse vanskelige Forhold maa kunne fordres, og dette øger i ikke ringe Grad Ulemperne; der klages navnlig over, at Vejen efter Reparationer ikke tromles med Damptromle under Vandbehandling.

ad 3. Aflæsningsspor findes ikke i tilstrækkeligt Omfang, og de, der findes, ere tildels urigtigt anbragte, saa det falder jævnlig vanskeligt at faa fornøden Aflæsningsplads.

ad 4. Selve Sporordningen paa Godsbaneterrainet er uheldig, og det har til Følge, at Adgang til de Vogne, der skal læsses eller aflæsses, ofte kun kan forskaffes efter en vidtløftig og tidsspildende Rangering, der tilmed kun kan finde Sted paa visse Tider af Døgnet, da Stationen ikke har noget Rangerlokomotiv.

ad 5. For at Godsstationen skal kunne udnyttes i fuldt Omfang af de handlende i dens naturlige Opland, Hellerup, Gentofte og Ordrup, er det nødvendigt, at der skabes Adgang til Toldbehandling paa Stationen. Toldpligtigt Gods maa nu klareres i København, hvad der for de handlende medfører Tidsspilde og Udgifter til Transport frem og tilbage. Da der allerede forefindes et Toldsted i Tuborg Havn, vilde en Ordning, hvorved det derværende Toldopsyn blev pligtig at behandle Gods paa Hellerup Station, formentlig kunne gennemføres uden nogen synderlig Udgift for Statskassen, og der er derfor samtidig hermed indsendt et fornyet Andragende om en saadan Ordning til Hs. Excellence Finansministeren.

I Forbindelse med Fremsættelsen af de ovenomhandlede Anker vedrørende Godsbanegaarden i Hellerup tillader man sig allerærbødigst at andrage Deres Excellence om, at den af Statsbanerne anlagte Tunnel — for at give rejsende Adgang til Stationen Vest fra — nu maa blive taget i Brug, hvorved man skal tillade sig at henvise til Skrivelse af 16. Juli 1909 *in fine* fra det højtærede Ministerium til Bestyrelsen for Hellerup Grundejer- og Kommunalforening.

Allerærbødigst

Hellerup Grundejer- og Kommunalforening.

S. M. Thorsen,
Sagfører, p. t. Formand.

Gentofte Grundejer- og Borgerforening.

F. G. Branning,
Overretssagfører, p. t. Formand.

Ordrup Kommunalforening.

Ernst Kaper,
Dr. phil., p. t. Formand.

Det danske Petroleums-Aktieselskab. **Underbilag B.**

København, den 19. August 1912.

Til Hellerup Grundejer- og Kommunalforening, Hellerup.

Besiddende Deres ærede af 18. ds. tjener i Svar paa samme, at vi i højeste Grad billige en Henvendelse til Ministeriet angaaende de nuværende uheldige Forhold paa Hellerup Godsbanegaard.

Efter at Hellerup Station er bleven omlagt, og samme Stations Godsbanegaard er flyttet over paa den anden Side af Hellerupvej, have vi haft idelige Klager fra vort Lager paa Tuborg Havn angaaende de uheldige Forhold, som raade paa nævnte Station. De væsentligste Ankepunkter ere bl. a. Opkørselen og Vejen fra samme, der for det meste er i en saadan Forfatning, at det nærmest maa betragtes som Dyrplageri at befare samme med almindelige Læs. For vort Vedkommende medfører dette et unødvendigt Slid paa saa vel Heste som Vogne, og vi kunne ydermere tilføje, at de Vognmænd, som vi benytte, altid erklære hellere at ville køre al anden Kørsel end Kørsel til Hellerup Godsbanegaard, hvilket igen fører til, at det undertiden er med stort Besvær, at vi kunne faa Vognmænd til at besørge Kørselen til Hellerup Godsbanegaard. Hvad der tillige er en stor Gene, er Rangeringen paa denne Station, idet samme foregaar paa en saadan Maade, at det tidt hænder, at vi, der have vore egne Jernbanetankvogne, ikke altid kunne komme til samme, men have maattet køre hjem med fuldt Læs, for atter næste Dag at køre det op igen, og dette ligger væsentlig i, at der til den store Godstrafik, der foregaar paa Hellerup Station, er for faa Af- og Paalæsningsspor.

Forholdene ere i det hele taget nu saa primitive og daarlige paa denne Godsbanegaard, saa hvis en Henvendelse til Trafikministeriet kunde føre til en Forandring til det bedre, for dem, som ere nødsagede til at benytte denne Banegaard, vilde det være af største Vigtighed for alle interesserede Parter.

Med megen Agtelse:

Det danske Petroleums-Aktieselskab.

C. Borchsenius. *N. Wistorff.*

Tuborgs Fabrikker. **Underbilag C.**

København, den 16. August 1912

Hr. Sagfører S. M. Thorsen. Strandvej 149.

Idet vi henholde os til behagelig Samtale ved Deres Nærværelse hos os i Dag, skulle vi vedrørende de uheldige Forhold paa Hellerup Godsbanegaard tillade os at meddele følgende:

Den væsentligste Ulempe er ved Indkørselen fra Viadukten, idet denne foregaar op ad en meget stejl Bakke, som Hestene for selv mindre belæssede Vogne har ondt ved at komme op ad.

Vejens Vedligeholdelse lader ogsaa meget tilbage at ønske, thi selv om Reparation jævnlig finder Sted, hjælper dette ikke for lang Tid, idet der til Tromling af Vejen kun benyttes almindelige Tromler med Hesteforspand i Stedet for Damptromler. Ved mindre Reparationer benyttes ikke en Gang Tromle, men der kastes blot nogle Skærver i Hullerne i Vejen, og disse Skærver maa da køres ned af de Vogne, der passere Vejen. At dette er til stor Gene for Færdselen ad den i Forvejen meget uheldige Vej, er indlysende. Ved Vintertid, naar Bakken er bedækket af Sne og Is og følgelig meget glat, er Vejen endnu mere vanskelig at befare end paa de andre Aarstider, og lod vi ikke vor egen Sneplov, straks efter at der er falden Sne, skaffe det meste af denne tilside, vilde Kørsel ad Vejen være saa at sige umulig.

Pladsforholdene paa selve Godsbanegaarden ere ogsaa meget uheldige, idet det ofte er forbundet med stor Vanskelighed at komme til de Vogne, der skulle læsses eller aflæsses, og er der ligeledes Mangel paa Vigespor, hvilket foranlediger, at Vogne, der er færdiglæssede til Afsendelse men har Plads inde mellem andre Vogne, ikke kunne ekspederes uden efter en meget vidtløftig og tidsspildende Rangering, hvilket kun kan finde Sted paa visse Tider af Døgnet, idet der ikke findes noget Rangerlokomotiv paa Hellerup Station. Et saadant burde forefindes paa en saa stærkt trafikeret Station som Hellerup, hvor Forholdene tilmed som ovenfor anført ere yderst vanskelige.

Med megen Agtelse:

Tuborgs Fabriker,

Nyborg.

Underbilag D.

Hellerup, den 17. August 1912.

Til Hr. Sagfører Thorsen, Strandvej 149.

Efter at have talt med Fabrikant Rudolph Nielsen i Telefon undlader jeg ikke at meddele Dem, at der efter hans Mening særlig burde arbejdes paa:

1) Ændring af Vejforholdene ved Hellerup Viadukt baade Hovedvejen og Sidevejene, da den stærke Stigning er til stor Gene for Kørsel med større Læs,
2) paa Godsbanegaardsterrainet flere Aflæsningsspor, da det paa Tider kniber med at faa Aflæsningsplads,
3) at Udkørselen fra Godsbanegaarden ud til Taffelbays Allé er fri mod Nord, men ikke mod Syd (Hellerup). Denne sidste Anke er unægtelig et Kommunespørgsmaal.

Rudolph Nielsen.

Bilag 27, indeholdende Oplysninger om de af Statsbanerne lejede Lokaler og Arealer samt Dispositioner over de Statsbanerne tilhørende Bygninger og Arealer, som ikke anvendes til Driftens Brug, er ikke trykt, men medfølger Betænkningen.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Bilag 28.**

København, den 6te November 1911.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Statsbaneudvalget af 1911.

÷ Ved hoslagt at fremsende Afskrift af en mellem Generaldirektoratet for Statsbanedriften og Firmaet »Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt, R. Collstrop« afsluttet Overenskomst af 10. Juli 1899 med Bilag angaaende Imprægnering af Trævarer for Statsbanedriften, skulde man tjenstlig udbede sig en Udtalelse fra Udvalget angaaende Spørgsmaalet om Hensigtsmæssigheden af, at Statsbanerne i Henhold til Bestemmelserne i Overenskomstens § 11 overtage de af det nævnte Firma ved Køge og Horsens Havne anlagte Imprægneringsanstalter.

÷ Man vedlægger Afskrifter af en af Generaldirektionen for Statsbanerne under 22. November 1909 over Sagen afgiven Erklæring med Bilag.

Th. Larsen.

G. Giødesen.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Imellem Statsbanedriften paa den ene Side og Firmaet »Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt, R. Collstrop« med Hjemsted København paa den anden Side er afsluttet følgende

Overenskomst

om

Imprægnering af Trævarer for Statsbanedriften.

§ 1.

Firmaet forpligter sig til ved Horsens Havn paa et Areal, som af Horsens Kommune i Henhold til en i Genpart vedhæftet Overenskomst er udlejet til førstnævnte, og som paa den til Overenskomsten hørende og ligeledes i Genpart vedhæftede Plan er betegnet a b c d e f g h i k l m at anlægge en Imprægneringsanstalt og til i denne Anstalt, som ogsaa i den ved Køge Havn alt værende og paa ligeledes vedhæftede Plan angivne Anstalt af samme Art, at foretage Imprægnering af Jernbanesveller og andre Trævarer, som anskaffes til Brug for Statsbanedriften, i saadant Omfang, som forlanges (jfr. § 2).

Firmaet forpligter sig endvidere til umiddelbart ved de nævnte Imprægneringsanstalter at stille de fornødne indhegnede Pladser til Lagring af de til Imprægnering bestemte Trævarer til Raadighed for Statsbanedriften, saaledes at denne kan lagre dem fra det Øjeblik, da de modtages fra vedkommende Leverandører, og indtil de, efter at være imprægnerede, skulle anvendes, ligesom Firmaet ogsaa, for saa vidt Statsbanedriften maatte finde det fornødent forinden Imprægneringen at foretage Bearbejdelse af Trævarerne, skal tilstede, at saadant sker paa Pladsen.

Anlæg og Vedligeholdelse af de til Befordring af Trævarerne fra Lagerpladserne til Banen nødvendige Spor foretages af Statsbanedriften paa dennes Bekostning, hvorimod Anlæg og Vedligeholdelse af alle i øvrigt fornødne Spor — herunder Spor fra Anstalten i Horsens til Bolværket ved samme — og disses Forbindelse med Statsbanedriftens nævnte Spor sker ved Firmaets Foranstaltning og paa dettes Bekostning; dog skal Statsbanedriften, om Firmaet maatte ønske det, overlade dette de dertil fornødne kasserede Skinner til den Pris, hvortil disse ellers sælges underhaanden, og ligeledes, om Firmaet maatte ønske det, at foretage Anlæg og Vedligeholdelse af Sporet for Firmaets Regning til de for slige Anlæg gældende Priser.

Det til Anlæget af Sporstykket o—q fornødne Areal mellem Havnebanen og Anstalten i Horsens skal Firmaet foranledige stillet til Raadighed for Statsbanedriften, saalænge Imprægneringsanstalten bestaar.

Firmaet har Ret til uden Vederlag at benytte de Statsbanedriften tilhørende Spor paa Anstalternes Plads til Befordring af Materialier nødvendige for Anstalternes Drift, ligesom Statsbanedriften eller dens Leverandører have Ret til, naar som helst og uden Vederlag til Firmaet, at benytte det paa Planen af Anstalten i Horsens med a—b betegnede Bolværk til Losning af Trævarer, bestemte til Imprægnering eller Udskibning af imprægnerede Varer. Denne sidstnævnte Ret skal Firmaet foranledige sikret ved en af Horsens Kommune udstedt Erklæring.

Paa foran nævnte Planer ere de Spor, hvis Anlæg og Vedligeholdelse vedrøre Statsbanedriften, angivne for Horsens Anstaltens Vedkommende med Bogstaverne o—p og q—r og for Køge Anstaltens Vedkommende med s—t og u—v.

§ 2.

Statsbanedriften forpligter sig til i de nævnte to Imprægneringsanstalter at lade imprægnere:

1. alle de Bøge- og Fyrresveller, som anskaffes til de til enhver Tid under Statsdrift værende Baner og til de Udvidelser af disse, som foretages ved Statsbanedriftens Foranstaltning,
2. alle andre Trævarer, som anskaffes til disse Anlæg, og som Statsbanedriften maatte ønske imprægnerede.

§ 3.

De til Imprægnering bestemte Sveller leveres af Statsbanedriften, opsatte i Stabler paa 100 Stykker paa Lagerpladserne ved de af Statsbanedriften anlagte Sporforbindelser eller yderligere fordelte paa Pladserne ved de af Firmaet anlagte Spor, for saa vidt disse ere tilgængelige for Statsbanernes Vogne, og betragtes som overgivne i Firmaets Værge fra det Øjeblik, da de saaledes ere opstablede. Statsbanedriften modtager Svellerne tilbage i imprægneret Stand fra Stabler ved de samme Spor, men Svellerne betragtes som værende i Firmaets Værge, indtil de ere læssede i Statsbanernes Vogne til Bortførelse.

Samme Regler gælde med Hensyn til andre til Imprægnering bestemte Trævarer.

§ 4.

Trævarerne skulle imprægneres i nøje Overensstemmelse med de Forskrifter, som ere vedhæftede denne Overenskomst.

§ 5.

Statsbanedriften skal føre Tilsyn med Imprægneringen af de Trævarer, som imprægneres for Statsbanedriften. Dens tilsynsførende skulle derfor til enhver Tid have fri og uhindret Adgang til Oplagspladserne og Imprægneringsanstalterne, ligesom Firmaet uden Vederlag skal yde dem al fornøden Bistand til Udførelsen af deres Hverv og til at foretage saadanne Undersøgelser og Prøver, som de maatte forlange.

Firmaet skal, for hver Anstalts Vedkommende, føre en nøjagtig Bog over Arbejdstid, Imprægneringens Gang, de imprægnerede Trævarer, Vægten af disse før og efter Imprægneringen, Tidspunktet for de enkelte Behandlingers Begyndelse m. v., og denne Bog skal stedse ligge til Eftersyn for Statsbanedriftens tilsynshavende.

§ 6.

Firmaet maa ikke uden Statsbanedriftens Samtykke foretage Imprægnering af nogen Del af de paa Lagerpladserne henlagte Trævarer. Paa den anden Side er Firmaet pligtig at paabegynde Imprægneringen paa vedkommende Anstalt senest 4 Uger efter, at Statsbanedriften har opfordret det dertil, og skal derefter drive den uafbrudt, saaledes at der daglig imprægneres i Køge mindst 45 Kubikmetre Træ (svarende til ca. 530 Stkr. 2600 × 127 × 255 mm Sveller) og paa Anstalten i Horsens mindst 135 Kubikmetre Træ (svarende til ca. 1600 Stkr. 2600 × 127 × 255 mm Sveller) paa foreskreven Maade.

Statsbanedriften fastsætter herefter den Frist, inden hvilken det til Imprægnering afleverede Træ skal være imprægneret og atter opsat i Stabler som i § 3 foreskrevet. Overholdes den saaledes fastsatte Frist ikke, ifalder Firmaet en Bøde til Statsbanedriften efter disses nærmere Bestemmelse af indtil 35 Øre pr. Kubikmeter af det ikke rettidigt tilbageleverede Træ for hver paabegyndt Dag, dette leveres senere end efter den fastsatte Frist, dog vil Firmaet ikke ifalde Bøde, dersom Overskridelsen skyldes Striker, Brud paa Maskiner eller deslige det utilregnelige Aarsager.

§ 7.

For Nedtagelsen fra de paa Pladserne opsatte Stabler af de til Firmaet overleverede Sveller og andre Trævarer, Befordring af dem herfra til Imprægneringsanstalten, Imprægneringen, Befordringen tilbage til og Opstabling ved Sporene paa Pladserne faar Firmaet i alt følgende Betaling:

a. For en Fyrresvelle af Størrelse 2600 × 127 × 255 mm ..... 60 Øre, skriver seksti Øre,

b. For en Bøgesvelle af samme Størrelse som den ovenfor nævnte Fyrresvelle ..... 63 Øre,
skriver seksti tre Øre,
c. For Sveller af andre Størrelser beregnes Betalingen efter Rumfanget i Forhold til foranstaaende.
d. For andre Trævarer:
Af Fyr pr. Kubikmeter ..... 780 —,
skriver syv Hundrede og otti Øre,
af Bøg pr. Kubikmeter..... 810 —,
skriver otte Hundrede og ti Øre.

Ved Fastsættelsen af foranstaaende Priser er det forudsat, at Imprægneringsstoffet (Zinkklorid og tung Stenkulstjæreolie) indføres toldfrit. I modsat Fald er Statsbanedriften pligtig at godtgøre Firmaet Tolden af Imprægneringsstoffet.

De Dagpenge, som muligen skulle udredes for Toldopsyn i Anledning af Imprægnering for Statsbanedriften, betales af denne.

§ 8.

For saa vidt Statsbanedriften paa Grund af stedfindende Fremskridt paa Imprægneringsomraadet maatte ønske en anden end den nu foreskrevne Fremgangsmaade anvendt, skal Firmaet efterkomme dette Forlangende efter nærmere Forhandling og Fastsættelse af de deraf følgende Priser for Imprægneringen. Vægrer Firmaet sig ved at efterkomme Statsbanedriftens Forlangende om Forandring af Imprægneringsmaaden, skal Statsbanedriften have Ret til, uanset den i § 12 betingede Uopsigelighed, naar som helst med et halvt Aars Varsel at opsige nærværende Overenskomst til Ophør med Udgangen af en 30. Juni. Saafremt Enighed ikke maatte opnaas angaaende Prisen for Imprægneringen efter den nye Fremgangsmaade, vil saadan være at fastsætte af tvende af Retten udmeldte uvildige Mænd med Adgang til Overskøn, dog saaledes, at Prisen fastsættes inden for de af Parterne ved Forhandlingerne derom hævdede Grænser.

§ 9.

I Imprægneringstiden opgøres maanedlig Antallet af de imprægnerede Sveller og Mængden af andre imprægnerede Varer, hvorefter den i Overensstemmelse hermed af Firmaet udfærdigede Regning paa det Firmaet tilkommende Beløb for Imprægneringen, efter at være attesteret af Statsbanedriftens tilsynshavende, anvises til Udbetaling ved Statsbanedriftens Kassekontor i København.

§ 10.

Fra det Øjeblik, da Varerne ere afleverede til Firmaet, stablede paa Lagerpladserne, og indtil de atter i imprægneret Stand ere læssede paa Statsbanedriftens Vogne til Bortførsel (se § 3), er Firmaet ansvarlig for den i enhver Henseende, altsaa saa vel for Stykketallet som for deres Tilbagelevering i uskadt Stand, force majeure dog undtagen.

For Trævarer, som ere utilstrækkeligt imprægnerede, eller mangle, eller have lidt Skade ved Behandlingen, er Firmaet pligtig at yde Statsbanedriften Erstatning efter dens nærmere Opgørelse, og skal denne have Ret til at indeholde Erstatningen i de Beløb, som Firmaet har til gode hos Statsbanedriften.

Mod Ildsvaade forsikrer Statsbanedriften selv Trævarerne under disses Henstand paa Lagerpladserne.

§ 11.

Firmaet er forpligtet til, saafremt Statsbanedriften maatte ønske det, fra og efter den 1. Juli 1905 at afstaa til denne begge Imprægneringsanstalter med dertil hørende Inventar og Redskaber samt Lagerpladser med alle de Rettigheder og Forpligtelser, hvormed det selv maatte have besiddet dem, i vel vedligeholdt og fuldstændig brugbar Stand. Afstaaelsessummen skal i saa Fald være: For Køge Anstaltens Vedkommende 60,000 Kr. — skriver Seksti Tusind Kroner — for Horsens Anstaltens alle de med Anlægget og Oprettelsen forbundne Omkostninger, dog med en Afskrivning i det nævnte Beløb for Køge Anstaltens (60,000 Kr.) og

i alle Omkostninger ved Horsens Anstaltens Anlæg, af 2½ pCt. p. A. for de første 5 Aar, regnet fra den 1. Juli 1900, og derefter 5 pCt. p. A. for de følgende Aar. Afstaaelsespriserne kunne dog aldrig blive mindre end 30,000 — Treti Tusind — Kr. for Køge Anstalten og ikke mindre end Halvdelen af alle de med Anlægget og Oprettelsen af Horsens Anstalten forbundne Omkostninger. I de saaledes fremkomne Afstaaelsessummer vil dog være at fraregne, hvad de Forringelser, som maatte hidrøre fra mangelfuld Vedligeholdelse, ville kunne ansættes til. Firmaets Lejeudgifter komme ikke i Betragtning ved Afstaaelsessummens Beregning.

Som Følge af ovennævnte skal Firmaet senest 3 Maaneder efter Aabningen af Anlægets Drift opgive og tilbørligt godtgøre for Statsbanedriften, hvad Omkostningerne ved Anlægget og Udstyrelsen af Anstalten i Horsens, Forarbejderne dertil, Tilsyn m. v. have udgjort. Paa lignende Maade vil der være at forholde med Hensyn til den Forøgelse af saa vel Køge som Horsens Anstalternes Værdier, som maatte fremkomme ved senere Udvidelser. For disses Vedkommende beregnes 5 pCt.s Værdiforringelsen fra Begyndelsen af det Aar, de ere tagne i Brug.

For saa vidt Statsbanedriften maatte gøre Brug af denne Ret til Køb af begge Imprægneringsanstalter, maa Meddelelse derom gøres til Firmaet senest 6 (seks) Maaneder, forinden Overleveringen af Anstalten eller Anstalterne til Statsbanedriften ønskes, og Overleveringen vil være at foretage den 1. Juli vedkommende Aar.

Med Overdragelsen af Anlægene til Statsbanedriften bortfalder selvfølgelig nærværende Overenskomst.

§ 12.

Nærværende Overenskomst, der ikke af nogen af Parterne ved Opsigelse kan bringes til Ophør før den 30. Juni 1910 (jfr. dog §§ 8 og 11) vedvarer i øvrigt, indtil den med eet Aars Varsel opsiges til Ophør den derefter paafølgende 30. Juni, for Horsens Anstaltens Vedkommende dog ikke udover 30. Juni 1949.

§ 13.

For Opfyldelsen af samtlige de Firmaet i Henhold til nærværende Overenskomst paahvilende Forpligtelser med Hensyn til Horsens Anstalten, skal Firmaet, senest 8 Dage efter Overenskomstens Underskrift, hos Statsbanedriften stille en Sikkerhed af 30,000 — Treti Tusind — Kr. i saadanne Effekter, som Statsbanedriften maatte anse for betryggende.

Saa snart Imprægneringsanstalten m. v. i Horsens er færdig eller i hvert Fald, saa snart Driften af den er paabegyndt, vil det nævnte Beløb være at ombytte med et til Generaldirektoratet for Statsbanedriften udstedt Skadesløsbrev, hvorved der til Sikkerhed for Opfyldelsen af Firmaets Forpligtelser i Henhold til nærværende Overenskomst gives Prioritets- og Panteret i dette Anlæg med Grund, Maskiner, Inventar og øvrigt Tilbehør for ovennævnte Beløb af 30,000 Kr., næst efter den Prioritet af 3,000 Kr. aarlig Afgift, som Firmaet i Henhold til nævnte Leje-Overenskomst udsteder til Horsens Kommune. Ligeledes vil Statsbanedriftens Forkøbsret i Henhold til § 11 være at sikre ved en af Firmaet udstedt og som Behæftelse paa Horsensanlægget m. v. tinglæst Deklaration.

Omkostningerne ved Udstedelsen og Tinglæsningen af nævnte Dokumenter afholdes af Firmaet.

Det Skadesløsbrev og den Deklaration, som Firmaet i tilsvarende Øjemed har udstedt under 24. Maj 1890, skulle vedblivende tjene som Sikkerhed for Opfyldelsen af Firmaets Forpligtelser med Hensyn til Anstalten i Køge.

§ 14.

I Tilfælde af Søgsmaal ere begge Parter forpligtede til at møde for Københavns Forligskommission og at lide Tiltale og Dom ved vedkommende Ret samme-steds som 1. Instans samt underkastede den ved Forordning af 25. Januar 1828 hjemlede hurtige Retsforfølgning.

§ 15.

Omkostningerne ved Stemplingen af nærværende Overenskomst afholdes af Firmaet.

Med Hensyn hertil bemærkes, at Mængden af Sveller og andre Trævarer, der aarlig ville blive imprægnerede, antages at være lig med 200,000 Stkr. Sveller,

samt at den Sum, som Statsbanedriften mulig skulde yde ved Overtagelse af Anstalterne med Tilbehør, ikke antages at ville overstige for Køge Anstalten 30,000 Kr. og for Horsens Anstalten 90,000 Kr.

§ 16.

Med Afsluttelsen af nærværende Overenskomst ophæves Overenskomsten af 18./20. Marts 1889 mellem Generaldirektøren for Statsbanedriften og Firmaet »Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt, R. Collstrop« angaaende Imprægnering af Trævarer ved Anstalten i Køge.

Statsbanedriften.
Banechefen.
København, den 10de Juli 1899.
Harald Elben.

København, den 10de Juli 1899.
Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt
R. Collstrop.
A. Collstrop.

Til Vitterlighed for Imprægneringsanstaltens Underskrift:
Jacob Kolling. **F. Herholdt.**

Approberes.
Generaldirektoratet for Statsbanedriften.
København, den 25de Juli 1899.
Tegner.

Fridericia.

Overenskomst

mellem

Horsens Havneudvalg paa Horsens Kommunes Vegne og »Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt, R. Collstrop«.

Under Forbehold af Byraadets og Indenrigsministeriets Samtykke bortlejer Horsens Havneudvalg herved til »Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt, R. Collstrop«, for 50 Aar at regne fra 1. Januar 1900 med Ret til Fremleje det paa vedlagte Tegning angivne Areal Syd for Horsens Havn, der afleveres og modtages i den Stand, hvori det nu forefindes, paa Betingelse af, at den af Lejeren projekterede Træimprægneringsanstalt opføres og vedblivende bestaar, og at Arealet ikke i Fremtiden gives en anden Anvendelse, om hvilket Byraadets Skøn til enhver Tid er bestemmende.

Paa den i Tegningen med a—b angivne Strækning foranlediger Byraadet paa sin Bekostning et Bolværk bygget paa 150 Alens Længde og med mindst 16 Fod Vand. Benyttelsen af dette Bolværk forbeholdes Imprægneringsanstalten uden anden Udgift end de for den øvrige Havn gældende Afgifter. Nævnte Bolværk maa være fuldt færdigt 8 Arbejdsmaaneder efter, at Ministeriets Approbation foreligger.

For det Tilfælde, at Lejeren maatte lægge et Spor i nærmere Afstand fra Bolværket end 20 Fod, skal dette, om Udvalget maatte ønske det, lægges med Tvangskinner.

Ved den paa Kortet med x—y betegnede Overkørsel skal Sporet forsynes med Tvangskinner.

Lejeren har Retten til Benyttelsen af Bolværkspladsen og kan til enhver Tid fordre Bolværket frit til Losning.

Naar Lejeren ikke har Brug for Bolværket, kan dette benyttes af andre.

Eventuel Anbringelse af en Drejeskive for at tilvejebringe Forbindelsen med det almindelige Havnespor er Lejeren uvedkommende.

Der forbeholdes fri Passage over den Del af den bortlejede Mole, der er betegnet med x—y.

I aarlig Lejeafgift svares 3,000 Kr., hvilke opkræves halvaarsvis forud med 1,500 Kr. inden 8. Januar og 1,500 Kr. inden 8. Juli.

Til Sikkerhed for Afgiften forbeholdes Kommunen første Prioritets Panteret i alle paa Arealet opførte Bygninger og Indretninger samt disses Assurancesummer, hvilken Panteret sikres ved Tinglæsning af nærværende Overenskomst, og forbeholdes tillige Udpantningsret for Afgiften efter Lov af 29. Marts 1873, § 1 Nr. 2.

Nedlægges Imprægneringsanstalten og dermed i Forbindelse staaende Virksomheder, kan Lejemaalet gensidig opsiges til Ophør med et Aars Varsel til en 1. Januar.

Denne Overenskomst er afsluttet under Forbehold af, at de Underhandlinger, som »Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt, R. Collstrop« for Tiden fører med de danske Statsbaner angaaende Anlæg og Drift af en Imprægneringsanstalt for Jylland, føre til et Resultat.

Overenskomsten træder i Kraft fra det Tidspunkt, da Ministeriets Approbation foreligger, og Lejeafgiften vil være at beregne og erlægge fra det Tidspunkt, da Bolværket er afleveret til Lejeren.

Lejeren udreder alle med Overenskomsten forbundne Omkostninger, saaledes Stempel og Tinglæsningsgebyr.

Horsens, den 23. Februar 1899.

Havneudvalget:

Lendrop. Levy. Christian Fog.

Ph. Weilbach. S. P. Sørensen.

Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt,
R. Collstrop.

A. Collstrop.

At omstaaende Afskrift er overensstemmende med Overenskomsten attesteres.

Horsens Borgmesterkontor, den 24. Februar 1899.

Lendrop.

Beskrivelse

af

Fremgangsmaaden ved Imprægnering.

Imprægneringen foregaar i tre Afsnit, nemlig:

1. Dampning,
2. Tilvejebringelse af Luftfortynding, og
3. Imprægneringsvædskens Indpresning.

1. Dampningen.

Efter at Trævarerne ere læssede paa dertil indrettede Vogne, og disse ere vejede paa en Centesimalvægt, føres de ind i Imprægneringscylinderen, som aflukkes lufttæt, og udsættes i denne for Indvirkning af Vanddampe fra en Kedel.

Dampindstrømningen foretages saaledes, at Dampen i Cylinderen efter mindst 30 Minutters Forløb har naaet en Spænding af 1½ Atmosfæres Overtryk, og holdes denne Spænding derefter uforandret vedlige i 30 Minutter.

Ved Træ, der ikke er fuldt tørt og derfor antagelig ikke kan optage den foreskrevne Mængde Vædske, forlænges Dampningen ved 1½ Atmosfæres Spænding til 60 Minutter.

Disse Bestemmelser gælde for Fyrretræ. Bøgetræ dampes i 4 à 5 Timer ved en Spænding af 1½ Atmosfære.

Til Maaling af Spændingen skal der paa Cylinderen findes en Trykmaaler.

Naar Dampindstrømningen begynder, skal der aabnes for en i Cylinderens nederste Del siddende Ventil for at give den i Cylinderen værende Luft Adgang til at slippe ud, og denne Ventil holdes derefter aaben, indtil der i nogen Tid har strømmet Damp ud; samme Ventil aabnes dog af og til, medens Dampningen vedvarer, for at aftappe Fortætningsvandet.

2. Tilvejebringelse af Luftfortynding.

Naar Dampningen er tilendebragt, slippes Dampen ud, og ved Hjælp af Luftpumpen tilvejebringes der en Luftfortynding af mindst 60 Centimeter under den til een Atmosfære svarende Kvægsølvsøjles Højde.

Dette Undertryk vedligeholdes derefter i 10 Minutter, dog skal Statsbanedriften have Ret til at forlange Vedligeholdelsen af Undertrykket udstrakt over et efter dens Skøn passende længere Tidsrum, for saa vidt den maa anse dette for nødvendigt til Formaalets Opnaaelse; herefter overføres efterhaanden den til mindst 65° Celsius opvarmede Imprægneringsvædske under stadig Vedligeholdelse af den foreskrevne Luftfortynding.

3. Imprægneringsvædskens Indpresning.

Naar Cylinderen er ganske fyldt med Vædsken, trykkes denne ind i Træet ved Hjælp af en Trykpumpe, som tilvejebringer mindst 7 Atmosfærers Overtryk i Cylinderen. Trykket vedligeholdes mindst 30 Minutter, men under alle Omstændigheder saa længe, indtil Træet har optaget mindst den Mængde Imprægneringsvædske, som ifølge de nedenstaaende Bestemmelser er fastsat. Naar dette er sket, aftappes Vædsken, og Varerne køres ud og vejes paany paa Centesimalvægten.

Forskellen mellem Vejningerne før og efter Imprægneringen svarer til Vægten af den optagne Imprægneringsvædske.

Den til Imprægnering anvendte Klorzink skal være fri for fremmede Indblandinger, og navnlig ikke indeholde fri Syre. Opløsningen skal have en Styrke af 3,0 Beaume ved 17½° Celsius. Den til Imprægnering benyttede Tjæreolie maa højst indeholde 1 pCt. af Olier, der koge under 125° Celsius. Den maa være saa flygtig, at dens Kogepunkt hovedsagelig ligger mellem 150 og 400° Celsius; under 235° Celsius maa ikke mere end 25 pCt. kunne fordampe. Indholdet af sure, i Natronlud af Vægtfylde 1,15 opløselige Bestanddele (kreosot- eller karbolsyreagtige Olier) maa være mindst 20—25 pCt.

Tjæreolien skal være fuldstændig flydende ved + 15° Celsius og muligst fri for Naftalin. Dens Vægtfylde skal ved + 15° Celsius ligge mellem 1,020 og 1,055.

Under Klorzinkens Opvarmning tilsættes Tjæreolien i en Mængde af 2 Kilogram for hver Svelle af 2600 × 127 × 255 mm Størrelse og 20 Kilogram for hver Kubikmeter af andre Trævarer. Blandingen af Klorzinken og Tjæreolien skal ske ved Hjælp af gode Blandingsapparater under Tilstrømning af Damp og Luft.

Der indestaas for, at den gennemsnitlige Indsugning af Klorzink og Tjæreolie for hver Cylinderfyldning beløber sig til:

a. For en Fyrre- eller Bøgesvelle af Størrelse 2600 × 127 × 255 mm : 27 Kilogram,
b. For en Kubikmeter Fyrre- og Bøgetræ 310 henholdsvis 325 Kilogram.

Det er forudsat, at Træet er sundt, vinterfældet og saa tørt, at en Kubikmeter Fyrretræ ikke vejer mere end 630 Kilogram og en Kubikmeter Bøgetræ ikke mere end 725 Kilogram.

Naar Træet paa Grund af utilstrækkelig Tørhed eller paa Grund af særlig kærnefuld Beskaffenhed ikke kan optage de nævnte Mængder, skal Klorzinkopløsningen forstærkes i tilsvarende Grad.

Statsbanedriften.
Banechefen.
København, den 10de Juli 1899.

Harald Elben.

København, den 10de Juli 1899.
Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt.
R. Collstrop.

A. Collstrop.

Til Vitterlighed for Imprægneringsanstaltens Underskrift:

Jacob Kolling. **F. Herholdt.**

Approberes.
Generaldirektoratet for Statsbanedriften.
København, den 25de Juli 1899.

Tegner.

Fridericia.

Underbilag D.

Tillæg til den foranstaaende under 10. Juli 1899 mellem Statsbanedriften paa den ene Side og Firmaet »Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt, R. Collstrop«, København, paa den anden Side afsluttede Overenskomst om Imprægnering af Trævarer.

Den i vedhæftede Beskrivelse af Februar 1907 omhandlede Rüpingske Imprægneringsmaade træder i Stedet for den hidtil brugte, indtil der med ½ (et halvt) Aars Varsel af Statsbanerne fremsættes Forlangende om, at dens Anvendelse ophører.

Den gældende Overenskomsts Indhold bliver i øvrigt uforandret.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.
København, den 9de Marts 1907.

Juul.

P. Hiort-Lorenzen.

København, den 7de Marts 1907.
Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt,
R. Collstrop.

A. Collstrop.

Til Vitterlighed for Imprægneringsanstaltens Underskrift:

Axel Schmidt. **Edv. Bülow.**

Beskrivelse

af

Fremgangsmaaden ved Imprægnering efter den Rüpingske Maade.

Imprægnering af Trævarer.

Efter at Trævarerne ere læssede paa dertil indrettede Vogne, og disse ere vejede paa en Centesimalvægt, føres de ind i Cylinderen, som aflukkes lufttæt. Ved Hjælp af en Kompressor frembringes i Cylinderen og i Oliebeholderen et Lufttryk, hvis Højde svinger fra 1 Atm. til 5—6 Atm., afhængig af Træets Optagelsesevne. Naar Lufttrykket har naaet den ønskede Højde, fyldes Cylinderen med Tjæreolie, der er opvarmet til 60—70° C., og sættes denne efterhaanden under et Tryk, der stiger indtil 10 Atm. Trykkets Højde og Varighed afhænger af Træets Optagelsesevne. Naar den forud bestemte Oliemængde er indpresset i Træet, tømmes Cylinderen, hvorved Trykket ophører. Da Træet ved det stærke Overtryk har optaget mere end nødvendigt, uddrages den overflødige Olie ved Hjælp af Luftfortynding, der om fornødent gentages, og de imprægnerede Varer vejes atter, for at Vægten af den optagne Olie kan udfindes.

Optagelsen:

Den gennemsnitlige Optagelse af Tjæreolie skal udgøre:

1) for en Fyrresvelle $8\frac{1}{2}' \times 5'' \times 10''$ eng. (2600 × 127 × 255 mm ... 5,3 kg
2) for en Bøgesvelle af samme Størrelse ..... 12 -
3) for andre Trævarer af Fyr pr. Kubikmeter ..... 63 -

Gennemsnitsoptagelsen beregnes for hver 10 paa hverandre følgende Operationer.

Skulde det opnaaede Gennemsnit stille sig lavere end 85 pCt. af den betingede Optagelse, skulle samtlige de Operationer, der ligge til Grund for den opnaaede Gennemsnitsberegning, gentages endnu en Gang uden Betaling.

Ved Aarets Slutning foretages en Opgørelse af de Mængder Tjæreolie, der ere anvendte ved Imprægneringen af samtlige de for Statsbanerne imprægnerede Varer. Viser denne Opgørelse, at den samlede Mængde overskrider det foreskrevne, godtgøres intet derfor; men skulde det vise sig, at Forbruget har været mindre end betinget, godtgør Anstalten Statsbanerne for hvert manglende Kilogram 7 Øre.

Tjæreoliens Beskaffenhed.

Tjæreolien skal være saadan, at der ved Destillation under 150° C. højst fordamper 3 pCt., under 200° C. højst 10 pCt., under 235° C. højst 25 pCt. Indholdet af sure, i Natronlud af Vægtfylde 1,15 opløselige Bestanddele (karbolsyreagtige Stoffer) skal være mindst 6 pCt.

Tjæreoliens Vægtfylde skal ved 15° C. være imellem 1,04 og 1,1.

Tjæreolien skal være fuldstændig klar ved 40° C., og ved Blanding med samme Rumfang Benzol (krystalliserbar) forblive klar, uden at udskille mere end Spor af uopløste Legemer. To Draaber af denne Blanding, som ogsaa af ublandet Olie, skulle, hældte paa flere Gange sammenlagt Filtrerpapir, fuldstændig opsuges af dette, altsaa ikke efterlade tydelige Pletter af uopløste Stoffer.

Februar 1907.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag F.

København B., den 22de November 1909.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ved Skrivelse af 30. Juli d. A. — E. 2089 — har Ministeriet meddelt, at det anser det for ønskeligt, at Statsbanerne fra 1. Juli n. A. overtage de af Firmaet »Jul's Rütgers Imprægneringsanstalt, R. Collstrop« anlagte Imprægneringsanstalter i Køge og Horsens, men at det dog, forinden endelig Bestemmelse tages, ønsker Generaldirektionens Ytringer over Sagen.

Saaledes foranlediget skal man tillade sig at udtale følgende:

Ifølge Kontrakt af 18. Marts 1889 mod Generaldirektoratet for Statsbanedriften oprettede det nævnte Firma en Anstalt i Køge til Imprægnering af Sveller m. m. til Statsbanerne paa Sjælland. Da de Forventninger, som man nærede til denne Imprægneringsanstalt, efter nogen Tids Drift viste sig at være opfyldte, gik man videre og sluttede Kontrakt af 10. Juli 1899 med Firmaet om Oprettelse af endnu en Anstalt, nemlig ved Horsens, og om Driften af begge Anstalter, i hvilke Imprægneringen af samtlige Sveller m. m. til Statsbanerne skulde foretages.

I den siden Kontraktafslutningen forløbne Tid har de to Anstalter virket til Statsbanernes fulde Tilfredshed, idet Imprægneringen er bleven foretaget kontraktmæssig og til de forlangte Terminer, og Firmaet har til enhver Tid vist Imødekommenhed over for Statsbanernes Ønsker. Imprægneringen foregik oprindelig efter Rütgers Metode, men da senere den mere fuldkomne Rüpingske Metode fremkom, gik Anstalterne efter Statsbanernes Anmodning over til denne uden Forhøjelse af Betalingen — jfr. Kontraktpaategningen af 7./9. Marts 1907.

I de forløbne Aar er der ved Anstalterne for Statsbanerne — saavel til Driften som til Nyanlæg — imprægneret ca. $3^1/_8$ Million Sveller, heri indbefattet Sporskiftetømmer omsat til Normalsveller à 2,6 m, hvortil kommer mindre Mængder af Telegrafpæle, Brotømmer m. m. Den langt overvejende Del af de i Statsbanerne liggende Sveller ere nu imprægnerede. Den økonomiske Betydning heraf er ganske overordentlig stor, idet Svellernes Modstandsevne imod Forraadnelse, Svampeangreb og lignende ved Imprægneringen forøges i saa høj Grad, at Svellernes Varighed kan paaregnes at blive omtrent fordoblet. Nøjagtige Opgørelser i saa Henseende foreligger dog endnu ikke.

Foruden for Staten udfører Firmaet desuden ved de to Anstalter Imprægnering i stort Omfang for private, og da navnlig for Privatbaner og Telefonselskaber. Til dette Forhold skal man senere komme tilbage.

Naar der nu rejses Spørgsmaal om Statens Overtagelse af Imprægneringsanstalterne, da kan anføres, at de Ulemper, som i Almindelighed klæber ved Fabriksdrift ved Statens Foranstaltning, i fuldt Maal ville gøre sig gældende over for Driften af disse Anstalter. Statsbanerne ere kun daarligt indrettede paa at lede saadanne Fabriksvirksomheder ud fra et rent forretningsmæssigt Synspunkt. Dertil er deres Administration et for tungt virkende Apparat, der savner den Bevægelighed, som er den egentlige Forretningsmands Styrke. Man er bunden af Instrukser og Bestemmelser, har ikke fornøden Frihed til Indkøb og Salg i rette Tid, og vil derfor ikke kunne afslutte saa fordelagtige Handler som en Privatmand. Ogsaa overfor Arbejdere vil Staten være ugunstigere stillet end Firmaet, idet førstnævnte — hvad Erfaringer noksom viser — vanskeligere end den private kan modstaa Fordringer om Lønforhøjelser, medens den overfor det faste Personale i Virkeligheden savner tilstrækkelig Frihed til at skille sig af med mindre tilfredsstillende Kræfter.

Skulde man nu, uanset disse Ulemper, og uagtet Forholdet til Firmaet, som foran anført, har været fuldt tilfredsstillende, bestemme sig til at overtage Anstalterne, da maatte Motiverne hertil formentlig søges i, at Firmaet havde en uforholdsmæssig stor Fortjeneste paa Imprægneringen for Staten, saaledes at denne selv vilde kunne udføre Arbejdet billigere. At dette ikke kan antages at være Tilfældet, men at Imprægneringen tværtimod maa paaregnes at blive væsentlig dyrere, naar den overtages af Staten, skal man nedenfor paavise.

Den Sum, for hvilken Statsbanerne kunne overtage Anstalterne, fremkommer ved til Anstalternes oprindelige Anlægskapital (for Køge-Anstalten 60,000 Kr.) at lægge de senere tilkomne Værdiforøgelser og fradrage de i Kontrakten fastsatte Afskrivninger og eventuel Værdiforringelse paa Grund af mangelfuld Vedligeholdelse.

Med Hensyn til Værdiforøgelserne har man fra Firmaet modtaget aarlige Opgørelser. Lægges disse til Grund, vil Anstalternes Værdi i 1910 være:

Horsens Anstalt	ca.	300,000 Kr.
Køge —	-	90,000 —
I alt ca.		390,000 Kr.

Disse Angivelser ere dog kun foreløbige og maa selvfølgelig underkastes en nærmere Undersøgelse.

Ved de fastsatte Afskrivninger ville disse Summer i 1910 være nedbragte til:

Horsens Anstalt	ca.	194,000 Kr.
Køge —	-	63,000 —
I alt ca.		257,000 Kr.

der altsaa omtrentlig skulde være den Sum, for hvilken Anstalterne kunne overtages, idet man foreløbig gaar ud fra, at der ikke kan paavises nogen væsentlig Værdiforringelse paa Grund af mangelfuld Vedligeholdelse.

For at danne sig en Mening om Udgiften ved Imprægneringen, har man fra Grosserer Collstrop indhentet den vedlagte Opgørelse af 20. August d. A. med Bilag 1—5. Som det vil ses, er Udgiften opgjort paa Grundlag af Materialpriser og Arbejdsudgifter i 1908.

Udgiften ved Imprægnering af en Svelle sammensættes af:

1) de Udgifter, der ere uafhængige af Antallet af imprægnerede Sveller, nemlig Forrentning og Amortisation af Anlægskapital, Lønninger til Funktionærer, Assurance og Vedligeholdelse af Anlægene;
2) saadanne Udgifter ved Driften, som ere afhængige af det Omfang, hvori Virksomheden drives. Hertil er henregnet Hestehold, Skatter, Pladsleje, Sporafgifter, Folkeforsikring, Belysning og Kontorudgifter. Af disse Udgifter har Grosserer Collstrop kun regnet 60 pCt., svarende til den Procentandel af den samlede Imprægnering paa Anstalterne, der i Aarene 1904—1908 er udført for Statsbanerne, idet han er gaaet ud fra, at Udgifterne vilde kunne nedbringes forholdsvis, naar Imprægneringen for private bortfaldt;
3) Imprægneringsudgifterne i snævrere Forstand, nemlig til Kreosotolie, Kul og Arbejdsløn, hvilke Udgifter staa i et ligefremt Forhold til Antallet af imprægnerede Sveller;
4) Patentafgiften, der ansættes til 7 Øre pr. Svelle.

Grosserer Collstrop beregner herefter Udgiften ved Imprægneringen af en Normalsvelle for en aarlig Imprægneringsmængde af

200,000	Stkr. Sveller til	78,2 Øre
250,000	— — -	71,6 —
300,000	— — -	67,3 —

Til Sammenligning skal anføres, at Anstalterne i de 5 Aar 1904—1908 have imprægneret i alt for Staten og private ca. 2,062,000 Stkr. Normalsveller, alt-

saa aarlig i Gennemsnit ca. 412,000 Stkr., deraf for Staten i alt ca. 1,335,000 Stkr., altsaa aarlig i Gennemsnit ca. 267,000 Stkr.

Det kunde efter Grosserer Collstrops Opgivelser synes, som om Imprægneringsanstalten er drevet med Tab, idet Statsbanerne jo kun *betale ham 60 Øre pr. Svelle*, men dette er dog næppe Tilfældet. Det maa nemlig tages i Betragtning, *at* Gennemsnitsimprægneringen som anført er over 400,000 Stkr. om Aaret, hvad der giver et gunstigere Resultat, *at* han er fri for Patentafgift, og endelig, *at* han næppe har betalt mere end ca. 5 Øre pr. kg for Kreosotolie (se nedenfor).

For at kontrollere Grosserer Collstrops foranstaaende Beregning har man foretaget en Undersøgelse af hans Bøger og derved fundet de af ham givne faktiske Oplysninger i alt væsentligt bekræftede, kun er Forholdet mellem Imprægneringsmængden for Staten og for private ikke 60 : 40, men nærmere 65 : 35, og Pladslejen beregnet for højt.

Med Hensyn til Beregningsmaaden skal bemærkes,

at en Amortisation af 5 pCt. vel skønnes passende, men at det formentlig kan forsvares som den Kapital, der skal amortiseres, at regne med Overtagelsessummen i Stedet for med Anlægsværdien,

at en Forrentning af 4 pCt. for Overtagelsessummen og Driftskapitalen maa være tilstrækkelig for Staten,

at der formentlig kan ses bort fra Skatter, Assurance og Folkeforsikring, samt

at Pladslejen, naar Imprægneringen indskrænkes til Statsbanernes eget Forbrug, kan ansættes til det Beløb af 3,000 Kr., der betales Horsens Kommune ifølge Kontrakt.

Prisen for Kreosotolie er af Grosserer Collstrop sat til 6 Øre pr. kg. Man har haft nogen Vanskelighed ved at skaffe Oplysning om, hvad han faktisk har betalt for Olien, idet Prisen er stærkt svingende, men det synes at fremgaa af hans Korrespondance, at ca. 5 Øre pr. kg omtrent svarer til hans Indkøbspris i den senere Tid. Han angiver, at denne billige Pris skyldes det særlige Forhold, hvori han staar til Leverandørerne, og at Statsbanerne ikke ville kunne paaregne at faa Olien til denne Pris.

Til Sammenligning har man indhentet Oplysninger fra de svenske Statsbaner, der selv udføre Imprægneringen, jfr. vedlagte Skrivelse af 10. September d. A. med Bilag fra den kgl. Järnvägsstyrelse. Det fremgaar af denne, at Olieprisen har været stærkt stigende i de senere Aar, at Gennemsnitsprisen for Aarene 1904—1908 har været ca. 5,25 Øre pr. kg, og at Prisen i 1908 var 6,62 Øre pr. kg.

(Kreosotolie er toldfri i Sverige. I Danmark er den toldfri, naar dens Flammepunkt ligger mellem 90 ° og 200 ° C., hvad der har været Tilfældet med den af Grosserer Collstrop siden den nye Toldlovs Ikrafttræden indførte Olie).

Man har derefter opstillet vedlagte Beregning (Bilag A) over den sandsynlige Udgift ved Imprægneringen ved Statens Foranstaltning og under Forudsætning af Oliepriser paa saa vel 5 Øre som 6 Øre pr. kg. Beregningen er foretaget saa vel for begge Anstalter under eet som for hver af disse for sig.

Man er derved kommen til nedenstaaende Udgift pr. Normalsvelle for Driften af begge Anstalter under eet:

Med Imprægnering aarlig	Oliepris 5 Øre pr. kg.	Oliepris 6 Øre pr. kg
af 200,000 Sveller.....	65,2 Øre pr. Stk.	70,5 Øre pr. Stk.
- 250,000 —	60,2 — —	65,5 — —
- 300,000 —	57,2 — —	62,5 — —

En umiddelbar Sammenligning af disse Tal med dem, der ere opgivne for Bekostningen ved Imprægnering i Sverige, kan ikke anstilles, da Olieforbruget pr. Svelle i Sverige er større end hos os, og der mangler tilstrækkelige Oplysninger om, hvilke Generalomkostninger de svenske Statsbaner have medtaget i Beregningen, men det vil ses, at Imprægneringsudgiften i Sverige har været stærkt stigende, uagtet der i de sidste Aar ikke er medregnet nogen Amortisationsudgift.

Om Forholdene i vort andet Naboland, Tyskland, er der af Grosserer Collstrop bleven angivet, at Imprægneringen af Sveller til de preussiske Statsbaner for den

langt overvejende Dels Vedkommende sker i private Anstalter (Rütgers Værker), af hvilke der findes 12 à 13, medens de preussiske Statsbaner selv kun drive 2 Anstalter. Man har ikke haft Lejlighed til at overbevise sig om Rigtigheden af denne Angivelse eller af de i Grosserer Collstrops Skrivelse af 20. August d. A. indeholdte Oplysninger om Prisen for Imprægnering ved de private Anstalter i Preussen, hvorefter denne skulde svare til 65 Øre pr. dansk Normalsvelle, men herom vil der formentlig kunne skaffes Oplysninger ad diplomatisk Vej.

Udgiften til Lønning til det faste Personale ved Anstalterne har i de sidste 5 Aar været gennemsnitlig ca. 12,500 Kr. aarlig. Det maa antages, at denne Udgift vil blive væsentlig større under Statsdrift, da Anstalternes Personale lønnes lavere end det Personale ved Statsbanerne, med hvilket de skønnes at maatte sammenstilles. Hertil kommer endvidere Pensionsbyrden m. m.

De ikke faste Arbejdere ved Anstalterne lønnes efter Akkord med 5 Øre pr. imprægneret Svelle. Udgiften er altsaa f. Eks. for en Imprægnering af 300,000 Sveller aarlig 15,000 Kr.

Den foranstaaende Beregning over Udgiften ved Imprægnering under Statsdrift er utvivlsom meget lav. En Oliepris af 5 Øre pr. kg vil der med de nuværende Prisforhold næppe kunne regnes med, og Lønningsudgiften maa som anført antages at ville blive højere end den nuværende. Hertil kommer, at der ikke er regnet Udgifter til Centraladministration og Rejser.

Man anser det derfor for givet, at det *ikke* vil kunne betale sig for Statsbanerne selv at overtage Imprægneringen. Skulde Driften af Anstalten svare nogenlunde Regning, maatte Statsbanerne — ligesom Firmaet nu — paatage sig Imprægnering for private i størst muligt Omfang, saaledes at Anstalterne kunde holdes i Drift den største Del af Aaret, hvorved rigtignok forudsættes, at der opnaas en Betaling for Imprægneringen, der levner en passende Fortjeneste. Generaldirektionen vilde imidlertid finde det meget uheldigt at bebyrde Statsbanerne med en saadan omfattende Fabriksvirksomhed. Forholdet til den store Mængde Kunder vilde medføre et meget forøget Arbejde for Administrationen og nødvendiggøre en Forøgelse af Kontorpersonalet og derved foranledige yderligere Udgifter for Statsbanerne. Hertil kommer, at Statsbanernes Kunder — og da navnlig Privatbanerne — utvivlsomt ville søge at presse Betalingen for Imprægneringen ned til det mindst mulige, og om Statsbanerne og Ministeriet i Længden vil kunne modstaa et saadant Tryk, maa vel med Erfaringerne fra andre Omraader for Øje anses for usikkert.

Endelig skal man oplyse, at Statsbanerne i flere Aar forsøgsvis have arbejdet med Sveller af armeret Beton. Forsøgene ere foreløbig faldne godt ud, og de fortsættes. For at komme til et afgørende Resultat om Anvendeligheden af Sveller af armeret Beton vil der dog kræves, at Forsøgene udstrækkes over en Aarrække, da der her saavel som med Hensyn til Spørgsmaalet om Svellevarighed i Almindelighed gælder, at Manglerne først vise sig efter længere Tids Brug.

Skulde det lykkes at naa til et tilfredsstillende endeligt Resultat ad denne Vej, vilde der skaffes et Virkefelt for den hjemlige Industri af vidtrækkende Betydning, og de store Summer, som nu aarlig gaa ud af Landet til Indkøb af Træsveller, vilde helt eller delvis komme denne Industri til gode. Men samtidig vilde Svelleimprægneringen formindskes eller maaske ganske ophøre.

Af de foranførte Grunde mener Generaldirektionen ubetinget at maatte fraraade Statsbanernes Overtagelse af Imprægneringsanstalterne, og man kan ikke tilbageholde den Bemærkning, at det nuværende Tidspunkt, hvor vigtige og paatrængende Statsarbejder maa udsættes af Hensyn til Statens vanskelige finansielle Stilling, synes lidet gunstigt til at paabyrde Statskassen et kostbart Aktiv, hvis Rentabilitet i bedste Fald er højst tvivlsom, og som muligen endog med Tiden vil vise sig overflødig.

Sagen har været behandlet paa Generaldirektionens Fællesmøde den 16. ds. under Løbe-Nr. 1782.

Ambt.

Stricker.

R. Collstrop. **Underbilag G.**

København, den 20de August 1909.

Hr. Banedirektør *Juul*, R. Dbm. p. p.,
her.

Efter Aftale fremsender jeg hermed en med den største Omhu opstillet Kalkule over Bekostningen ved Imprægnering efter den Rüpingske Metode. Jeg har til Grund for Opstillingen lagt mine Udgifter i 1908 til Arbejdsløn, Kul og Generalomkostninger.

Olieprisen har jeg beregnet til 6 Øre pr. kg, den laveste Pris der vistnok f. T. kan faas Olie til, hvilket bedst fremgaar af de Priser, der ere betalte i Sverig og Finland, og Udsigterne ere snarest for en Stigning. Det uundgaaelige Svind, der opstaar dels ved Undervægt ved Leveringerne, dels ved Imprægnering af fugtigt Træ, er ikke taget i Betragtning.

Ligeledes har jeg i Kalkulen ikke beregnet noget til Centraladministration og Rejser, uagtet Udgifterne hertil ikke ere ubetydelige.

Amortisationen har jeg beregnet med 5 pCt. p. a. af *Anlægs*beløbene, den Nedskrivning jeg i Henhold til min Kontrakt skal beregne overfor Statsbanerne. I Renter har jeg maattet beregne 5 pCt., hvor Staten vel nok kun vil beregne 4 pCt. Dette vil gøre en Forskel af ca. 3,000 Kr.

Af den opstillede Kalkule tror jeg det for enhver vil fremgaa, at det ikke kan betale sig for Statsbanerne at overtage Anstalterne. En lønnende Virksomhed kan kun opnaaes, hvor Arbejdet for Statsbanerne forenes med et stort Arbejde for private. Det er det, jeg har arbejdet paa, lige siden jeg i 1889 med stor økonomisk Risiko indførte Imprægnering her i Landet, og det er jo ogsaa lykkedes mig at faa Imprægneringen indført ved saa godt som alle danske Jernbaner og Telefonselskaber. Den økonomiske Fordel, Landet herved har opnaaet, er meget stor.

Skulde Ministeriet trods det økonomisk set lidet fristende, der ligger i Overtagelsen af Anstalterne, bestemme sig hertil, vil jeg dog foreslaa, at en Overtagelse sker til en 1. Januar, den Aarstid, hvor Kampagnen er endt og overtagne Kontrakter udførte. Kontrakten bestemmer en 1. Juli, om muligt for alle Parter den uheldigste Aarstid.

Til Sammenligning med de Priser, Statsbanerne betale mig, skal jeg anføre, at der i Tyskland betales for Imprægnering efter Rüping af de preussiske Statsbaner 90 og 95 Pf. pr. Stk. 2,7 m $^{16}/_{26}$ cm Fyrsvelle, afhængig af Anstalternes Afstand fra Produktionsstederne for Olien. Disse Priser ville imidlertid af Hensyn til de stigende Oliepriser, blive forhøjede til 96,8 Pf. = 86,15 Øre. Denne Pris vilde svare til 65 Øre for en $8\frac{1}{2}'$ $^{5}/_{10}''$ dansk Normalsvelle, hvor Statsbanerne betale mig 60 Øre. Olieoptagelsen er resp. 7 og 5,3 kg Olie pr. Stk. = 63 kg pr. Kubikmeter, altsaa den samme her som i Preussen.

For andre Trævarer ville de preussiske Statsbaner fremtidig betale Mk. 9,20 pr. Kubikmeter = 819 Øre. Den Pris jeg faar, er 780 Øre pr. Kubikmeter.

De her nævnte preussiske Priser ere godkendte af Jernbaneministeren, men den formelle Kontrakt er endnu ikke udfærdiget.

Med Højagtelse

R. Collstrop.

Underbilag H.

Sammenstilling over det i Horsens og Køge i Femaaret 1904—1908 udførte Imprægneringsarbejde for Statsbanerne og private:

1904—1908.	*Statsbanerne:* (Drift og Anlæg)		*Privatarbejde:*
Køge	ca. 366,000 Stk.		ca. 382,000 Stk.
Gennemsn. pr. Aar	ca. 73,200 Stk.		ca. 76,400 Stk.
Tilsammen		ca. 150,000 Stk.	
	ca. 49 %		ca. 51 %
Horsens	ca. 872,000 Stk.		ca. 417,000 Stk.
Gennemsn. pr. Aar	ca. 174,000 Stk.		ca. 83,400 Stk.
Tilsammen		ca. 257,000 Stk.	
	ca. 68 %		ca. 32 %
Køge og Horsens	ca. 1,238,000 Stk.		ca. 799,000 Stk.
Gennemsn. pr. Aar	ca. 247,600 Stk.		ca. 159,800 Stk.
Tilsammen		ca. 407,400 Stk.	
	ca. 60,8 %		ca. 39,2 %

Samtlige imprægnerede Materialier ere omregnede til Statsbanernes Normalsvelle à 3 Kubikfod.

For 1909 kunne Tallene endnu ikke opgøres. Med de store Kvantiteter Sveller, som Statsbanerne i Aar have indkøbt, vil deres Procentsats antagelig blive noget større end Gennemsnittet ovenfor. Dette vil da rimeligvis udlignes i 1910, hvor jeg alt med Privatbaner og Telefonselskaber har kontraheret om Imprægnering af ca. 550,000 Kubikfod.

R. Collstrop.

Underbilag I.

Sammenstilling over Omkostninger ved Imprægnering af 5 + 10", 8½' Fyrsvelle med Kreosotolie efter den Rüpingske Metode, ifølge Bilag 3, 4 og 5.

		200,000 Stk.	*250,000 Stk.*	*300,000 Stk.*
A.	Olie, Kul, Akkordløn, ifølge Bilag 3...	38,5 Øre	38,5 Øre	38,5 Øre
B.	Ledelse af Anstalterne, Pladsleje etc., ifølge Bilag 4.....	15,0 —	12,0 —	10,0 —
C.	Amortisation og Forrentning af Anstalterne og Driftskapital etc., ifølge Bilag 5.....	17,7 —	14,1 —	11,8 —
		71,2 Øre	64,6 Øre	60,3 Øre
D.	Afgift for Rüpings Patent.....	7,0 —	7,0 —	7,0 —
		78,2 Øre	71,6 Øre	67,3 Øre

Der er da i Kalkulen *ikke* regnet noget for Centraladministration, Rejser o. s. v., hvilke Udgifter, i Forbindelse med de i Bilag 3 opgivne Omkostninger, ikke kunne regnes under 5 à 7,000 Kr.

R. Collstrop.

Udgifter ved Imprægnering, uafhængige af de imprægnerede Kvanta:

Kreosotolie, 5,3 kg à 6 Øre.....	32,0 Øre pr. Stk.
Kul.....	1,5 — —
Akkordløn.....	5,0 — —
	38,5 Øre pr. Stk.

Oliepriserne ere meget faste. Forbruget er i de senere Aar steget enormt, paa Grund af Amerikas, Tysklands, Italiens, Spaniens og mange andre Landes Overgang til Imprægnering med Kreosotolie efter Rüpings Metode.

Svenske Statsbaner, købte i April d. A. 2,400 Tons Kreosotolie à Kr. 6,28 pr. 100 kg franko Malmø. Finske Statsbaner købte i April d. A. 2,400 Tons à Rmk. 67,50 (Kr. 60,00) pr. 1,000 kg cif, ekskl. Havneafgifter. For 1910 Levering forlangtes i Juni Maaned d. A. Rmk. 70,00 (Kr. 62,30, ekskl. Havneafgifter).

R. Collstrop.

Underbilag L.

Omkostninger ved Ledelsen af Anstalterne, Pladsleje o. s. v.:

2 Bestyrere	ca.	6,000	Kr.
2 Medhjælpere	-	1,300	—
2 Maskinmestre	-	3,000	—
2 Fyrbødere	-	2,400	—
*Hestehold	-	2,000	—
*Skatter	-	1,000	—
*Sporafgift	-	200	—
*Folkeforsikring	-	800	—
*Elektrisk Lys paa Pladserne	-	500	—
*Pladsleje	-	4,500	—
Assurance af Anstalterne	-	1,800	—
*Diverse Omkostninger (Lys, Brændsel, Husleje Horsens, Bøger, Papir, Porto, Telefon, Telegrammer etc.)	-	3,000	—
Reparationer	-	3,000	—
	ca.	29,500	Kr.

som fordelte paa 200,000 Stk. Sveller aarligt bliver	15	Øre	pr. Stk.
— — 250,000 Stk. — —	12	—	—
— — 300,000 Stk. — —	10	—	—

Disse Poster ere for saa vidt lette at bedømme; jeg henstiller dog, at Statsbanerne eventuelt gennem mine Bøger for 1908 kontrolere disse Udgifter.

De med * mærkede Poster ere ikke de faktiske Udgifter. Disse Poster ere alt nedsatte til 60 pCt., hvilket repræsenterer det for Statsbanerne gennemsnitligt udførte Arbejde.

R. Collstrop.

Underbilag M.

Amortisation og Forrentning af Horsens og Køge Anstalterne, og den nødvendige Driftskapital.

I 1910 vil den samlede Anlægsværdi af Anstalterne, inklusive alle Udgifter til da, mindst udgøre:

Horsens Anstalt	ca. 300,000 Kr.	
Køge —	- 90,000 —	
	ca. 390,000 Kr.	
5 % Amortisation pr. Aar		19,500 Kr.

Anstalterne kan af Statsbanerne, efter foreløbig kalkulatorisk Beregning pr. 1910 overtages for:

Horsens Anstalt	ca. 194,000 Kr.	
Køge —	- 63,000 —	
	ca. 257,000 Kr.	
5 % Forretning		12,850 —
5 % Forretning af Driftskapital	ca. 60,000 Kr.	3,000 —
		35,350 Kr.

som fordelte paa 200,000 Stk. Sveller aarligt udgør		17,7 Øre pr. Stk.
— — 250,000 Stk. — —		14,1 — —
— — 300,000 Stk. — —		11,8 — —

Den betydelige Stigning i Anlægsbeløbene siden sidste Opgørelse til Statsbanerne skyldes fortrinsvis de paa begge Anstalter i Mellemtiden udførte Tankanlæg.

Hvorvidt Statsbanerne ved deres Kalkulation med Hensyn til Amortisation vil gaa ud fra Overtagelsessummerne (ca. 257,000 Kr.), eller fra Anlægssummerne (ca. 390,000 Kr.), bliver en Skønssag; kun maa det erindres, at der af det lavere Beløb maa regnes med en højere Amortisation end 5 pCt. i Betragtning af, at Horsens Anstalten i 1910 har været ca. 10 Aar og Køge Anstalten ca. 20 Aar i Drift.

Hovedparten af Driftskapitalen vil være bunden i Olieforraad (et aarligt Forbrug af ca. 1,400 Tons vil give gennemsnitlig Beholdning paa ca. 700 Tons — ca. 42,000 Kr.).

R. Collstrop.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Banbyrån.

Underbilag N.

Til Generaldirektionen for De danske Statsbaner.

Med anledning af Eder anhållen i skrifvelse den 16. nästlidne auguste (89—90/291) om uppgifter å kostnader för impregnering af sliprar och annat virke vid Sveriges statsbanor, är Kungl. Järnvägsstyrelsen i tillfälls att härom meddela följande.

Impregnering af såväl sliprar som annat virke sker med kreosolja och användes härvid före år 1908 så kallad fullimpregnering, hvaremot numera följes Rüpings metod, något modifierad; och får Kungl. Styrelsen beträffande kostnaden äran hänvisa till bilagde tabellutdrag för de senaste åren.

Från det bokförda värdet å impregneringsapparaten har hvarje år till och med år 1906 gjorts en afskrifning med ett belopp motsvarande 5 öre för hvarje under året impregnerad sliper. Å annat virke, som i tabellen är angifvet i kubikmeter, har däremot ej pålagts amorteringsbelopp. Åren 1907 och 1908 hafva doch ej några afskrifningar verkställts med hänsyn till det ringa belopp, hvortill bokförda värdet af apparaten nedbringats. Kostnaderna för större reparationer å impregneringsapparaten bokförds såsom ökning af apparatvärdet.

Uppgift å amortering af kostnaderna för impregneringsapparaten.

Åar	Amortering Kr.	Bokførda värdet vid årets slut.
1901	»	48,620. 57
1902	5,896. 50	42,724. 07
1903	8,934.	35,741. 44
1904	13,479. 55	23,197. 31
1905	9,474. 55	13,722. 76
1906	10,061. 40	4,576. 36
1907	»	7,847. 40
1908	»	7,847. 40

Under åren 1899—1901 verkställde enskildt bolag impregnering för statens järnvägars räkning, hvaremot ej med statens järnvägars impregneringsapparat impregnerate för enskild banas behof.

Stockholm, den 10de september 1909.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Uppgift rörande impregnering af Sliprar m. m.

vid Sveriges statsbanor under åren 1904—1908.

År	Sliprar af 2,7 meters längd och 0,22 meters toppdiameter				Brosliprar				Annat virke				Medelkostnad för olja
	Antal st.	Oljeåtgång Kg. pr. st.	Kostnad för olja Kr. pr. st.	Totalkostnad inberäknadt amortering Kr. pr. st.	Kbm.	Oljeåtgång Kg. pr. kbm.	Kostnad för Olja Kr. pr. kbm.	Totalkostnad Kr. pr. kbm.	Kbm.	Oljeåtgång Kg. pr. kbm.	Kostnad för olja Kr. pr. kbm.	Totalkostnad Kr. pr. kbm.	öre pr. kg.
1904	269,591	10,24	0,45	0,58	237,05	114,54	5,01	6,88	373,59	128,56	5,62	7,49	4,37
1905	189,491	10,19	0,49	0,67	338,49	80,06	3,84	5,55	554,60	125,48	6,02	8,75	4,80
1906	201,228	10,45	0,50	0,66	233,4	52,75	2,54	3,83	919,7	138,80	6,68	8,68	4,81
1907	188,524	10,51	0,59	0,78*)	268,14	96,81	5,45	7,44	1016,68	170,67	9,61	11,92	5,63
1908	315,926	8,66	0,57	0,83*)	161,09	126,21	8,36	11,18	2318,08	116,89	7,74	10,89	6,62

*) ingen amorteringskostnadsberäkning.

Stockholm, den 10. September 1909.

Beregning

over

den sandsynlige Udgift ved Imprægnering ved Statsbanernes Foranstaltning pr. Normalsvelle ved Anstalterne i Køge og Horsens.

I. For begge Imprægneringsanstalter under ét:

1. Aarlige Udgifter ved Imprægneringen, der ere uafhængige af Antallet af imprægnerede Sveller (Forrentning og Amortisation af Anlægskapital. Lønninger til Funktionærer, Assurance og Vedligeholdelse af Anlægene), jfr. Grosserer Collstrops Bilag 5 og 4:

Overtagelsessum sat lig ca. 257,000 Kr.		
Forrentning 4 % heraf	ca.	10,280 Kr.
Forrentning af Driftskapital (ca. 60,000 Kr.) à 4 %	-	2,400 —
Amortisation af Anlægskapital (sat lig Optagelsessummen) 5 % af 257,000 Kr.	-	12,850 —
Lønninger til Funktionærer	-	12,700 —
Assurance		0 —
Vedligeholdelse	-	3,000 —
Aarligt...	ca.	41,230 Kr.

2. Aarlige Udgifter, der ere afhængige af det Omfang, hvori Virksomheden drives (Hestehold, Skatter, Sporafgifter, Folkeforsikring, Belysning og forskellige Udgifter), jfr. Grosserer Collstrops Bilag 4:

Hestehold (65 %)	ca.	2,150 Kr.
Skatter, Sporafgifter, Folkeforsikring		0 —
Belysning (65 %) (kun i Kjøge)	-	550 —
Pladsleje (kun i Horsens)	-	3,000 —
Forskellige Udgifter (65 %) (Lys, Brændsel, Bøger, Papir, Porto, Telefon, Telegrammer m. m.)	-	3,250 —
Aarligt...	ca.	8,950 Kr.

3. Imprægneringsudgifterne i snævrere Forstand, navnlig til Kreosotolie, Kul og Arbejdsløn, hvilke Udgifter staa i et ligefremt Forhold til Antallet af imprægnerede Sveller (jfr. Grosserer Collstrops Bilag 3).

Pr. Svelle:

Kreosotolie 5,3 kg pr. Svelle	à 5 Øre pr. kg = 26,7 Øre pr. Stk.	eller à 6 Øre pr. kg eller 32,0 Øre pr. Stk.
Kul	1,5 — —	1,5 — —
Akkordløn	5,0 — —	5,0 — —
Ialt...	33,2 Øre pr. Stk.	eller 38,5 Øre pr. Stk.

4. Patentafgiften ..... 7 Øre pr. Svelle.

Sammenstilling.

De aarlige Udgifter under 1.	ca.	41,230 Kr.
og under 2.	-	8,950 —
I alt...	ca.	50,180 Kr.

giver fordelt paa { 200,000 Sveller aarligt ca. 25 Øre pr. Stk.
250,000 — — - 20 — —
300,000 — — - 17 — —

Udgifterne pr. Svelle under 3. ..... - 33,2— — eller ca. 38,5 Øre pr. Stk.
og under 4. ..... - 7 — —

Med en Imprægnering aarlig	(Oljepris 5 Øre pr. kg)	(Oljepris 6 Øre pr. kg)
af 200,000 Sveller bliver Udgiften pr. Svelle derefter	65,2 Øre pr. Stk.	eller 70,5 Øre pr. Stk.
af 250,000 Sveller bliver Udgiften pr. Svelle derefter	60,2 — —	65,5 — —
af 300,000 Sveller bliver Udgiften pr. Svelle derefter	57,2 — —	62,5 — —

II. For Imprægneringsanstalten i Køge:

1. Aarlige Udgifter ved Imprægnering:		
Overtagelsessum sat lig 63,000 Kr.		
Forrentning heraf 4 %	ca.	2,520 Kr.
Amortisation heraf 5 %	-	3,150 —
Forrentning af Driftskapital ca. 18,000 Kr. à 4 %, idet den samlede Driftskapital er delt efter Antallet af Sveller, der ventes imprægnerede	-	720 —
Lønninger til Funktionærer	-	5,700 —
Assurance		0 —
Vedligeholdelse (regnet lig med omtrent $^1/_3$ af den samlede Udgift)	-	1,000 —
	ca.	13,090 Kr.
2. Andre aarlige Udgifter:		
Hestehold	ca.	1,290 Kr.
Skatter, Sporafgiften, Folkeforsikring		0 —
Belysningsafgift til Kjøge Elektricitetsværk	-	550 —
Forskellige Udgifter	-	1,500 —
	ca.	3,340 Kr.
3. Som foran angivet	33,2 eller 38,5 Øre pr. Svelle.	
4. — — —	7 — 7 —	—

Sammenstilling.

De aarlige Udgifter under 1. og 2., i alt	ca. 16,430 Kr.
giver fordelt paa ca. 75,000 Stk. Sveller (den gennemsnitlige aarlige Imprægnering i de sidste 5 Aar)	ca. 22 Øre pr. Svelle.
Naar hertil lægges Udgifterne under 3. og 4.....	40,2 eller 45,5 Øre pr. Svelle.
kommer man til i alt	62,2 — 67,5 — —
henholdsvis for en Oliepris af	5 Øre pr. kg og 6 Øre pr. kg

III. For Imprægneringsanstalten i Horsens.

1. Aarlige Udgifter til Imprægnering:		
Overtagelsessum sat lig 194,000 Kr.		
Forrentning heraf 4 %	ca.	7,760 Kr.
Amortisation heraf 5 %	-	9,700 —
Forrentning af Driftskapital ca. 42,000 Kr. à 4 %	-	1,680 —
Lønninger til Funktionærer	-	7,000 —
Assurance		0 —
Vedligeholdelse	-	2,000 —
	ca.	28,140 Kr.

2. Andre aarlige Udgifter:			
Hestehold	ca.	860	Kr.
Skatter, Sporafgifter, Folkeforsikring		0	—
Pladsleje	-	3,000	—
Forskellige Udgifter	-	1,750	—
	ca.	5,610	Kr.
3. Som foran angivet	33,2 eller 38,5	Øre pr. Svelle.	
4. — — —	7 — 7	—	—

Sammenstilling.

De aarlige Udgifter under 1. og 2. i alt	ca. 33,750	Kr.
giver fordelt paa ca. 190,000 Stk. Sveller (den gennemsnitlige aarlige Imprægneringsmængde i de sidste 5 Aar)	ca. 18 Øre pr. Svelle.	
Naar hertil lægges Udgifterne under 3. og 4.	40,2 eller 45,5	Øre pr. Svelle,
kommer man til i alt	58,2 — 63,5	—
henholdsvis for en Oliepris af	5 Øre pr. kg og 6 Øre pr. kg.	

De danske Statsbaner.
Direktøren for Baneafdelingen.

København, den 20de November 1909.

P. Hiort-Lorenzen,
kst.

Stricker.

Nordjyllands forenede Privatbaner.
Driftsbestyreren.

Bilag 29.

Aalborg, den 20. November 1911.

Hr. Landstingsmand *Jørgen Berthelsen*,
R. af Dbg.
Aalborg.

I Anledning af at Hr. Landstingsmanden har anmodet om en Redegørelse for vor Imprægneringsanstalts Tilblivelse, og hvorledes den har virket, skal man tillade sig at fremsætte følgende:

De herværende Baner, Fjerritslev—Frederikshavn Jernbane, Aalborg—Hadsund Jernbane og Aars—Nibe—Svendstrup Jernbane samt den fælles Gods- og Lokomotivstation vare alle anlagte med uimprægnerede Fyrresveller. Antallet af Sveller var paa samtlige Baner tilsammen ca. 320,000, og de vare anskaffede i Aarene 1895—1900. Udvekslingen af dem begyndte at tage Fart i Aarene 1904 og 1905 og naaede Maksimum i Aaret 1908, da der blev anskaffet ca. 48,000 Sveller til Udveksling; allerede fra først af — i 1901 — blev Udvekslingen foretaget med imprægnerede pommerske Sveller, der samtidig forsynedes med Underlagsplader.

Der blev da oprettet Kontrakt med Grosserer Collstrops Imprægneringsanstalt i Horsens om at imprægnere dem for en Betaling af 61 Øre pr. Stk. for en 2,3 m lang Svelle og 63½ Øre for en 2,4 m lang Svelle; alt 15/20 cm eller 4½/9 Tommer Svelle. I denne Pris var indbefattet alle Udgifter fra Svellernes Levering i raa Stand frit over Bolværk i Horsens til deres Levering i imprægneret Stand i Skib eller paa Banevogn Horsens Havn, men Banerne maatte da selv fragte dem til Aalborg eller Nørresundby.

Udgifterne herved androg i Begyndelsen 16 Øre pr. Svelle, men senere overtog Hr. Collstrop Befragtningen for 10 Øre pr. Stk.

Imprægneringen foregik efter den Rüpingske Metode med Blanding af Tjæreolie og Klorzink.

Da Imprægneringen med ren Tjæreolie i begrænset Omfang kom frem, tilbød Hr. Collstrop at udføre Imprægneringen efter denne Metode, under tilsvarende Forhold som ovenfor nævnt, for 66 Øre.

Da man maatte gaa ud fra, at Prisen for de raa Sveller maatte blive ens, hvad enten Svellerne leveredes i Aalborg eller Horsens — en Formodning, der ved senere Licitationer har vist sig rigtig —, maatte Banernes Udgifter til Imprægnering af en 15/20 cm Svelle anslaas til 76 Øre pr. Stk. Svelle eller for et Aar med Maksimumsforbrug ca. 36,000 Kr., og naar Udvekslingen af de uimprægnerede Sveller var tilendebragt ca. 13,000 Kr. om Aaret, da man næppe, selv om Svellerne ere imprægnerede, kan regne med en Gennemsnitsvarighed af over 20 Aar, vel næppe saa højt. Antallet af Sveller er senere bleven forøget med de i Strækningen Aars—Hvalpsund liggende ca. 30,000, der vare imprægnerede før Anlæget.

Det laa da nær at antage, at Banerne selv kunde imprægnere deres Sveller for en Pris, der var saa meget lavere, at Anlæget af en Imprægneringsanstalt kunde forrentes og amorticeres, og dette Forhold blev da undersøgt. Efter Oplysninger fra de preussiske Statsbaners Imprægneringsanstalter maatte en Svelle

som vore kunne imprægneres for en Bekostning af ca. 39 Øre pr. Stk., under Forudsætning af en Pris paa Tjæreolie af 5 Øre pr. kg. Til Imprægneringsanstalten havdes der fornøden Grund, og de herværende Værksteder havde om Sommeren den fornødne Maskinkraft. Opførelse af en Imprægneringsanstalt med Spor maatte kalkuleres til godt 45,000 Kr., naar den byggedes til Imprægnering med ren Tjæreolie, hvilken Metode kræver meget mindre Anlæg end Blandingsmetoden, og man besluttede derfor Anlæget.

Da Hr. Collstrop var Indehaver af samtlige Patenter paa Imprægnering med ren Tjæreolie med begrænset Optagelse, og det var umuligt at anlægge og drive en Anstalt uden at komme i Kollision med disse Patenter, maatte der træffes en Ordning med Hr. Collstrop, og der blev da truffet Overenskomst med Hr. Collstrop om, at samtlige hans Patenter, der gælde indtil Aar 1917, overlodes os til Brug for en Afgift af 7 Øre pr. Svelle 2,3 m, ca. 2,4 m lang og øvrige Dimensioner 4½/9 Tommer, 13/20 cm eller 15/20 cm. Banerne her maatte da imprægnere for private Baner og private Baneanlæg Nord for en Linie Hobro—Lemvig.

Anstalten blev færdig til Drift og toges i Brug 1908. Anlægsudgiften var ca. 48,000 Kr. Tjæreolien var imidlertid stegen i Pris, saa at den nu kostede 7 Øre pr. kg. Under Hensyn til de forholdsvis mindre Anlæg var der ikke bygget Olietank, og Olien maatte derfor tilføres i Tankvogn efterhaanden som Forbruget krævede det. Olien er hidtil leveret af Grosserer Collstrop fra hans Lager i Horsens.

For Imprægnering af Svellerne betale Særbanerne 25 Øre pr. m Svelle eller 57,5 Øre pr. Svelle à 2,3 m Længde.

Midlerne til Anstalten tilvejebragtes ved Laan af Pensionsfonden, hvilket Laan forrentes og afdrages med 8 % om Aaret. Renten er 4 % af det til enhver Tid skyldige Afdrag. Resten er Afdrag.

Foruden Svellerne til de aarlige Udvekslinger er der imprægneret ca. 30,000 Sveller til Aars—Hvalpsund Jernbane, og er der sluttet Kontrakt om Imprægnering af ca. 60,000 Sveller til Hjørring—Aabybro Jernbane.

Der er imprægneret paa Anstalten:

i 1908	46,068	Stkr. Sveller.
i 1909	86,195	— —
i 1910	40,697	— —
i 1911	31,000	— —

og Overskudet uden Renter og Afdrag har andraget:

i 1909	8,426	Kr. 61 Øre
i 1910	1,916	— 70 —

hvortil maa bemærkes, at Særbanernes Udgifter til Imprægnering have været ca. 18 Øre lavere pr. Svelle, end de vare tidligere.

Foruden Sveller er der ogsaa imprægneret Sporskiftetømmer, Brotømmer og andet Træ, men Svellerne ere langt det overvejende.

Rammeskov.

Harild.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Bilag 30.**

København, den 12. Januar 1912.

Statsbaneudvalget af 1911.

Under Henvisning til den Udvalget ved Skrivelse herfra af 6. November f. A. forelagte Sag betræffende Spørgsmaalet om Statsbanernes Overtagelse af Imprægneringsanstalterne ved Køge og Horsens Havne har Udvalget i Skrivelse af 21. s. M. udbedt sig Oplysning om, hvorvidt Statstelegrafvæsenet eller Statstelefonvæsenet anvende Imprægnering af den ved nævnte Anstalter udførte Art, eller om det paatænkes i Fremtiden at gaa over til Imprægnering efter saadan Metode, og i bekræftende Fald i hvilket Omfang saadan Imprægnering anvendes eller paatænkes anvendt.

I denne Anledning skal man tjenstligt meddele, at Telegrafdirektøren i en over Sagen afgiven Erklæring har oplyst, at man ikke ved Statstelegraf- eller Statstelefonvæsenet anvender Imprægnering af den omhandlede Art, samt at det heller ikke paatænkes i Fremtiden at gaa over til Imprægnering efter vedkommende Metode.

Th. Larsen.

G. Giødesen.

Bestyrelsen for
Danske Kulimportørers Association.

Bilag 31.

Aalborg, den 14de Oktober 1911.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I 1905 blev der af Bestyrelsen for Danske Kulimportørers Association rettet en Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder angaaende Kulleverancerne til Statsbanerne, hvori man fremhævede det formentlig i mange Retninger uheldige i, at Statsbanerne ved de Aar for Aar afholdte Licitationer i stort Omfang foretrak Tilbudene paa tyske (westphalske) Kul fremfor engelske. Vi tillod os at betvivle, at de tyske Kul med Rette kunde anses for at være de bedste engelske Lokomotivkul overlegne i Kvalitet eller at de skulde være billigere for Banerne at anvende, og vi gjorde opmærksom paa, hvilke betydelige økonomiske Interesser, der for vide Kredse af vort Erhvervsliv er knyttet til Kulimporten fra England, medens den tyske Kulindførsel, som sker direkte i Banevogn fra Tyskland, ikke medfører nogen som helst Fortjeneste for vor Handelsstand, vor Skibsfart, vore Havne og alle de Arbejdere, der ved Indførslen pr. Skib opnaa Beskæftigelse med Losning og Omladning.

Idet vi hoslagt fremsende Afskrift af den Korrespondance, der ved den nævnte Lejlighed førtes om denne Sag, tillade vi os at anmode det ærede Udvalg om at ville tage Sagen op til fornyet Undersøgelse. De Argumenter, der i Statsbanernes Indberetning af 19. Juli 1905 ere fremførte til Forsvar for de ved Kulindkøbene fulgte Principper, maatte nødvendigvis, for saa vidt de jernbanetekniske Spørgsmaal angaar, unddrage sig en Imødegaaelse fra vor Side; men vi nære stadig den Anskuelse, at de Interesser, der knytte sig til Kulimporten fra England, og de Hensyn, som vort Handelssamkvem med England gør det naturligt at tage til dette Lands vigtigste Eksport, ere saa betydningsfulde, at Statsbanerne ikke uden de sikreste og mest afgørende Grunde bør foretrække Anskaffelsen af tyske Kul fremfor engelske. Vi tillade os derfor at rette den Anmodning til det ærede Udvalg, at Argumentationen i Statsbanernes nævnte Fremstilling maa blive underkastet en kritisk Prøvelse, idet vi nære det Haab, at Udvalget herved vil komme til Erkendelse af, at Brugen af tyske Kul ikke frembyder saadanne Fordele, at de, hverken fra Statsbanernes eget Synspunkt eller fra en videre Betragtning af vort Erhvervsliv i Almindelighed, bør anvendes i Statsbanedrift i saa vidt Omfang som hidtil.

Med Højagtelse

I Bestyrelsen for Danske Kulimportørers Association.

N. K. Strøjberg. **Chr. Olsen.** **Hans Rasmussen.**
B. Lyngberg. **Carl Qvade.**

E. Falk-Jensen.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Løbet af de sidste 10 Aar have de danske Statsbaner i stedse stigende Grad taget deres Forbrug af Kul fra Tyskland, og ved den sidst — i Marts Maaned d. A. — afholdte Licitation over Kullevering til Banerne, ere alle de indkomne Tilbud paa tyske Kul, omfattende i alt ca. 35,000 Tons eller en Trediedel af hele den udbudte Leverance, blevne foretrukne for Tilbud om engelske Kul til de paagældende Pladser. Dette Forhold forekommer os at være af saa indgribende Betydning for vide Kredse af Erhvervslivet i Danmark, at vi ærbødigst tillade os at henlede det høje Ministeriums Opmærksomhed herpaa, idet vi nære det Haab, at denne Henvendelse maa give Anledning til, at Spørgsmaalet om de tyske Kuls Stilling i Forhold til de engelske tages op til fornyet Undersøgelse og Overvejelse.

Naar Statsbanerne have set deres Fordel ved at foretrække de tyske Kul til forskellige Stationer — det drejer sig i saa Henseende særlig om Stationer i Jylland samt Strib og Gedser —, beror dette formentlig først og fremmest paa, at de tyske Kul disse Steder have kunnet tilbydes til en Pris, som synes at være noget lavere end den, der maatte betales for engelske Kul. Med Hensyn til Kvaliteten kunne vi ikke tro, at Statsbanerne skulde anse de westphalske Kul for at være de bedste engelske Lokomotivkul overlegne, og vi kunne saa meget mindre tænke os dette, som der i de tyske Tilbud ikke opgives nogen bestemt Mine, hvorfra Kullene stamme, medens de engelske Tilbud altid angaa Kul fra bestemte Miner, hvoraf særligt de saakaldte Aitken Navigation over hele Europa er anerkendt som de ypperste Lokomotivkul i sin Art. At de tyske Kul, der alle under eet tilbydes som »bedste westphalske Kul« ere af en højst forskellig Kvalitet og altsaa i hvert Fald ikke alle kunne svare til den nævnte Betegnelse, synes ogsaa tydeligt at fremgaa af, at Forskellen i Leveringsprisen til de forskellige Stationer oftest staar i et højst besynderligt Forhold til disses indbyrdes Beliggenhed; saaledes kunne vi af de ved den sidste Licitation antagne Tilbud fremhæve, at de saakaldte »bedste westphalske Lokomotivkul« leveres til Fredericia for en Pris af 15 Kr. 91 Øre pr. Ton, men til Strib, hvortil Transporten for disse Kul nødvendigvis gaar over Fredericia, da alle de tyske Kul indføres til Landet direkte i Banevogne, til 14 Kr. 99 Øre pr. Ton; til Ribe leveres Kullene for en Pris af 16 Kr. 14 Øre, medens Prisen for Esbjerg er 14 Kr. 82 Øre pr. Ton o. s. v.

Naar Statsbaneadministrationen i stort Omfang foretrækker de tyske Kul, maa Grunden derfor formentlig være den, at disse anses for billigere end de engelske. Hertil kan dog straks bemærkes, at dette i hvert Fald ingenlunde kan gælde for alle de Pladser, hvortil der er kontraheret om tyske Kul, naar Priserne for disse Leverancer enkeltvis sammenholdes med Tilbudene paa engelske Kul til de samme Pladser. Vi tillade os at vedlægge en Oversigt over samtlige antagne tyske Tilbud paa 1ste Klasses engelske Kul (Aitken Navigation) til de samme Pladser. Det vil heraf ses, at de antagne Tilbud paa Levering til Masnedsund, Fredericia, Glyngøre og flere Steder er betydeligt — indtil 1 Kr. pr. Ton — højere end de engelske Tilbud til de samme Stationer. Naar de tyske Tilbud desuagtet ere blevne foretrukket for disse, er Forklaringen herpaa den, at samtlige tyske Kul leveres direkte af et enkelt Firma i Hamborg, og dette Firma havde gjort sine Tilbud afhængige af, at disse bleve antagne for samtlige 18 Stationer, hvorpaa de havde indgivet Tilbud. Men selv bortset fra, at man ved at give Leverandørerne af en-

gelske Kul Adgang til at give et saadant samlet Bud — noget der laa ganske udenfor de fastsatte Licitationsbetingelser — utvivlsomt vilde have opnaaet Tilbud paa engelske Kul, der var fuldt saa billigt som det antagne, saa stiller Forholdet sig i Virkeligheden saaledes, at det tyske Firmas Tilbud end ikke samlet kan betragtes som billigere end Summen af de tilsvarende engelske Tilbud. Naar man nemlig tager i Betragtning Forskellen paa engelsk og tysk Vægt, der andrager 32 Pund pr. Ton, vil Resultatet, som findes udregnet paa den vedlagte Oversigt, vise sig at være det, at Tilbudet paa engelske Kul — i alt 35,380 Tons — for de anførte 18 Stationers Vedkommende tilsammen er 5,359 Kr. 70 Øre *billigere* end de antagne tyske Tilbud paa westphalske Kul.

Naar de tyske Kul overhovedet have kunnet komme i Betragtning ved Statsbanernes Licitationer ligger dette i, at der ved den Undtagelses-Fragttarif, der er gældende for Transporten af tyske Kul paa de danske Statsbaner saa vel som paa de tyske Baner for saa vidt angaar den gennemgaaende Trafik til Danmark, er skabt saa eksceptionelt gunstige Betingelser for Indførslen af disse Kul, at Importen fra England vanskeligt synes at kunne konkurrere dermed. Denne Tarif, der er fastsat ved Overenskomst mellem de danske og tyske Baner, har i det hele været til stor Skade for den engelske Kulindførsel her til Landet, idet den har givet de tyske Miner Adgang til at kaste deres Overproduktion af Kul ind paa det danske Marked, hvor de tilbydes til en Pris, der er betydeligt lavere end den, der er gældende i selve Tyskland. Det er en bekendt Sag, at denne Begunstigelse for de tyske Miner har vakt levende Opmærksomhed i England, hvor man i Regerings- og Handelskredse hyppigt har udtrykt sin Forundring over, at Danmark uden Hensyn til dets nære Forbindelse med og store Afhængighed af England paa andre af Handelens Omraader i saa høj Grad støtter Englændernes værste Konkurrenter paa det danske Marked. Og den Uvillie, der herved er skabt i England, er ikke mindst kommen til Orde i Anledning af Banernes Kullicitationer, hvor de tyske Kul i større og større Grad have trængt de engelske tilbage, uagtet man end ikke i Tyskland vilde driste sig til at paastaa, at de engelske Kul ikke i hvert Fald skulde være de tyske jævnbyrdige i Kvalitet og uagtet de økonomiske Fordele, som Aftagningen af de tyske Kul kan tænkes at frembyde for Statsbanerne, kun ere forsvindende i Sammenligning med de Tab, som Indskrænkningen i den engelske Kulindførsel saavel direkte som indirekte betyder for Landets hele økonomiske Velfærd. Og den Begunstigelse, der vises de tyske Miner her i Landet, har maattet synes saa meget mere paafaldende, som den Undtagelses-Fragttarif, der tillader Indførelsen af deres Produktion paa det danske Marked, end ikke er gældende i Tyskland selv for Trafikken inden for Landets egne Grænser, i hvert Fald ikke i de os nærmest tilgrænsende Provinser, Slesvig og Holsten, hvor man paa Trods af de nationale Hensyn, der her maatte antages at gøre sig gældende, netop i den sidste Tid paa det kraftigste har taget til Orde mod Indførelsen af en lavere Fragttarif, der kunde lette Adgangen for de tyske Kul til disse Egne af Riget, ud fra den Betragtning, at den engelske Kulimport har en saa særdeles stor Betydning for de nævnte Provinsers hele økonomiske Liv, at en Tilintetgørelse af denne Import vilde bringe saa vel Handel som Søfart i den største Fare.

Vigtigere end de Hensyn, som vort almindelige Handelssamkvem med England synes at kræve, forekommer det os dog at være, at den engelske Kulimport ogsaa direkte er af den største Betydning for vort Lands hele Erhvervsliv. Det maa derfor i vide Kredse vække Bekymring, at denne Import indskrænkes i saa høj Grad, som det bliver en Følge af, at Statsbanerne tager en Trediedel af deres aarlige Forbrug fra Tyskland. Det maa for det første fremhæves, at hele denne Leverance af tyske Kul besørges direkte af et enkelt *udenlandsk* Firma — Hamborgerfirmaet Jacobi & Grell — og ekspederes direkte i Banevogne til de vedkommende Leveringssteder, medens Forholdet for de engelske Kuls Vedkommende er det, at disse for største Delen tilbydes og leveres af danske Firmaer og forsendes hertil med danske Skibe. Medens Indførslen af tyske Kul saaledes ikke byder Erhvervslivet i Danmark nogen som helst Fortjeneste, er Indførslen af Kul fra England af den allerstørste Betydning saa vel for de *danske Købmænd* som for den *danske Skibsfart* og derigennem for *de Erhverv og de Institutioner, som indirekte nyder Fordel af Handelens og Søfartens Udvikling.* Vi tænke herved ikke blot paa den almindelige Betydning som disse Erhvervsgrenes Blomstring har for hele det økonomiske

Liv i Landet; men vi har særlig Øje for de Kræfter, der paa forskellig Vis sættes i Bevægelse ved Skibenes Losning, ved Kullenes Omladning i Jernbanevogne og ved de øvrige Arbejder, som Kulindførslen ad Søvejen nødvendiggør. Der kan endvidere peges paa den store Betydning som denne Import har for *Havnene* i danske Købstæder og det kan sikkert uden Overdrivelse siges, at de Indtægter, som Trafikken af Kuldampere bringe Byerne, baade de, der direkte tilflyde de offentlige Kasser, og de, der komme *Havnearbejderne* og andre, der ere beskæftigede ved Skibene, til gode, andrage saa betydelige Beløb, at en Standsning eller blot en større Indskrænkning i denne Trafik alvorligt kan mærkes i Byens hele økonomiske Liv.

Rigtigheden af det anførte vil næppe kunne bestrides fra nogen Side. Derimod vil Statsbaneadministrationen formentlig gøre gældende, at de tyske Kul ikke alene frembyde den Fordel at være billigere — hvad der dog, som vi have søgt at paavise, synes at maatte bero paa en Misforstaaelse; men endvidere den, at de udelukkende indføres pr. Jernbane og at Statsbanerne derfor have Fortjeneste af at indføre disse Kul. I denne Henseende maa der dog gøres opmærksom paa, at af de 18 Stationer, hvortil Leverancen er overdraget det tyske Firma, er kun 8 Havnestæder, hvortil Kullene kunne leveres direkte pr. Skib, medens de øvrige ere beliggende mere eller mindre dybt inde i Landet, saa at ogsaa Leveringen af de ad Søvejen indførte Kul forudsætter en udstrakt Benyttelse af Statsbanerne; og det maa erindres, at *denne* Trafik betales efter Statsbanernes almindelige Tarif eller efter en Takst, der er henved 3 Gange saa høj, som den, hvortil Transporten af de tyske Kul besørges.

Men selv om Forholdet virkelig var det, at Benyttelsen af tyske Kul fremfor engelske betød en Besparelse i Statsbanernes Administration, saa kan det Beløb, man ved at tage alle Forhold i Betragtning kan komme til at regne med, dog næppe være saa stort, at det kan udelukke enhver Tanke om at give Afkald paa denne Fortjeneste af Hensyn til de store og dybtgaaende Interesser, der knytte sig til den engelske Kulimport. Naar Forholdet stiller sig saaledes, at der til hvert 1,000 Kr., som Statsbanerne maatte kunne tjene ved at benytte tyske Kul, svarer et Indtægtstab for danske næringsdrivende og danske Arbejdere paa mindst 20 Gange saa stort et Beløb, da maa det Spørgsmaal nødvendigvis trænge sig frem, om Statsbanerne i et saa vigtigt Forhold, som her er Tale om, alene bør tage Hensyn til, hvad der fra Banernes eget Synspunkt i snævreste Forstand stiller sig som mest fordelagtigt.

Vi føle os forvissede om, at det høje Ministerium vil tage de Betragtninger, vi her have tilladt os at fremføre, op til nøje Overvejelse og det er vort Haab, at der ved Statsbanernes fremtidige Kullicitationer maa blive taget større Hensyn til, hvad der tjener til Fremme af de forskellige Grene af Næringslivet i Landet.

Allerærbødigst

Bestyrelsen for Danske Kulimportørers Association, den 19. Maj 1905.

M. Rasmussen. **N. K. Strøyberg.** **Hans Rasmussen.**

Carl Qvade. **B. Lyngberg.**

Statsbanernes Kulleverancer.

Tilbud af Kul ved Statsbanernes Licitation, den 31te Marts 1905.

	Bedste westphalske Lokomotivkul					1ste Klasses skotske Lokomotivkul, Aitken Navigation		
Masnedsund	2 b	4100 Tons	à 17,92	Kr.	73,472,00	Kr. 16,91	Kr. 69,331,00	
Gjedser	5 b	1200 —	à 17,01	—	20,412,00	— 17,02	— 20,424,00	
Fredericia	7 b	7000 —	à 15,91	—	111,370,00	— 15,77	— 110,390,00	
Vamdrup	8	700 —	à 15,21	—	10,647,00	— 16,50	— 11,550,00	
Struer	9	3100 —	à 17,23	—	53,413,00	— 16,90	— 52,390,00	
Glyngøre	10	700 —	à 19,40	—	13,580,00	— 18,53	— 12,971,00	franko fra Aarhus
Thisted	11	1000 —	à 19,05	—	19,050,00	— 19,10	— 19,100,00	
Skanderborg	12	1450 —	à 16,45	—	23,852,50	— 17,37	— 25,186,50	
Viborg	13	700 —	à 17,51	—	12,257,00	— 17,81	— 12,467,00	franko fra Aarhus
Holstebro	14	600 —	à 18,96	—	11,376,00	— 18,00	— 10,800,00	
Esbjerg	18	3500 —	à 14,82	—	51,870,00	— 16,00	— 56,000,00	
Ribe	18	300 —	à 16,14	—	4,842,00	— 17,40	— 5,220,00	franko fra Esbjerg
Strib	20	5500 —	à 14,99	—	82,445,00	— 15,85	— 87,175,00	leveret i Nyborg
Assens	21	500 —	à 17,07	—	8,535,00	— 17,14	— 8,570,00	
Masnedsund	26	500 —	à 17,92	—	8,960,00	— 18,09	— 9,045,00	
Gjedser	27	2800 —	à 17,00	—	47,628,00	— 17,02	— 47,656,00	
Fredericia	30	1100 —	à 15,91	—	17,501,00	— 15,87	— 17,457,00	
Glyngøre	32	630 —	à 19,40	—	12,222,00	— 18,53	— 11,673,90	franco fra Aarhus
		35,380 Tons	à 2000 Pd.	Kr.	583,432,50	2032 Pd.	Kr. 587,406,40	
Forskel paa tysk og engelsk Vægt		+ 566 Tons		—	9,333,60			
				Kr.	592,766,10		Kr. 587,406,40	

De over hele Evropa anerkendte 1ste Klasses Lokomotivkul, Aitken Navigation, viser sig saaledes at være

5,359 Kr. 70 Øre

billigere end westphalske Kul, hvortil ingen bestemt Kulgrube er opgivet.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Anledning af den af Danske Kulimportørers Association til det høje Ministerium rettede Henvendelse angaaende Leverancen af Kul til de danske Statsbaner, med hvilken Skrivelse vi have haft Lejlighed til at gøre os bekendt, tillader Dansk Dampskibsrederiforening sig at give sin ærbødigste Tilslutning hertil, idet vi fuldt ud kunne tiltræde, hvad der i Associationens Fremstilling bemærkes om den store Betydning, som Importen af Kul fra England har for dansk Skibsfart. Det bør i saa Henseende oplyses, at af 35,000 Tons, som Statsbanernes halvaarlige Forbrug af tyske Kul skal andrage, vilde Bruttofragten fra England gennemsnitlig udgøre ca. 3½ Kr. pr. Ton eller ca. 122,000 Kr., en Indtægt, som for den allerværsentligste Del maatte paaregnes at ville komme danske Skibe til gode. Af dette Beløb vilde atter ca. 60 Øre pr. Ton eller ca. 21,000 Kr. tilfalde Arbejderne i danske Havnestæder for Losning og andet Arbejde ved Skibene, medens ca. 35 Øre pr. Ton eller ca. 12,000 Kr. vilde tilflyde Havnekasserne i Form af Havne- og Vareafgifter m. v.

Naar man endvidere tager i Betragtning, at Kulindførslen pr. Skib fra England bringer Fortjeneste, saa vel til de Købmænd, der besørge Leverancen, som til dem, for hvem selve Skibsfartens Udvidelse bringer forøget Omsætning, tør det siges at være med god Føje, naar det i Associationens Skrivelse fremhæves, at Kulindførslen fra England skaffer Arbejde og Fortjeneste i vide Kredse, medens Importen fra Tyskland ikke har den ringeste Betydning i saa Henseende og Dansk Dampskibsrederiforening kan for sit Vedkommende ganske slutte sig til Associationens Ønske om, at der ved Statsbanernes Indkøb af Kul maa blive taget saa meget Hensyn til det private Erhvervslivs Interesse i denne Sag, som paa nogen Maade er muligt.

Allerærbødigst

(sign.) **Bestyrelsen for Dansk Dampskibsrederiforening.**

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Underbilag D.**

København, den 31te August 1905.

Bestyrelsen for Danske Kulimportørers Association.

I et under 19. Maj d. A. hertil indsendt Andragende har Bestyrelsen besværet sig over, at Statsbanerne i de senere Aar i stedse stigende Grad have taget deres Forbrug af Kul fra Tyskland, og at ved den seneste i Marts Maaned d. A. afholdte Licitation over Kullevering til Banerne alle de indkomne Tilbud paa tyske Kul, i alt ca. 35,000 Tons eller en Trediedel af hele det udbudte Kvantum, ere blevne foretrukne for Tilbud om engelske Kul til de paagældende Pladser.

I denne Anledning undlader man ikke herved at tilstille Bestyrelsen en Afskrift af en fra Generaldirektionen for Statsbanerne over Sagen indhentet Erklæring, til hvilken man kan henholde sig.

Svend Høgsbro.

G. Giødesen.
Fm.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag E.

København, den 19de Juli 1905.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ved hermed at tilbagesende de med Ministeriets Skrivelse af 13. f. M. fulgte Bilag vedrørende Anskaffelsen af Kul til Maskinafdelingen tillader man sig at meddele, at der i Skrivelsen fra de danske Kulimportørers Association findes adskillige Fejltagelser, for hvilke man først nærmere skal gøre Rede.

Naar det i Skrivelsens 1ste Stykke anføres, at samtlige de ved Licitationen i Marts Maaned d. A. indkomne Tilbud paa tyske Kul ere approberede, forholder dette sig ikke rigtigt. Der modtoges nemlig konditionsmæssige Tilbud paa 2,000 Tons tyske Kul til Nyborg og 800 Tons til Aarhus, som ikke bleve approberede, fordi andre Tilbud vare fordelagtigere, og endvidere var der modtaget Tilbud paa 8,000 Tons til Korsør, 3,700 Tons til Kalundborg, 13,000 Tons til Aarhus, 13,300 Tons til København H og 1,800 Tons til København Ø, men disse Tilbud vare ganske vist at betragte som ukonditionsmæssige, fordi der var forudsat Levering pr. Skib, medens der i Betingelserne var indsat den Bestemmelse, at tyske Kul kun maa leveres pr. Bane, en Bestemmelse, der i høj Grad er *til Gunst for de engelske Kul*, men som har sin Berettigelse deri, at man vil sikre Banerne Fragtindtægten for Transporten af tyske Kul til Statsbanerne.

I Skrivelsens 2det Stykke findes en Betragtning over Kvaliteten af westfalske Kul i Sammenligning med engelske, som er ganske misvisende. Det anføres saaledes, at de engelske Tilbud altid angaa Kul fra bestemte Miner, medens der i de tyske Tilbud ikke opgives nogen bestemt Mine. For de engelske Tilbuds Vedkommende er dette ikke rigtigt, thi for adskillige af de Kulsorter, der ere mest benyttede af Maskinafdelingen, gælder, at de ere Handelsmærker og ikke tilbydes fra nogen bestemt Mine. For de westfalske Kuls Vedkommende er det ganske vist rigtigt, at de ikke tilbydes fra bestemte Miner, men kun som prima westfalske Lokomotivkul, og det er Maskinafdelingens Sag at kontrolere, at de Kul, der leveres, virkelig ere kontraktmæssige, men i øvrigt er der anstillet Forsøg med Kul fra forskellige westfalske Miner, og Leverandøren har derefter erholdt Underretning om, hvilke Miner der accepteres fra Statsbanernes Side, og Kul fra andre Miner maa ikke leveres, forinden de ere prøvede og fundne at være kontraktmæssige. Dette Forhold er en Følge af, at de westfalske Kul kun sælges gennem et Syndikat, der omfatter alle Minerne i Westfalen, medens de engelske Miner arbejde hver for sig.

Naar det i Associationens Skrivelse anføres som Bevis paa, at Banerne modtage tarveligere Kvaliteter westfalske Kul, at Prisen for dem er lavere i Strib end i Fredericia, saa synes dette at være en ret mærkelig Slutning fra et købmandsmæssigt Standpunkt, da det ikke er vanskeligt at se, at Tilbudspriserne paa de westfalske Kul til de forskellige Stationer aabenbart rette sig i væsentlig Grad efter de Tilbudspriser, der kunne ventes paa engelske Kul, men i øvrigt ere Priserne til de enkelte Stationer i og for sig ret ligegyldige, naar der i Tilbudet er taget det Forbehold, at Tilbudene til samtlige de omhandlede Stationer skulle antages eller forkastes under eet — et Forbehold, der ikke er i Strid med de fastsatte Licitationsbetingelser og derfor heller ikke som anført i Associationens Skrivelse »ligger uden for disse«. Lignende Forbehold ere da ogsaa lejlighedsvis tagne af engelske bydende

og ere overhovedet ret almindelige ikke blot ved Kullicitationerne, men ogsaa ved Licitationer over andre Genstande til Statsbanerne.

Naar det dernæst i Associationens Fremstilling søges paavist, at Statsbanerne vilde have staaet sig ved at antage Tilbudene paa Aitken Navigation i Stedet for Tilbudene paa westfalske Kul, saa er denne tilsyneladende Paavisning kun opnaaet ved Hjælp af en Fejltagelse, som Associationen ikke burde have gjort sig skyldig i; den kender nemlig de Betingelser og Specifikationer, hvorefter Kullene udbydes, og ved, at disse Betingelser m. v. ere gældende ikke blot for Levering af engelske, men ogsaa for Levering af tyske Kul, saaledes at Tilbudspriserne saa vel for tyske som engelske Kul gælde pr. Ton à 1016 kg, som udtrykkeligt forlangt i Specifikationerne. Som Følge heraf er det ganske forkert, naar der i den med Skrivelsen fulgte trykte Fremstilling af Tilbudene ved Licitationen den 31. Marts d. A. paa westfalske Kul og Aitken Navigation er gjort Forskel paa en tysk Ton og en engelsk Ton, og de westfalske Kul blive derfor 3,973 Kr. 90 Øre billigere end Aitken Kullene i Stedet for som af Associationen anført 5,359 Kr. 70 Øre dyrere.

Hertil kommer imidlertid, at Kvaliteten af Aitken Navigation, der ganske vist som anført af Associationen er 1ste Klasses Lokomotivkul *i sin Art*, nemlig blandt de skotske Kul, dog er ringere end Kvaliteten af de bedste westfalske Kul, idet Brugsværdien efter ved Maskinafdelingen afholdte Forsøg maa sættes 5 pCt. lavere. Den relative Pris for Aitken Navigation i Sammenligning med de westfalske Kul bliver herved 618,322 Kr. 53 Øre, saaledes at Aitken Kullene i Virkeligheden maa regnes at være ca. 34,890 Kr. dyrere end de westfalske Kul, hvilket svarer til 98,6 Øre pr. Ton.

Foruden den direkte Prisforskel har Statsbanerne ved Indkøb af westfalske Kul flere indirekte Fordele fremfor ved Indkøbet af engelske Kul: Indtægten ved Transporten af Kullene over de danske Statsbaner er saaledes en Fordel, der ingenlunde er af ringe Betydning, selv om kun en Del af Fragten er Nettoindtægt. I de i den trykte Oversigt anførte Priser for Aitken Navigation er der dog ogsaa indbefattet Fragtbeløb, der komme Statsbanerne til gode, og disse Fragtbeløb udgøre tilsammen ca. 13,500 Kr., men den Statsbanerne tilkommende Fragtandel for Transporten af de westfalske Kul udgør ikke mindre end ca. 57,500 Kr., altsaa ca. 44,000 Kr. mere end for Aitken Kullene.

Det er nemlig en fuldstændig Fejltagelse fra Associationens Side, naar den formener, at Fragtsatserne for de westfalske Kul ere væsentlig nedsatte paa vore Baner. I de direkte Særtariffer for Kul m. m. fra tyske til danske Stationer indregnes de fulde lokale Takster med Fradrag af halvt Ekspeditionsgebyr paa samme Maade som i Forbindelse med de private indenlandske Baner, med hvilke der haves direkte Indskrivning. Denne Ordning er fulgt i en Aarrække og stadfæstedes af Ministeriet første Gang ved Skrivelse af 26. April 1895 (J. Nr. E. 640). Nedsættelsen er som bekendt den almindelige, som i international Godsforbindelse gives af de enkelte Baner, og den retfærdiggøres ved den Besparelse i Driftsudgifterne, som Banerne opnaa ved at slippe for det ikke helt ubetydelige, forskelligartede Arbejde, som er forbunden med en Omekspedition paa Overgangsstationen. Det er ogsaa rigtigt, at Nedsættelsen er fastsat til halvt Ekspeditionsgebyr. Banernes Godstakster dannes nemlig af et Ekspeditions- og et Transportgebyr. Ekspeditionsgebyret opkræves som Vederlag for de Omkostninger, som Godsets Behandling og Ekspedition volder Jernbanen paa Afgangs- og Bestemmelsesstationen, og er derfor, i Modsætning til Transportafgiften, som stiger med Afstanden, ens, hvad enten Godset sendes en længere eller kortere Vej. Ved den direkte Ekspedition ophæves Skellet mellem de to Baner, og Godset underkastes lige som enhver lokal Forsendelse kun een Ekspedition paa Afgangs- og een paa Bestemmelsesstationen. En Forsendelse mellem to Baner vilde altsaa blive behandlet *ugunstigere* end en lokal Forsendelse, hvis man to Gange krævede fuldt Ekspeditionsgebyr og altsaa fastholdt en Fiktion om, at der var to Afgangs- og to Bestemmelsesstationer.

De jydske Handelsforeninger have i øvrigt undersøgt dette Forhold og dets Trafikudvalg har udtalt, at det intet havde at paatale i denne Sag, jfr. Beretningen om de jydske Handelsforeningers 20de Repræsentantmøde, afholdt i Aalborg den 8.—9. Juni 1903, Side 29—31.

Al den megen Tale om Begunstigelse for de tyske Kul fra Danmarks Side og Englændernes Forundring herover er saaledes ganske umotiveret. Da endvidere

Leveringen af westfalske Kul sker sukcessive i smaa Partier, medens de engelske Kul maa leveres i store Skibsladninger, der tilmed kunne forsinkes ved Skibshavarier eller andre Omstændigheder, om Vinteren ogsaa ved Ishindringer, saa kan man ved de Depoter, der forsynes med westfalske Kul, nøjes med ca. halvt saa store Reserve-Kulbeholdninger, hvad der repræsenterer en tilsvarende Besparelse i Rentetab og Svind af Beholdningen. Desuden have Statsbanerne endnu en indirekte Fordel ved Anvendelsen af westfalske Kul. Ved Levering af engelske Kul lægges der nemlig Beslag paa et betydeligt Antal Vogne til Transport af Kullene fra Havnen til Kulgaarden, medens der ved Levering af westfalske Kul, der altid ankomme i tyske Vogne, ikke lægges Beslag paa Statsbanernes Vogne, hvad der kan være af ikke ringe Betydning i vognknappe Tider, ligesom det ogsaa i vognknappe Tider kan være af Betydning, at Statsbanerne ikke ere tvungne til at transportere Kul i egne Vogne fra Havnepladserne til Stationer i det Indre af Landet.

Disse indirekte Fordele ved Anvendelsen af westfalske Kul, Fragtfortjeneste for Banerne, mindre Kulbeholdninger, ingen Beslaglæggelse af Statsbanernes egne Vogne til Transporten, har man imidlertid ikke taget Hensyn til ved den sammenlignende Bedømmelse af Tilbudene paa westfalske og engelske Kul, men man har alene taget Hensyn til Tilbudspriserne og Kvaliteten samt Transportudgifterne beregnede efter de sædvanlige Takster, og dette er, som det fremgaar af det foran udviklede, *i høj Grad til Gunst for de engelske Kul.* Det er saaledes langt fra, at Statsbanerne begunstige Indførelsen af tyske Kul; i Virkeligheden er det modsatte Tilfældet, dels ved, at man har vægret sig ved at modtage tyske Kul pr. Skib, og dels ved, at man hverken tager Hensyn til den Indtægt, Banerne erholde ved Transporten af Kullene, eller til de andre indirekte Fordele ved Indkøbet af tyske Kul.

En Beregning af det Beløb, der kommer det danske Erhvervsliv til gode ved Køb af engelske Kul, lader sig kun til Dels udføre paa Grundlag af det i Dampskibsrederiforeningens vedlagte Skrivelse anførte, men naar man tillige tager Hensyn til, at kun omtrent Halvdelen af de engelske Kul (i Aaret 1904 var det ca. 49 pCt.) overføres paa danske Skibe, og naar den danske Købmands eller Repræsentants Avance antages at være ca. 35 Øre (ca. 2 pCt.) pr. Ton, kan Beløbet beregnes omtrent saaledes:

Fragt af det halve Parti Kul.....	Kr. 1,75	Øre	pr. Ton.
Losningsomkostninger.....	— 0,60	—	—
Havneafgifter m. v.....	— 0,35	—	—
Købmandens Avance	— 0,35	—	—
Tilsammen...	Kr. 3,05	Øre	pr. Ton.

Det opførte Fragtbeløb — der indeholder Omkostninger til Drift og Vedligeholdelse af Skibet, altsaa Lønningen ogsaa til fremmede Søfolk, Havne- og andre Udgifter paa fremmed Plads, Kul og andre Materialier, Reparationsudgifter o. s. v. — er dog ikke i sin Helhed en Indtægt for det danske Erhvervsliv, men en Udregning af det virkelige Nettooverskud af Fragten lader sig ikke iværksætte med de til Raadighed værende Oplysninger.

Havde man nu dækket det sidst i westfalske Kul indkøbte Parti af 35,380 Tons Kul med engelske Kul, vilde den saaledes beregnede Indtægt for det danske Erhvervsliv have udgjort ca. 108,000 Kr., men Statsbanerne vilde da ikke alene haft et direkte Tab i Fragtindtægt af ca. 44,000 Kr., hvoraf dog en Del er Driftsudgifter, men tillige have maattet opgive alle de foran nævnte indirekte Fordele, som Leveringen af de westfalske Kul frembyder i Henseende til Besparelse i Rentetab og Svind og ingen Beslaglæggelse af Statsbanernes egne Vogne, hvortil endnu kommer, at man i det foreliggende Tilfælde var kommet til at betale Kullene med det foran beregnede Beløb af ca. 34,890 Kr. mere, end de vare værd efter deres Brugsværdi.

Disse Betragtninger ere anstillede paa Grundlag af de sidst afgivne Pristilbud paa engelske Kul, men det tør anses for givet, at Tilbudspriserne vilde stige betydeligt, saafremt man afskar den tyske Konkurrence.

Ganske vist maa man give Associationen Ret i, at Erhvervslivet i Danmark har mere Fordel ved, at Statsbanerne købe engelske Kul end tyske, men der kan

dog næppe fra Statsbanernes Side gøres mere, end der allerede sker, for at begunstige Indførelsen af engelske Kul.

Hvad der her er anført vil formentlig have vist, i hvilken Grad Associationens Fremstilling og dens Resultater beror paa Misforstaaelser og Ukendskab til det behandlede Spørgsmaal, samt at der ikke er tilstrækkelig Anledning for Statsbanerne til at fravige de Principper, der hidtil ere fulgte ved Indkøbet af Lokomotivkul.

Sagen har været behandlet paa Fællesmøde den 18. ds. under Nr. 871.

Haarløv.

Sœbye.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Anledning af den fra undertegnede Bestyrelse for Danske Kulimportørers Association under 19. Maj d. A. indgivne ærbødige Forestilling angaaende Leverancen af Kul til Statsbanernes Maskinafdeling har det høje Ministerium med Skrivelse af 31. August d. A. fremsendt en Afskrift af en fra Generaldirektøren for Statsbanerne over Sagen indhentet Erklæring, hvorhos det udtales i Skrivelsen, at Ministeriet kan henholde sig til denne Erklæring. Da det i denne sidste paa forskellige Steder forekastes undertegnede Bestyrelse, at den Fremstilling, vi have givet af Forholdene af Statsbanernes Licitationer, skal være urigtig og misvisende, finde vi Anledning til at gøre nærmere Rede for vort Syn paa disse Forhold og tillade os derfor endnu at fremsætte følgende Bemærkninger om Sagen:

Det siges i Generaldirektionens Erklæring, at Associationen ikke burde have gjort sig skyldig i den Fejltagelse at paastaa, at de tyske Tilbud gælde pr. Ton à 1000 Kilo, eftersom de Betingelser, hvorefter Kullene udbydes, ere gældende ikke blot for Levering af engelske, men ogsaa for Levering af tyske Kul, »saaledes at Tilbudspriserne saavel for tyske som engelske Kul gælde pr. Ton à 1016 kg, som udtrykkeligt forlangt i Specifikationerne«. Vi skulle hertil tillade os at bemærke, at vi vel ikke betvivle Rigtigheden af Generaldirektionens Erklæring om, at de tyske Tilbud ved Licitationen i Marts Maaned d. A. paa det omtalte Punkt har været konditionsmæssige, men at det paa den anden Side forbavser os, at Generaldirektionen tør anføre dette som en Selvfølgelighed og mener at kunne bebrejde os, at vi ikke have været opmærksomme derpaa. Sagen er nemlig, at uagtet der i Licitationsbetingelserne saa vel for Leverancer til Maskinafdelingen som til Søfartsafdelingen fra Aar til andet har været opstillet den Fordring, at »Tilbudene skulle indeholde Prisen pr. Ton à 1016 kg angiven i dansk Kronemønt«, saa have de tyske Tilbud desuagtet Gang efter Gang været pr. Ton à 1000 kg. Vor Kundskab herom beror dels paa egen Erfaring fra de Møder, hvorunder Tilbudene ere blevne aabnede og oplæste i Overværelse af de bydende, dels — ved enkelte Lejligheder, hvor ingen af Bestyrelsens Medlemmer have været til Stede — paa Meddelelser fra Folk, hvis Paalidelighed vi ikke kunne nære Tvivl om. Vi tillade os at vedlægge tre saadanne Meddelelser vedrørende Licitationer til Søfartsafdelingen i henholdsvis Marts 1899, Marts 1901 og September 1903, og ved disse Licitationer — eller i hvert Fald ved en eller to af dem saa vel som ved adskillige andre i de sidste 10 Aar — ere de Herrer Jacobi & Grells Tilbud blevne antagne, uagtet de have været pr. Ton à 1000 kg, og uagtet de endog i endnu en Henseende have været ukonditionsmæssige, idet de paa Trods af Konditionernes Bestemmelse om, at Kullene skulle leveres fortoldede, have forudsat Levering ufortoldet.

Som Følge af denne gennem flere Aar bekræftede Erfaring, at de Herrer Jacobi & Grells Tilbud var pr. Ton à 1000 kg, og da vi yderligere for den sidste Licitations Vedkommende havde faaet skriftlig Meddelelse fra en af Deltagerne i Licitationen om, at det tyske Firmas Tilbud ogsaa da var pr. Ton à 1000 kg, have vi anset os for berettigede til at gaa ud fra, at dette virkelig forholdt sig saaledes;

og skønt det nu viser sig, at det tyske Firmas Tilbud *ved denne Lejlighed* har været overensstemmende med Konditionerne, have vi dog formentlig haft saa gode Grunde for vor Antagelse, at den indløbne Fejltagelse er forklarlig. Og det forekommer os derfor, at Generaldirektionen med sit Kendskab til de omtalte Forhold ikke burde have omtalt denne Fejltagelse som en ganske grundløs Paastand uden at antyde de Omstændigheder, der forklare, hvorledes den har kunnet fremkomme.

Vi have dernæst i vort Andragende berørt den Omstændighed, at det i Tilbudene paa engelske Kul angives, fra hvilken Mine Kullene stamme, medens de tyske Kul alene udbydes som »bedste westfalske Lokomotivkul« uden nærmere Angivelse af deres Oprindelse. Det forekommer os ubestrideligt, at disse sidste Tilbud maa betegnes som ganske ukonditionsmæssige, eftersom det i Licitationsbetingelserne udtrykkelig hedder, at Tilbudene skulle indeholde Angivelse af, fra hvilken Mine Kullene agtes leverede. Naar Statsbanerne nu over for det tyske Firma tillader Afvigelse herfra, idet de akceptere Tilbud, som under en fælles Benævnelse omfatter Kul fra flere forskellige Miner, som ikke anses for at være af absolut samme Godhed, saaledes at det beror paa nærmere Forhandling mellem Banerne og Leverandøren, hvilke Sorter denne skal levere i Kontraktstiden, saa kunne vi ikke se rettere, end at der herved gøres et væsentligt Brud paa den Ligestillethed og den Offentlighed, som burde være et Hovedprincip ved Statsbanernes Licitationer, og at der begaas en Ubillighed mod alle de Deltagere i Licitationen, der have overholdt de fastsatte Betingelser, uagtet det selvfølgelig ogsaa for dem vilde frembyde forskellige Fordele, om de kunde tilbyde Kul under visse »Handelsmærker« i Stedet for under Garanti fra den bestemte Mine, hvorfra de stamme, og om der aabnedes dem Adgang til private Forhandlinger med Statsbanerne om, paa hvilken nærmere Maade de i Kontrakttidens Løb kunde opfylde deres Leveringsforpligtelser.

Det er os ikke ubekendt, at Statsbanerne ogsaa have akcepteret britiske Kul, tilbudt under særlige Navne, som ikke betegnede *Minen*, hvorfra Kullene stammede; saaledes købtes i Fjor et større Kvantum under Navnet Garfield Navigation, et Navn, som er fuldstændig ukendt i Kulhandelen og kun, uvist af hvilken Grund, benyttedes ved Leveringen til Statsbanerne.

Hovedreglen overalt paa det britiske Kulmarked er ellers, at Kullene benævnes efter Minernes Navn, og vi finde det derfor i alle Tilfælde urigtigt, at Statsbanerne over for enkelte Firmaer tillader Afvigelser fra de i Konditionerne fastsatte Bestemmelser med Hensyn til, at Minernes Navn udtrykkelig skal opgives.

Allerærbødigst

Bestyrelsen for Danske Kulimportørers Association.

Fredericia, den 16de December 1905.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Bilag 32.**

København, den 31te Oktober 1911.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Man skal herved tjenstlig udbede sig en Udtalelse fra Udvalget angaaende den af Statsbanerne brugte Fremgangsmaade ved Anskaffelse af Kul, Cinders o. l., derunder Spørgsmaalet om, hvorvidt det maatte anses for ønskeligt at foretage Ændringer i de af Statsbanerne hidtil anvendte Licitationsbetingelser vedrørende saadanne Anskaffelser.

P. M. V.

F. Nordlien.

G. Giødesen.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 33.

København B., den 25de November 1911.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Anledning af Statsbaneudvalgets Skrivelse af 8. ds. tillader man sig at meddele følgende angaaende den af Statsbanerne brugte Fremgangsmaade ved Anskaffelse af Kul, Cinders og lignende:

Maskinafdelingen.

Maskinafdelingens Indkøb af Kul til Lokomotiver og Skibe foretages i Reglen ved halvaarlige Licitationer, der — efter forudgaaende offentlig Udbydelse — afholdes hvert Foraar og Efteraar. Som Grundlag for den sidste Udbydelse i August d. A. anvendte man de medfølgende »Betingelser for Levering af Kul og Briketter til Lokomotiver og Skibe« med tilhørende »Kulliste«, som angiver, hvilke Kulsorter Statsbanerne paa dette Tidspunkt vilde modtage Tilbud paa. De Kvantiteter, der skulde anskaffes, vare angivne i en »Specifikation over Kul«, som vedlægges tillige med den tilhørende Tilbudsformular, i hvilken de Bydende kunde indskrive deres Tilbud.

Til Belysning af Enkelthederne vedrørende disse Anskaffelser vedlægges endvidere Afskrift af en med Ministeriet for offentlige Arbejder ført Korrespondance om denne Sag, i hvilken Generaldirektionen udførligt har fremstillet, hvorledes Indkøbet af Kul og Briketter foregaar, og hvortil man fremdeles kan henholde sig.

Ved Maskinafdelingen anvendes endvidere Afharpningskul til stationære Kedelanlæg, Smedekul og Smedekokes samt Støbericinders. Indkøbet af dette Brændsel foregaar efter Behov. Indkøb af Afharpningskul sker ved Udbydelse til et begrænset Antal indenlandske Firmaer paa Grundlag af de medfølgende Betingelser, medens Smedekul og Smedekokes samt Støbericinders, hvilke Anskaffelser ere af forholdsvis mindre Omfang, indkøbes underhaanden hos Firmaer, der forhandle saadanne Kvaliteter som egne sig for Statsbanernes Brug.

Trafikafdelingen.

Trafikafdelingens Indkøb af Cinders til Personvognsopvarmning og til Ovne ved Centralvarmeanlæg samt Kul og Kokes til Kakkelovnsbrug paa Stationerne foretages ved aarlige Licitationer efter forudgaaende offentlig Udbydelse.

Endvidere køber Trafikafdelingen det Brændsel, der bruges i Generaldirektionens Kontorer. I Betragtning af det ringe Kvantum, det her drejer sig om, købes dette Brændsel underhaanden, efter at man hos forskellige københavnske Leverandører har forhørt sig om Priserne.

Man vedlægger de ønskede 12 Eksemplarer af hver af de to Slags Betingelser, der anvendes.

A. Floor.

Sæbye.

Betingelser

for Levering af Kul og Briketter til Lokomotiver og Skibe.

§ 1.

Kullene skulle hver i sin Art være af de allerbedste, som føres i Handelen, og for øvrigt have følgende Egenskaber:

De maa ikke brænde fast paa Risterne; ej heller tør de være for stærkt bagende eller give Slagge eller andet Affald af en saadan Beskaffenhed, at Dampudviklingen derved hæmmes. Risterne ere ved Statsbanernes Lokomotiver af Smedejern paa 20 mm Bredde og have en Luftaabning paa 8 à 10 mm;

De skulle være friske fra Minen og maa ikke have henligget paa Lager;

De maa være fri for Sten, kulfattige Mellemlag, Skifere eller Ertser;

Analyse af en af Kullene udtaget Gennemsnitsprøve, der er tørret ved 100° C. til konstant Vægt, maa højst vise et Indhold af 1 pCt. Svovl og 6 pCt. Aske — dog tillades indtil 8 pCt. Aske ved Waleskul; Udgifterne til Kulanalyser bæres af Statsbanerne;

De skulle være saa fri for Smuld, at der *ved en Harveprøve, udført paa den nedenfor angivne Maade*, ikke kan gaa mere end højst 15 pCt. — for Newcastle- og Derbyshire Kul dog kun 12 pCt. — efter Vægt igennem en af Statsbanernes Normal-Kulharper, der er skraatstillet og stiger 12 for 10 paa Horisontalen. Statsbanernes Normal-Kulharper har følgende Dimensioner: Jernstængernes Længde ca. 1800 mm, Harpens Bredde ca. 800 mm. Jernstængerne ere af Kvadratjern med ca. 13 mm Side og ere anbragte med den ene af Tværsnittets Diagonaler i Harpens Plan. Mellemrummet mellem Jernstængerne er ca. 13 mm. Harpningen foretages med Kullene direkte fra Jernbanevogn henholdsvis fra Bunden af Kulgaarden, saafremt Kullosseapparatet er anvendt ved Losningen.

Harpeprøven udføres efter følgende Regler:

Naar Prøveharpning anses for nødvendig for at konstatere den tilstedeværende Smuldmængde, underrettes Leverandørens Mandatar (eventuelt pr. Traad) om Tidspunktet for Prøveharpningens Paabegyndelse, for at han, om ønskes, kan være til Stede ved samme. Møder Mandataren ikke paa hurtigst mulige Maade, er Statsbanerne berettigede til at foretage Prøveharpningen enten helt eller delvis uden Mandatarens Mellemkomst, og der kan af den Grund ikke senere rejses nogen gyldig Indvending mod de opnaaede Resultater.

Antallet af Vogne (à ca. 10 Tons), der udtages til Prøveharpning, retter sig ved Levering pr. Skib efter Ladningens Størrelse, idet der udtages 2 Vogne for hver begyndende 500 Tons, der udlosses. Udtagelsen af Vognene foregaar saaledes, at Statsbanerne udpeger 3 Vogne, hvoraf Leverandørens Mandatar vælger 1 til Harpning, og Leverandørens Mandatar udpeger 3 Vogne, hvoraf Statsbanerne vælger 1 til Harpning. Gennemsnittet af Smuldmængden i pCt. for hele den harpede Kulmængde er alene Grundlag for hele Ladningens Bedømmelse med Hensyn til Smuldindhold.

Leveres Kullene *pr. Jernbanevogn*, maa ingen Vogn indeholde mere end 15 pCt. Smuld.

Viser det sig ved Prøveharpningen, at Kullene indeholde mere Smuld end tilladt, skal Leverandøren godtgøre Statsbanerne Omkostningerne ved Prøveharp-

ningen efter Regning, og for saa vidt Kullene ikke kasseres, hvad Statsbanerne er berettigede til, fradrages i Betalingen for den hele Ladning saa mange Procent, som svarer til det dobbelte af, hvad Smuldprocenten har overskredet den ovenfor fastsatte Grænse. Ved Beregningen rundes Smuldprocenten opad til helt Tal.

Der modtages ***kun*** *Tilbud paa de Sorter af Kul og Briketter, der ere opførte i vedlagte Liste.*

Kullene til Lokomotiver skulle være særlig godt egnede til Lokomotivbrug.

De røgsvage Lokomotivkul skulle i Almindelighed opfylde alle de ovenfor stillede Betingelser, men skulle desuden forbrænde med saa lidt og saa svag Røg, som det er muligt, idet de skulle anvendes under Lokomotivers Bevægelse paa By- og Havnespor. De maa endvidere indeholde mindst 14 pCt. flygtige Stoffer og ved Ophedning uden Luftens Adgang give faste sammenhængende Koks.

Kullene til Skibe skulle være særlig godt egnede til Skibsbrug.

De røgsvage Briketter skulle være fremstillede af *vasket* Kulsmuld af saa vidt muligt *røgfri* Kul, og det anvendte Bindemiddel maa ikke være skadeligt for Huden.

De ønskes af langstrakt Form med en Vægt af helst 1 kg pr. Stk. eller dog ikke større end 3 kg pr. Stk., men i saa Fald indskaarne saaledes, at de let kunne sønderdeles i 2 à 3 Stykker.

De følgende Bestemmelser vedrørende Levering af Kul gælde ogsaa for Levering af Briketter.

---

§ 2.

Kullene leveres enten pr. Jernbane eller pr. Skib (Dampskib eller Sejlskib; de Skibe, der fragtes til *Gedser*, maa ikke have større Dybgaaende end 15 Fod); tyske Kul pr. Skib modtages dog kun i Korsør, Kalundborg, Aarhus, Frederikshavn, Aalborg, Helsingør og København. Til alle andre Stationer modtages tyske Kul kun leverede pr. Jernbane. Leveres Kullene pr. Skib, maa de Skibe, der benyttes, foruden hvad der er bestemt til deres eget Brug, ikke indeholde Kul til nogen anden end Statsbanerne, saa at Leverandøren under ingen Omstændigheder maa forbeholde sig selv eller nogen anden en Del af Ladningen, selv om Delingen sker ved vandtætte Skodder, men hele Ladningen vil være at aflevere til Statsbanerne.

Saafremt der er sluttet Overenskomst om Levering af Kul fra forskellige Miner, maa det ved Transporten iagttages, at Kullene sondres saaledes, at hver Afdeling (Lastrum eller Luge) kun indeholder Kul fra en enkelt af disse Miner, samt at der udstedes særligt Certifikat (jfr. § 4) for Kullene i hver af Skibets Afdelinger.

Kullene skulle læsses direkte i Jernbanevogne fra det Skib, der har bragt dem fra Afsendelsesstedet, saa at Omladning af Kullene fra Skib til Skib eller Lægtning ikke er tilladt. Derhos maa heller ikke Sammenladning af Kullene med andet Gods i samme Rum finde Sted.

Leverandøren er forpligtet til at give vedkommende Embedsmand ved Statsbanerne (jfr. § 4, 1. Stk.) Meddelelse om, naar et Skib (om Dampskib eller Sejlskib maa angives) med Kul agtes afsendt fra Afladepladsen, samt til, saa snart han modtager Meddelelse om dets Afgang, at underrette den Embedsmand, som skal modtage Ladningen i den paagældende Havn, om Afgangen og om den sandsynlige Ankomsttid til Udskibningspladsen. Saadan Meddelelse maa være den paagældende Embedsmand i Hænde mindst 48 Timer forinden Skibets Ankomst.

Leveres Kullene pr. Jernbane, skulle de befordres direkte fra Minen til den paagældende Station uden Omladning.

§ 3.

Kul, der forsendes pr. Skib, leveres fortoldede og læssede paa Jernbanevogne paa Havnesporene ved Bolværkerne i de paagældende Havne, medens Kul, der forsendes pr. Jernbane, leveres fortoldede og læssede paa Jernbanevogne paa de paagældende Stationer; herfra undtages dog de Kul, der skulle leveres i Gedser og Korsør, samt de, der skulle leveres til Skibsbrug i Københavns Frihavn, for hvis Levering følgende Bestemmelser gælde. I Gedser og Korsør leveres Kullene

fortoldede, men til Losningen anvendes Statsbanernes mekaniske Losseapparater, saa at Kullenes Ophejsning og Viderebefordring besørges af Statsbanerne, medens Leverandøren paa disse Stationer kun skal besørge Kullene fyldte i Kasser, der af Losseapparatet føres ned i Lastrummet. Kulkasserne til Losseapparaterne ere i Korsør 1 575 mm lange og 1 450 mm brede, i Gedser 1 600 mm lange og 1 400 mm brede, og Lugekarm m. v. til hvert enkelt Lastrum gennem alle Dæk i Skibet maa være af saadanne Dimensioner, at Losseapparatets Kulkasser uden Ulempe kunne befordres til og fra Lastrummene.

Ere de mekaniske Losseapparater ikke til Raadighed, skulle Kullene leveres læssede i Jernbanevogne, og der betales i saa Fald, for saa vidt Skibsladningen er oplosset indenfor den kontraktmæssige Leveringstid, Leverandøren en Godtgørelse af 40 Øre pr. Ton.

Oplosses Kullene ikke til den kontraktmæssige Tid, ville de mekaniske Losseapparater dog saa vidt muligt blive stillede til Raadighed for Leverandøren, men der ydes ikke Leverandøren nogen Godtgørelse for det Tilfælde, at Losseapparaterne ikke ere disponible.

Kullene til Skibsbrug til Københavns Frihavn leveres oplagte i Statsbanernes Kulgaard i Frihavnen.

Leveres Kul pr. Skib, stiller Statsbanerne de fornødne Jernbanevogne til Raadighed paa Havnesporene og sørge selv for deres Befordring fra Havnesporene til Kuloplagspladserne paa de paagældende Stationer samt for Kullenes Aflæsning. Herfra undtages dog de til København Ø. bestemte Kul, for hvis Befordring følgende Regler gælde:

Oplosses Kullene i Frihavnen, kunne de fornødne Jernbanevogne ventes stillede til Raadighed paa Frihavnens Modtagelsesspor, og i saa Tilfælde maa Vognene ogsaa leveres tilbage i læsset Stand paa nævnte Modtagelsesspor, hvor de overtages af Statsbanerne; der paaløbe saaledes ikke Forsenderne nogen Afgift til Fordel for Statsbanerne, men det maa blive Leverandørens egen Sag at træffe Aftale med Frihavnsselskabet om Befordingen i Frihavnen. Oplosses Kullene ved den ældre Havn, kunne de fornødne Jernbanevogne ventes stillede til Raadighed paa sædvanlig Maade paa Havnesporene ved nævnte Havn, men Fragten for Kullenes videre Befordring til København Ø. maa udredes af Leverandøren.

Leveringen skal i alle Tilfælde ske uden nogen som helst Udgift for Statsbanerne udover den ved Overenskomsten fastsatte Betaling.

Saafremt Indførselstolden i Danmark eller Udførselstolden i Produktionslandet under Leveringen af Kullene skulde blive nedsat eller forhøjet, skal en tilsvarende Nedsættelse eller Forhøjelse af den fastsatte Betaling finde Sted for saa vidt angaa de Leveringer, der fortoldes efter de nye Bestemmelser.

§ 4.

Leverandøren vil af Direktøren for Maskinafdelingen erholde Meddelelse om, hvilken Embedsmand det bliver overdraget paa Statsbanernes Vegne at modtage Kullene. For hver Skibsladning skal der leveres denne Embedsmand et Certifikat fra Minen (Briketfabrikken) samt Konnossement over Ladningen. Leveres Kullene pr. Bane, skal det af Fragtbrevet fremgaa, fra hvilken Mine (Briketfabrik) Kullene ere sendte. Begge Dokumenter overleveres, saasnart de kunne skaffes til Veje, saa vidt muligt forinden Losningen paabegyndes, og senest, inden Ladningen er udlosset.

Under Henvisning til Leveringstiderne forpligte Statsbanerne sig til at modtage fra Skib i København, Masnedsund og Gedser indtil 150 Tons, i Masnedø Færgehavn indtil 60 Tons, i Korsør indtil 400 Tons, i Fredericia indtil 250 Tons og i de forskellige øvrige Havne indtil 300 Tons pr. Arbejdsdag, regnet fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften. Naar to eller flere Skibe samtidig udlosse Kul til Statsbanerne i Aarhus Havn, vil der dog dersteds kunne modtages indtil 500 Tons pr. Arbejdsdag. Paa Søn- og Helligdage modtages ingen Kul, men iøvrigt skal den paabegyndte Losning af en Skibsladning fortsættes uden Afbrydelse, med mindre denne begrundes ved Arbejdsnedlæggelse af de ved Losningen beskæftigede Arbejdere eller ved Naturbegivenheder.

Leveres Kullene pr. Jernbane, skal Leveringen finde Sted efterhaanden og efter Statsbanernes nærmere Bestemmelse.

§ 5.

Modtagelsen af Kul, der leveres pr. Skib, sker efter den i Konnossementet for hver enkelt Ladning angivne Vægt; leveres Kullene pr. Bane, sker Modtagelsen efter den i Fragtbrevene angivne Vægt, men Statsbanerne ere i begge Tilfælde berettigede til at lade Eftervejning finde Sted paa sine Vejeapparater; *viser der sig herved Overvægt, betales denne, medens der for Undervægt vil ske Afkortning i Regningsbeløbet.*

Leverandøren er berettiget til at overvære Vejningen og kan derfor ikke senere gøre Indsigelse mod dens Rigtighed.

En Ton regnes til 1 000 kg.

§ 6.

For Kul, der ikke give mindst lige saa gode Resultater som den Prøve, der for Maskinafdelingen har været bestemmende for deres Optagelse paa Listen, kan Betalingen nedsættes i Forhold til deres ringere Kvalitet.

Afgørelsen af, om Kullene ere forskriftsmæssige eller ej, træffes udelukkende af Statsbanerne, ligesom disse ogsaa fastsætte Størrelsen af eventuelt Fradrag i Betalingen paa Grund af ringere Kvalitet i Henhold til første Stykke af denne Paragraf, og Leverandøren er pligtig til i enhver Henseende at underkaste sig denne Afgørelse og kan ikke med Gyldighed lade foretage anden Besigtigelse eller Oversyn af udmeldte Mænd eller bringe Sagen for Domstolene.

Afgørelsen kan foretages saavel forinden og under Udlosningen af Skibene eller Aflæsningen af Vognene, som ogsaa efter at hele Partiet er blevet aflæsset paa Jernbanens Oplagsplads, dog skal Meddelelse om, at Kullene foreløbig kun ere antagne med Forbehold, og at Kassation eventuelt kan ventes, gives Leverandøren eller hans Mandatar senest 3 Gange 24 Timer efter, at Kullenes Lagring paa Oplagspladsen er tilendebragt.

Den Omstændighed, at Statsbanerne maatte have begyndt at bruge af Kullene, er ikke nogen Anerkendelse af, at disse ere forskriftsmæssige eller af, at hele Partiet vil blive antaget. Den saaledes muligt forbrugte Kulmængde opgives af Statsbanerne og betales, for saa vidt den øvrige Del overtages mod Prisreduktion, med samme reducerede Pris som for disse Kul. Kasseres Kullene, betales den forbrugte Del paa Grundlag af Harpeprøvens Udfald, eventuelt paa Grundlag af Forsøg foretagne paa Statsbanernes Kulprøvestation med Kul af samme Ladning.

Naar et Parti Kul er kasseret, er Leverandøren forpligtet til med en Frist af 7 Gange 24 Timer for egen Regning at fjerne det kasserede, for hvilket Statsbanerne intet som helst Ansvar bære, fra Statsbanernes Grund. Bortføres det kasserede ikke inden Udløbet af den angivne Frist, ere Statsbanerne berettigede til for Leverandørens Regning og Risiko:

a. saavel at flytte det andet Steds hen paa Statsbanernes Grund,
b. som at fjerne det fra Statsbanernes Grund og lagre det paa lejet Grund;

alt paa den efter Statsbanernes Skøn hensigtsmæssigste Maade.

For den Tid, i hvilken det kasserede maatte henligge paa Statsbanernes Grund efter Udløbet af Fristen for Bortfjernelsen, ere Statsbanerne berettigede til at beregne sig en Pladsleje for Kullene med 10 Øre pr. Ton for hver paabegyndt Uge.

Statsbanerne have ikke nogen Forpligtelse til at overtage Kul, der ikke tilfredsstille Betingelserne, til nedsat Pris eller efter at Leverandøren ved Harpning eller paa anden Maade har forbedret Kullenes Beskaffenhed. Ønskes en saadan Overtagelse, maa den ske efter særlig Overenskomst i hvert enkelt foreliggende Tilfælde.

§ 7.

Regningen for leverede Kul skal være udfærdiget i dansk Mønt og vil blive anvist til Betaling efter rigtig Modtagelse af hvert enkelt Parti, dog med de Forandringer, som muligt maatte følge af forsinket Levering m. v.

§ 8.

Naar det paa Grund af Strejke, Brud i Minerne, Naturhindringer og anden uafvendelig og uforudset Hindring bliver umuligt at tilvejebringe de Kul,

hvorom der er sluttet Overenskomst, skal Leverandøren være pligtig at forskaffe Statsbanerne andre for disse lige saa brugbare Kul og levere dem med de i Overenskomsten nævnte Mængder indenfor de fastsatte Tider.

Under de anførte Omstændigheder skal Leverandøren fremskaffe og forelægge Direktøren for Maskinafdelingen Attest, udstedt eller godkendt af den danske Konsul paa eller nærmest ved Kullenes Produktionssted, til Bevis for, at Hindringen er til Stede, og Leverandøren skal dernæst forelægge Direktøren Forslag om de Kulsorter, der kunne tilbydes leverede, indtil de omtalte Hindringer bortfalde. Der vil ikke kunne ventes Godkendelse paa Levering af andre Kulsorter end dem, som Direktøren maatte anse for tjenlige til Statsbanernes Brug, og Betalingen for de saaledes leverede Kul vil blive fastsat efter den Brugsværdi, de maatte vise sig at have for Statsbanerne i Forhold til de Kulsorter, hvorom der er sluttet Overenskomst, og de for disse i Overenskomsten fastsatte Priser. Der vil derefter blive betalt en højere eller en lavere Pris for Kullene end den ved Overenskomsten for den paagældende Leveringsplads fastsatte, alt eftersom de under de omhandlede Omstændigheder leverede Kul vise sig bedre eller ringere end de Sorter, hvorom der er sluttet Overenskomst, og ved Værdiansættelsen er Direktørens Skøn det udelukkende afgørende.

§ 9.

De i Specifikationen anførte Mængder af Kul ere omtrentlige, og bemærkes i saa Henseende, at der paa den samlede Parcel til hver enkelt Station i alt tillades en Afvigelse af indtil 5 pCt. over eller under den Mængde, hvorom der er sluttet Overenskomst.

For saa vidt Kullene leveres pr. Skib, tillades dog i den første Levering til en bestemt Modtagelsesstation en Afvigelse af 20 pCt. fra den i Specifikationen opførte Kulmængde, men de følgende Leveringers Størrelse maa derefter afpasses saaledes, at det leverede til enhver Tid ikke afviger mere end 5 pCt. fra det i Overenskomsten fastsatte.

For saa vidt der antages Tilbud paa Levering af andre Sorter Kul end Wales- eller westfalske Kul, ere Statsbanerne berettigede til at forlange, at de paagældende Parceller for hver Leverings Vedkommende ydes med indtil 20 pCt. mere end angivet, naar Meddelelse desangaaende gives ved Tilbudets Antagelse.

Forefaldende Bødeberegninger for forsinket Levering ske paa Grundlag af den fulde Størrelse af de i Specifikationen opførte Partier.

De i Specifikationen anførte enkelte Dele af hver Parcel kunne af Statsbanerne forlanges leverede en Maaned tidligere eller senere, naar Leverandøren underrettes derom mindst 1 Maaned, forinden Kullene ønskes leverede, henholdsvis 1 Maaned, forinden den paagældende Del skulde være leveret ifølge Overenskomsten.

§ 10.

Leveres Kullene ikke i fuldstændig forskriftsmæssig Stand til den fastsatte Tid, ifalder Leverandøren efter Statsbanernes nærmere Bestemmelse en Bøde af indtil 5 pCt. af Betalingen for Restleveringen for hver paabegyndt Uge, der hengaar, forinden Leveringen finder Sted.

Bøden vedbliver at paaløbe, indtil Kullene ere leverede, og for saa vidt Statsbanerne maatte hæve den trufne Overenskomst i Overensstemmelse med § 11, vedbliver den ligeledes at paaløbe, indtil Leveringen, som Leverandøren eller hans Bo ikke har ydet, ved Statsbanernes Foranstaltning er ydet af Tredjemand, dog at Bøden i Tilfælde af, at Kullene leveres af Tredjemand, ophører at paaløbe, naar den den nye Leverandør indrømmede Leveringsfrist er udløben.

Bøden indeholdes i Betalingen, men Statsbanerne ere dog ogsaa berettigede til paa enhver anden lovlig Maade at søge sig fyldestgjorte for samme.

§ 11.

Overskrides den foreskrevne Frist for Kullenes Levering, eller Leverandøren afgaar ved Døden, eller hans Bo kommer under Konkursbehandling, have Statsbanerne Ret til, uden andet Varsel end en simpel Meddelelse til Leverandøren eller hans Bo, helt eller delvis at fratage samme Leveringen og uden foregaaende Udbud for hans eller hans Bo's Regning at købe Kullene eller en Del af

dem af Tredjemand i en efter Statsbanernes Skøn mindst lige saa god Beskaffenhed, som oprindelig forlangt.

Leverandøren eller hans Bo er derhos pligtig til skadesløst, efter Opgørelse, der affattes af Statsbanerne, og som Leverandøren er pligtig at underkaste sig i enhver Henseende uden Rettergang, at erstatte Statsbanerne ethvert Tab og enhver Skade, som disse lide ved hans Misligholdelse af den trufne Overenskomst eller i Anledning af, at Statsbanerne have set sig nødsagede til at ophæve denne.

§ 12.

Til Garanti for rigtig Opfyldelse af samtlige de Leverandøren i Henhold til foranstaaende paahvilende Forpligtelser skal han senest ved Overenskomstens Underskrift hos Statsbanerne stille en Sikkerhed af 10 pCt. af de første 10,000 Kr. af Overenskomstens Beløb og af 5 pCt. af det Beløb, hvormed denne overstiger 10,000 Kr.

Sikkerheden stilles i saadanne Effekter, som Statsbanerne maatte anse for betryggende.

Sikkerhed, stillet i rede Penge, forrentes ikke.

Sikkerhed, stillet i Effekter, tjener Statsbanerne som Haandpant. I Tilfælde af Overenskomstens Ikke-Opfyldelse eller Misligholdelse fra Leverandørens Side have Statsbanerne Ret til straks uden noget som helst Søgsmaal eller Dom eller Varsel til den, der har stillet Sikkerheden, at gøre sig betalt ved Effekterne, for Værdipapirers Vedkommende ved at sælge dem ved en autoriseret Mægler eller ved offentlig Auktion, samt at indkræve det manglende hos Leverandøren, indtil de ere holdte fuldkommen skadesløse.

§ 13.

Er Leverandøren en i Udlandet bosat Mand, skal han opgive Statsbanerne en her i Landet bosat Mand, til hvem Betaling paa hans Vegne vil kunne erlægges, mod hvem som egentlig Mandatarius Søgsmaal vil kunne rettes, og mod hvem i det hele taget alle Forhandlinger paa hans Vegne ville kunne føres med bindende Virkning for ham.

§ 14.

I Tilfælde af Søgsmaal er Leverandøren, eller hans Mandatarius, forpligtet til at møde for Københavns Forligskommission og at lide Tiltale og Dom ved vedkommende Ret sammesteds som 1ste Instans samt underkastet den ved Forordningen af 25de Januar 1828 hjemlede hurtige Retsforfølgning, ligesom han ogsaa betaler Statsbanerne skadesløse Omkostninger i alle Instanser.

§ 15.

Om Leveringen oprettes Overenskomst, der stemples paa Leverandørens Bekostning.

København, i August 1911.

Direktøren for Maskinafdelingen.

Kulliste.

(List of coal-sorts).

Ved Licitationen den 12te September 1911 modtages k u n Tilbud paa følgende Sorter Kul og Briketter:

(*At the submission the 12th of September 1911 will o n l y be received tenders of the following sorts of coals and briquettes*):

A. F ø r s t e K l a s s e s L o k o m o t i v k u l.
(A. First class locomotive coals).

Bothal West Hartley Cowpen do. Davisons do. Lambton Wallsend	Newcastle Kul (*Newcastle coals*)
Aitken Navigation Auchengeich Navigation Bannockburn do. Bowhill do. Bridgeness Main Splint Glencraig Navigation Silverton do. Valleyfield do.	Skotske Kul (*Scotch coals*)
Barnsley (Carlton Main)	— South Yorkshire Kul (*South Yorkshire coals*)
Beynons Merthyr Newport Abercarn Black Vein	Wales Kul (*Wales coals*)
Consolidation General Blumenthal Hannover Rheinelbe Shamrock Zollverein	Westfalske Kul (*Westphalian coals*)

B. F ø r s t e K l a s s e s r ø g s v a g e L o k o m o t i v k u l.
(B. First class smokeless locomotive coals).

Beynons Aberdare Merthyr smokeless Insoles Merthyr Pymans Merthyr Rhymney Merthyr smokeless Watts Merthyr smokeless	Wales Kul (*Wales coals*)
Schürbank & Charlottenburg	— Westfalske Kul (*Westphalian coals*)

B. F ø r s t e K l a s s e s r ø g s v a g e B r i k e t t e r.
(B. First class smokeless briquettes).

C. R. M.-Briketter	Belgiske Briketter (*Belgian briquettes*)

Locomotive (Graigola Merthyr)-Briketter	Wales Briketter (*Wales briquettes*)
B. V. G.-Briketter K. E.-Briketter *****-Briketter E. T.-Briketter	Westfalske Briketter (*Westphalian briquettes*)

C. Første Klasses Dampkul til Skibsbrug.
(C. First class steam coals for ships use).

Beijers own Staveley Bolsover Langwith	Derbyshire Kul (*Derbyshire coals*)
Bothal West Hartley Broomhil do. Cowpen do. Davisons do.	Newcastle Kul (*Newcastle coals*)
Aitken Navigation Auchengeich Navigation Bannockburn do. Bridgeness Main Splint Chemiss Hartley Glencraig Navigation Lochgelly do. — Hartley	Skotske Kul (*Scotch coals*)

Barnsley (Carlton Main) — South Yorkshire Kul (*South Yorkshire coals*)
Bismarck — Westfalske Kul (*Westphalian coals*)

København, i August 1911.

Direktøren for Maskinafdelingen.

Specifikation over Kul,
der udbydes ved Licitation.

A. Ca. 92,000 Tons første Klasses Lokomotivkul.
B. Ca. 19,000 eller 20,000 Tons første Klasses røgsvage Lokomotivkul eller røgsvage Briketter.
C. Ca. 26,500 Tons første Klasses Dampkul til Skibsbrug.

NB. Tilbud modtages a l e n e paa de Sorter af Kul og Briketter, som ere angivne i Maskinafdelingens Kulliste af August 1911.

Kullene leveres med følgende Parceller:

Levering pr. Skib.

A. Ca. 92,000 Tons første Klasses Lokomotivkul.

Parcel 1 a. Til *Korsør* ca. 10,000 Tons at levere med:
ca. 4,000 Tons mellem 1ste—25de November 1911.
- 4,000 — i Januar 1912.
- 2,000 — i Marts —

Parcel 2 a. Til *Masnedsund* ca. 7,800 Tons at levere med:
ca. 1,300 Tons i hver af Maanederne Oktober 1911—Marts 1912.

Parcel 3 a. Til *Kalundborg* ca. 4,600 Tons at levere med:
ca. 1,200 Tons i hver af Maanederne November og December 1911 og Februar 1912.
- 1,000 — i Marts 1912.

Parcel 4 a. Til *Aarhus* ca. 35 000 Tons at levere med:
ca. 7,000 Tons i November 1911.
- 6,000 — i hver af Maanederne December 1911—Marts 1912.
- 4,000 — i April 1912.

Parcel 4 b. Til *Aarhus* ca. 32,000 Tons at levere med:
ca. 6,000 Tons i hver af Maanederne November og December 1911.
- 5,000 — i Januar 1912.
- 6,000 — i Februar —
- 5,000 — i Marts —
- 4,000 — i April —

Levering pr. Bane.

Parcel 1 b. Til *Korsør* ca. 10,000 Tons at levere med:
ca. 2,000 Tons i hver af Maanederne November 1911—Marts 1912.

Parcel 2 b. Til *Masnedsund* ca. 7,800 Tons at levere med:
ca. 1,300 Tons i hver af Maanederne Oktober 1911—Marts 1912.

Parcel 3 b. Til *Kalundborg* ca. 4,600 Tons at levere med:
ca. 920 Tons i hver af Maanederne November 1911— Marts 1912.

Parcel 4 c. Til *Aarhus* ca. 20,000 Tons at levere med:
ca. 3,000 Tons i November 1911.
- 4,000 — i hver af Maanederne December 1911 og Januar 1912.
- 3,000 — i hver af Maanederne Februar—April 1912.

Parcel 4 d. Til *Aarhus* ca. 17,000 Tons at levere med:
ca. 2,000 Tons i November 1911.
- 3,000 — i hver af Maanederne December 1911 og Januar 1912.
- 4,000 — i Februar 1912.
- 3,000 — i Marts —
- 2,000 — i April —

Parcel 5 a. Til *Fredericia* ca. 7,200 Tons at levere med:
ca. 1,500 Tons mellem 15de—30te November 1911.
- 1,500 — mellem 15de—31te December 1911.
- 1,400 — mellem 15de—31te Januar 1912.
- 1,400 — mellem 15de—29de Februar 1912.
- 1,400 — mellem 15de—31te Marts 1912.

Parcel 4 e. Til *Aarhus* ca. 20,000 Tons at levere med:
ca. 3,000 Tons i November 1911.
- 4,000 — i December —
- 3,000 — i Januar 1912.
- 4,000 — i Februar —
- 3,000 — i hver af Maanederne Marts og April 1912.

Parcel 4 f. Til *Aarhus* ca. 17,000 Tons at levere med:
ca. 2,000 Tons i November 1911.
- 3,000 — i hver af Maanederne December 1911—April 1912.

Parcel 5 b. Til *Fredericia* ca. 6,900 Tons at levere med:
ca. 400 Tons i November 1911.
- 1,300 — i hver af Maanederne December 1911—April 1912.

Parcel 5 c. Til *Fredericia* ca. 9,700 Tons at levere med:
ca. 1,200 Tons i November 1911.
- 1,700 — i hver af Maanederne December 1911—April 1912.

Parcel 6. Til *Vamdrup* ca. 850 Tons at levere med:
ca. 100 Tons i November 1911.
- 150 — i hver af Maanederne December 1911—April 1912.

Parcel 7. Til *Struer* ca. 6,500 Tons at levere med:
ca. 1,300 Tons i November 1911.
- 1,200 — i December —
- 1,000 — i hver af Maanederne Januar —April 1912.

Parcel 8. Til *Glyngøre* ca. 1,200 Tons at levere med:
ca. 200 Tons i hver af Maanederne November 1911—April 1912.

Parcel 9. Til *Skanderborg* ca. 2,300 Tons at levere med:
ca. 300 Tons i November 1911.
- 400 — i hver af Maanederne December 1911—April 1912.

Parcel 10. Til *Viborg* ca. 2,360 Tons at levere med:
ca. 200 Tons i Oktober 1911.
- 360 — i hver af Maanederne November 1911—April 1912.

Parcel 11. Til *Holstebro* ca. 660 Tons at levere med:
ca. 100 Tons i hver af Maanederne Oktober 1911—Februar 1912.
- 80 — i hver af Maanederne Marts og April 1912.

Parcel 12. *Oddesund Nord* ca. 1,250 Tons at levere med:
ca. 250 Tons i November 1911.
- 200 — i hver af Maanederne December 1911—April 1912.

Parcel 13 a. Til *Frederikshavn* ca. 3,200 Tons at levere med:
ca. 800 Tons i hver af Maanederne December 1911—Februar 1912 og i April 1912.

Parcel 13 b. Til *Frederikshavn* ca. 3,000 Tons at levere med:
ca. 200 Tons i December 1911.
- 700 — i hver af Maanederne Januar —April 1912.

Parcel 14. Til *Randers* ca. 14,100 Tons at levere med:
ca. 2,350 Tons i hver af Maanederne November 1911—April 1912.

Parcel 15 a. Til *Aalborg* ca. 4,800 Tons at levere med:
ca. 1,200 Tons i hver af Maanederne Oktober og December 1911, Februar og April 1912.

Parcel 15 b. Til *Aalborg* ca. 4,800 Tons at levere med:
ca. 1,200 Tons i Oktober 1911.
- 600 — i hver af Maanederne November 1911—April 1912.

Parcel 16 a. Til *Esbjerg* ca. 8,400 Tons at levere med:
ca. 1,400 Tons i hver af Maanederne Oktober—December 1911.
- 1,200 Tons i Januar 1912.
- 1,400 — i Februar —
- 1,600 — i Marts —

Parcel 16 b. Til *Esbjerg* ca. 7,550 Tons at levere med:
ca. 1,300 Tons i November 1911.
- 1,250 — i hver af Maanederne December 1911—April 1912.

Parcel 17. Til *Ribe* ca. 760 Tons at levere med:
ca. 100 Tons i Oktober 1911.
- 110 — i hver af Maanederne November 1911—April 1912.

Parcel 18 a. Til *Nyborg* ca. 5,800 Tons at levere med:
ca. 1,200 Tons mellem 1ste—15de i hver af Maanederne November 1911—Januar 1912.
- 1,100 — mellem 1ste—15de i hver af Maanederne Februar og Marts 1912.

Parcel 18 b. Til *Nyborg* ca. 1,200 Tons at levere med:
ca. 1,200 Tons mellem 15de og 31te December 1911.

Parcel 18 c. Til *Nyborg* ca. 1,200 Tons at levere med:
ca. 200 Tons i November 1911.
- 400 — i December —
- 200 — i hver af Maanederne Januar —Marts 1912.

Parcel 19 a. Til *Strib* ca. 9,700 Tons at levere med:
ca. 700 Tons i Oktober 1911.
- 1,600 — i hver af Maanederne November og December 1911.
- 1,500 — i hver af Maanederne Januar —Marts 1912.
- 1,300 — i April 1912.

Parcel 19 b. Til *Strib* ca. 4,700 Tons at levere med:
ca. 1,200 Tons i November 1911.
- 1,100 — i December —
- 700 — i hver af Maanederne Januar —Marts 1912.
- 300 — i April 1912.

Parcel 20. Til *Assens* ca. 520 Tons at levere med:
ca. 80 Tons i December 1911.
- 110 — i hver af Maanederne Januar —April 1912.

B. Ca. 19,000 eller 20,000 Tons første Klasses røgsvage Lokomotivkul eller røgsvage Briketter.

Parcel 30 a. Til *København K.* ca. 12,300 Tons at levere med:
ca. 2,050 Tons i hver af Maanederne Oktober 1911—Marts 1912.

Parcel 30 b. Til *København K.* ca. 12,300 Tons at levere med:
ca. 2,050 Tons i hver af Maanederne Oktober 1911—Februar 1912 og April 1912.

Parcel 31 a. Til *København Ø.* ca. 1,550 Tons at levere med:
ca. 1,550 Tons i November 1911.

Parcel 31 b. Til *København Ø.* ca. 1,550 Tons at levere med:
ca. 310 Tons i hver af Maanederne November 1911—Marts 1912.

Parcel 32 a. Til *Helsingør* ca. 5,000 Tons at levere med:
ca. 1,250 Tons i hver af Maanederne November 1911—Januar 1912 og i Marts 1912.

Parcel 32 b. Til *Helsingør* ca. 5,000 Tons at levere med:
ca. 1,000 Tons i hver af Maanederne November 1911—Marts 1912.

Parcel 33. Til *Aarhus* ca. 1,200 Tons at levere med:
ca. 200 Tons i hver af Maanederne November 1911—April 1912.

C. Ca. 26,500 Tons første Klasses Dampkul til Skibsbrug.

Parcel 40 a. Til *Korsør* ca. 12,000 Tons at levere med:
ca. 6,000 Tons mellem 26de November—31te December 1911. *Første Ladning maa være udlosset senest 5te December 1911.*
- 6,000 — i Februar 1912.

Parcel 40 b. Til *Korsør* ca. 12,000 Tons at levere med:
ca. 2,400 Tons i hver af Maanederne November 1911—Marts 1912.

Parcel 41 a. Til *Gedser* ca. 8,300 Tons at levere med:
ca. 1,200 Tons i Oktober 1911.
- 1,500 — i November 1911.
- 1,400 — i hver af Maanederne December 1911—Marts 1912.

Parcel 41 b. Til *Gedser* ca. 8,300 Tons at levere med:
ca. 1,660 Tons i hver af Maanederne November 1911—Marts 1912.

Parcel 42 a. Til *Københavns Frihavn* ca. 3,000 Tons at levere med:
ca. 1,500 Tons i hver af Maanederne Oktober 1911 og Januar 1912.

Parcel 42 b. Til *Københavns Frihavn* ca. 3,000 Tons at levere med:
ca. 500 Tons i hver af Maanederne Oktober 1911—Marts 1912.

Parcel 43 a. Til *Helsingør* ca. 800 Tons at levere med:
ca. 800 Tons i December 1911.

Parcel 43 b. Til *Helsingør* ca. 800 Tons at levere med:
ca. 200 Tons i hver af Maanederne December 1911—Marts 1912.

Parcel 44 a. Til *Fredericia* ca. 2,400 Tons at levere med:
ca. 1,200 Tons i hver af Maanederne November 1911 og Februar 1912.

Parcel 44 b. Til *Fredericia* ca. 2,100 Tons at levere med:
ca. 350 Tons i hver af Maanederne November 1911—April 1912.

For Leveringerne gælde de vedlagte »Betingelser for Levering af Kul og Briketter til Lokomotiver og Skibe« af August 1911 samt Maskinafdelingens Kulliste af August 1911.

Tilbud indleveres til Direktøren for Maskinafdelingen, Gl. Kongevej 1 D, 3. Sal, København B, og maa være til Stede inden den 12te September 1911, Kl. 1 Em.

Tilbudene, der affattes paa særlig dertil bestemte Formularer, indsendes i lukket Konvolut, mærket »Tilbud paa Kul«.

Til den angivne Tid aabnes og oplæses de i Overværelse af de bydende, som maatte give Møde.

Tilbudene kunne omfatte en eller flere af de angivne Parceller, men ikke Dele af dem. Tilbud, der omfatte flere Parceller, betragtes som delelige, saaledes at Statsbanerne kunne antage Tilbudet paa en eller flere Parceller og forkaste det for andre Parcellers Vedkommende, medmindre Tilbudet indeholder et udtrykkeligt Forbehold derimod; et saadant Forbehold tør dog ikke omfatte Parceller med samme Nummer, af hvilke nemlig kun en enkelt vil blive anskaffet.

Statsbanerne forpligte sig ikke til at antage det laveste eller noget af Tilbudene.

Statsbanerne forbeholde sig en Tid af 14 Dage til at bedømme Tilbudene, saa at de bydende ere bundne ved deres Tilbud indtil den 26de September 1911 inkl.

Kun den, hvis Tilbud er antaget, erholder Meddelelse derom inden Fristens Udløb.

Tilbudene maa indeholde:

1. En udtrykkelig Anerkendelse af de for Leveringen foreskrevne Betingelser samt af, at Tilbudet er bindende indtil 26de September 1911 inkl.
2. En Angivelse af, hvilke Parceller og Kulsorter de angaa, samt, fra hvilken Mine Kullene agtes leverede.

3. Prisen pr. Ton à 1,000 kg angiven i *dansk Kronemønt* og skreven med Tal og Bogstaver.
4. En Angivelse af, hvem der vil blive Firmaets Mandatar, for saa vidt Firmaet er bosat i Udlandet.

For saa vidt den bydende er Mægler, vil den denne eventuelt tilkommende Kurtage ogsaa for Statsbanernes Vedkommende være at udrede af Leverandøren.

Med Tilbudene skulle følge udfyldte Mønstereksemplarer af de vedkommende Mineattester, forsynede med Minefirmaets Underskrift.

København, i August 1911.

Direktøren for Maskinafdelingen.

Firmastempel og Adresse:
(Stamp of the firm and its address:)

Tilbudsformular for Levering af Kul til De danske Statsbaners Maskinafdeling.

(Form for Tenders for delivery of coals to the Mechanical Department of the Danish State Railways.)

NB. Tilbud modtages alene paa de Sorter af Kul og Briketter, som ere angivne i Maskinafdelingens Kulliste af August 1911.

(Note. Offers are only received of those sorts of coals and briquettes which are named in the list of August 1911 published by the Mechanical Department.)

I Overensstemmelse med de af De danske Statsbaners Maskinafdeling udfærdigede Betingelser af August 1911 og Specifikation af August 1911 for Levering af Kul og Briketter til Lokomotiver og Skibe tilbyder Undertegnede at levere de deri omhandlede Kul fra nedennævnte Miner og til de vedføjede Priser, idet de nævnte Betingelser anerkendes, nemlig:

(In accordance with the conditions of August 1911 and specification of August 1911 dispatched from the Mechanical Department of the Danish State Railways for the delivery of coals and briquettes for locomotives and ships, the undersigned firm offer to deliver the coals treated of, from the mines named below, and at the prices affixed with acceptance of the conditions, viz:)

Parcel & Station	Transportmaade*) (Mode of transportation)**)	Leveret fra Minerne: — cfr. Minecertifikat — (Delivered from the mines)	Pris pr. Ton (Price pr. ton) Tal (Figures) Kroner:	Bogstaver (Letters) Kroner:	Bemærkninger (Remarks:)
Parcel 1 a, b. ca. 10000 Tons til Korsør.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 2 a, b. ca. 7800 Tons til Masnedsund.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 3 a, b. ca. 4600 Tons til Kalundborg.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 4 a. ca. 35000 Tons. **Parcel 4 b.** ca. 32000 Tons til Aarhus.	pr. Skib (by vessel)				
Parcel 4 c, e. ca. 20000 Tons til Aarhus.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				

*) Den Transportmaade, der ikke paatænkes anvendt, overstreges.
**) The mode of transportation not intended, to be struck out.

Parcel & Station	Transportmaade*) (Mode of transportation)**)	Leveret fra Minerne: — cfr. Minecertifikat — (Delivered from the mines)	Pris pr. Ton (Price pr. ton) Tal (Figures) Kroner:	Bogstaver (Letters) Kroner:	Bemærkninger (Remarks:)
Parcel 4 d, f. ca. 17000 Tons til Aarhus.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 5 a. ca. 7200 Tons. **Parcel 5 b.** ca. 6900 Tons til Fredericia.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 5 c. ca. 9700 Tons til Fredericia.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 6. ca. 850 Tons til Vamdrup.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 7. ca. 6500 Tons til Struer.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 8. ca. 1200 Tons til Glyngøre.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 9. ca. 2300 Tons til Skanderborg.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 10. ca. 2360 Tons til Viborg.	pr Bane (by railway)				
Parcel 11. ca. 660 Tons til Holstebro.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 12. ca. 1250 Tons til Oddesund Nord.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 13 a. ca. 3200 Tons. **Parcel 13 b.** ca. 3000 Tons til Frederikshavn.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 14. ca. 14100 Tons til Randers.	pr. Skib (by vessel)				
Parcel 15 a, b. ca. 4800 Tons til Aalborg.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				

Parcel & Station	Transportmaade*) (Mode of transportation)**)	Leveret fra Minerne: — cfr. Minecertifikat — (Delivered from the mines)	Pris pr. Ton (Price pr. ton) Tal (Figures) Kroner:	Bogstaver (Letters) Kroner:	Bemærkninger (Remarks:)
Parcel 16 a. ca. 8400 Tons **Parcel 16 b.** ca. 7550 Tons til Esbjerg.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 17. ca. 760 Tons til Ribe.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 18 a. ca. 5800 Tons til Nyborg.	pr. Skib (by vessel)				
Parcel 18 b, c. ca. 1200 Tons til Nyborg.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 19 a. ca. 9700 Tons **Parcel 19 b.** ca. 4700 Tons til Strib.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 20. ca. 520 Tons til Assens.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 30 a, b. ca. 12300 Tons til Kjøbenhavn K.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 31 a, b. ca. 1550 Tons til Kjøbenhavn Ø.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 32 a, b. ca. 5000 Tons til Helsingør.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 33. ca. 1200 Tons til Aarhus.	pr. Bane (by railway)				
Parcel 40 a, b. ca. 12000 Tons til Korsør.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 41 a, b. ca. 8300 Tons til Gjedser.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				

Parcel & Station	Transportmaade*) (Mode of transportation)**)	Leveret fra Minerne: — cfr. Minecertifikat — (Delivered from the mines)	Pris pr. Ton (Price pr. ton) Tal (Figures) Kroner:	Bogstaver (Letters) Kroner:	Bemærkninger (Remarks:)
Parcel 42 a, b. ca. 3000 Tons til Kjøbenhavns Fribavn.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 43 a, b. ca. 800 Tons til Helsingør.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				
Parcel 44 a. ca. 2400 Tons. **Parcel 44 b.** ca. 2100 Tons til Fredericia.	pr. Skib (by vessel) pr. Bane (by railway)				

Foranstaaende Tilbud er bindende indtil den 26de September 1911 inkl.
(The above named tender to be binding until the 26th of September 1911 incl.)

Firmaets medundertegnede og befuldmægtigede Mandatar i Danmark er:

(The undersigned Mandatarius of the firm, provided with full powers, is:)

.....

Dato og Mandatarens Underskrift.
(Date and signature of the mandatarius.)

.....

Dato og Firmaets Underskrift.
(Date and signature of the firm.)

Det tilbydende Firmas fulde Navn:
Sammes Adresse eller Firmastempel:

Tilbudsformular og særlige Betingelser

for Levering af

Afharpningskul til Kedelanlæg ved de danske Statsbaners Maskinafdeling.

§ 1.

Leveringen omfatter ca. .....Tons à 1000 kg Afharpningskul til Brug for Maskinafdelingens Centralværksted i København.

§ 2.

Kullene skulle være vel egnede til Fyring under Dampkedler med »Underfeed Stokers« og skulle under saadanne Kedler kunne brænde uden at bage sammen og uden at give væsentlig Aske og Røg. Kullene maa ikke være vaade, og de skulle være fri for Sten og andre Iblandinger, der kunde skade Fyrapparater, Riste m. v.

Kullene maa ikke i længere Tid have henligget paa fri Oplagsplads, og for Kul, hvis Fugtighedsindhold af Maskinafdelingens Laboratorium konstateres at være over 5 pCt., kunde der for de paagældende Vognladninger foretages en Reduktion i Betalingen, idet der i saa Fald til Grund for Beregning af Prisen kunde lægges den Vægt, der faas ved fra Kullenes Vægt ved Modtagelsen at trække $1{,}_5$ Gange Vægten af den Vandmængde, der findes udover de 5 pCt.

Kullenes Brædværdi, bestemt i Thompsons Kalorimeter, maa ikke være under 6000 Kalorier eller under den i Tilbudet garanterede Mindsteværdi, jfr. § 5, 2det Stk. Konstateres der af Maskinafdelingens Laboratorium en lavere Brændværdi af Kullene, eller disse ikke opfylde de anførte Betingelser om Røgfrihed m. m., ere Statsbanerne berettigede til uden Rettergang at foretage en efter eget Skøn fastsat Reduktion i Betalingen for Kullene eller helt nægte Modtagelsen af disse og derefter andet Steds fra skaffe sig de fornødne Kul.

Leverandøren er pligtig til at godtgøre alle Merudgifter, der herved paaføres Statsbanerne.

Kasserede Afharpningskul skulle fjernes fra Statsbanernes Grund senest 3 Gange 24 Timer, efter at Statsbanerne have opfordret Leverandøren dertil, i modsat Fald ere Statsbanerne berettigede til at beregne sig en Pladsleje af det kasserede med 25 Øre pr. Ton for hver paabegyndt Uge, det henligger udover den givne Frist (se »Almindelige Betingelser« § 5).

§ 3.

Leveringen præsteres i Vognladninger paa ca. 10 à 12 Tons med indtil 3 Vognladninger pr. Dag efter Maskinafdelingens nærmere Rekvisition og senest 4 Dage efter Rekvisitionens Udstedelse. Efterkommes Rekvisitionen ikke inden denne Tidsfrist, kunne Statsbanerne fradrage indtil 2 pCt. af Betalingen for de ikke rettidigt leverede Afharpningskul for hver paabegyndt Uge, Leveringen sker senere end foreskrevet.

§ 4.

Den i Tilbudet angivne Pris gælder for Levering i Jernbanevogne paa Københavns Godsbanegaard. Vægten bestemmes enten paa Statsbanernes Brovægt ved Godsbanegaardens Lokomotivremise under Kontrol af den Embedsmand, der paa Statsbanernes Vegne modtage Kullene, eller for Leverandørens Regning paa en af Statsbanernes Stationsbrovægte, efter nærmere Aftale med Bestyreren af Centralværkstedet i København. Leverandøren er berettiget til at overvære Vejningen, men giver Leverandøren ikke Møde ved Vejningen, foretages denne af Statsbanerne alene. Den saaledes udfundne Vægt skal lægges til Grund for Regningen, og saafremt der ikke ved selve Vejningen nedlægges Protest mod dennes Rigtighed, tages ingen Indsigelse senere for gyldig.

§ 5.

Tilbudene maa indeholde Opgivelse af, fra hvilke Miner de tilbudte Afharpningskul stamme, og Prisen pr. Ton à 1000 kg inkl. Told, Fragt og alle øvrige Omkostninger samt en udtrykkelig Tilkendegivelse af, at den Bydende underkaster sig alle de for denne Levering gældende Betingelser. Savnes en saadan Tilkendegivelse, eller er Tilbudet utydeligt affattet tages intet Hensyn til dette.

I Tilbudet kan desuden opgives, at Kullenes Brændværdi garanteres at være et vist Antal Kalorier større end den i § 2 angivne Mindsteværdi 6000. Ved Tilbudenes Bedømmelse ville Priserne blive sammenlignede under Hensyn til de garanterede Brændværdier.

For saa vidt den Bydende er Mægler, vil den denne eventuelt tilkommende Courtage, ogsaa for Statsbanernes Vedkommende som Køber, være at udrede af den virkelige Leverandør.

§ 6.

Forseglede Tilbud mærkede: »Tilbud paa Afharpningskul« kunne indsendes til Maskinafdelingens Kontor, Gl. Kongevej Nr. 1 D, 3. Sal, København B., indtil den....., til hvilken Tid Tilbudene aabnes i Overværelse af de Bydende, der maatte indfinde sig.

§ 7.

Til Bedømmelse af Tilbudene forbeholdes en Frist af 14 Dage, i hvilken Tid de Bydende maa staa ved deres indsendte Tilbud. Statsbanerne forbeholde sig frit Valg mellem Tilbudene og forpligte sig ikke til at antage noget af disse.

Om Leveringen kan forlanges oprettet Kontrakt.

§ 8.

Angaaende øvrige Betingelser for Leveringen henvises til »Almindelige Betingelser for Leveringer til eller Arbejder for Statsbanerne«.

De Danske Statsbaner. Maskinafdelingen.

København, i.....

Direktøren.

Tilbud.

Omstaaende Afharpningskul tilbydes leverede frit og fortoldede
for en Pris af.....Kr .....Øre pr. Ton
og med en Brændværdi af mindst.....Kalorier.

Nærværende Betingelser saavel som »Almindelige Betingelser for Leveringer til eller Arbejder for Statsbanerne« anerkender jeg herved som bindende med Hensyn til mit ovenfor indskrevne Tilbud.

De tilbudte Afharpningskul stamme fra Minerne.

.....

Den bydendes Underskrift.

Det tilbydende Firmas fulde Navn:
Sammes Adresse eller Firmastempel:

Særlige Betingelser

for

Levering af Kul og Kokes til de danske Statsbaners Trafikafdeling.

§ 1.

Leveringen omfatter Trafikafdelingens Forbrug af Kul og Kokes i Tiden fra 1ste Juni 191..... til 31te Maj 191....., hvilket antages at ville andrage

ca. .....Tons Nøddekul.
» ..... » Kokes. (Koksene alene til Brug paa Sjælland—Falster).

Kullene skulle være velharpede, vadskede Nøddekul til Kakkelovnsbrug, fri for Skifer og Smuld. Ved Læsningen i Jernbanevogn, henholdsvis Færdselsvogn (til Københavns Stationer og Ekspeditioner, se § 2, 2det Stk.) skulle de harpes over en Kulharpe af Staaltraadsvæv med Aabninger 25×30 mm, opstillet under en Hældningsvinkel paa 45° med Horisontalen.

Koksene skulle være knuste, af gennemsnitlig Længde af mellem 60 og 100 mm; de maa højst indeholde 2 pCt. Vand og skulle være fri for Smuld og fremmed Iblanding.

§ 2.

Brændselet leveres fortoldet og frit læsset paa Jernbanevogne paa en i Tilbudet angivet og ved Kontraktens Afslutning nærmere fastsat Station eller Stations Havnespor.

Til Københavns Stationer og Ekspeditioner, nemlig København H. (Personbanegaarden), København H. (Godsbanegaarden) og København N., Ø. og F. (Nørrebro, Østerbro og Frederiksberg) Stationer skulle Brændselet paa Forlangende leveres tilkørt samt op- eller nedbaaret i de dertil bestemte Brændselsrum, og dette Brændsel skal leveres saa ofte og i saadanne mindre Partier, som fornødent.

Vejningen af Brændselet sker, med den straks nedenfor nævnte Undtagelse, ved Statsbanernes Foranstaltning og uden Udgift for Leverandøren paa Jernbanens Brovægt, og den derved udfundne Vægt lægges til Grund for Betalingen. Det Brændsel, der leveres paa Færdselsvogn til de foran nævnte københavnske Stationer, vejes dog ved Leverandørens Foranstaltning og paa dennes Bekostning ved autoriseret Vejer.

Leveringen skal finde Sted saaledes, at Hovedpartiet præsteres i Maanederne Juni, Juli, August og September, men i øvrigt efter nærmere Rekvisition, efterhaanden som der bliver Brug derfor i Brændselsaaret. Rekvisitionerne skulle efterkommes senest 10 Dage efter Udstedelsen. For Overskridelse af Leveringsfristen ere Banerne berettigede til efter eget Valg enten at afdrage 2 pCt. i Betalingen for hver Dag, Leveringen sker senere, eller at bestille det rekvirerede Parti andetsteds for Leverandørens Regning til den Pris, for hvilken det kan erholdes, og Leverandøren er tillige pligtig at erstatte Banerne ethvert Tab, den forsinkede Levering har medført for disse.

§ 3.

Til Læsning af Brændselet ville de fornødne Vogne blive stillede til Leverandørens Raadighed paa den eller de Stationers Havnespor, hvor Leveringen efter Kontrakten skal finde Sted, naar Begæring derom tilstilles vedkommende Station mindst 2×24 Timer, før Læsningen agtes paabegyndt. Der kan dog i intet Tilfælde paa en Leveringsdag fordres flere Vogne stillede til Raadighed end et Antal, der svare til en samlet Maksimalbelastning af 60 Tons.

Forinden Leveringen paabegyndes, vil der blive udleveret Leverandøren en Liste, som viser, hvor stort et Kvantum, der skal læsses for hver Station, og i hvilken Orden Forsyningen skal finde Sted. Paa samme Vogn maa kun læsses til flere Stationer efter Statsbanernes udtrykkelige Forlangende.

Leverandøren skal drage Omsorg for, at Vognene, i hvilke Brændselet læsses, tydelig beskrives paa begge Sider med den Stations Navn, for hvilken Brændselet er bestemt.

§ 4.

Leverandøren vil fra vedkommende Trafikbestyrer erholde Meddelelse om, til hvilken Funktionær det vil blive overdraget paa Statsbanernes Vegne at modtage og kvittere for Brændselet paa de tilhørende Vægtsedler, der samtidig paaføres Litra og Nr. paa den Vogn, hvori Forsendelsen afgaar.

Regning over det i Maaneden leverede Brændsel indgives til Trafikbestyreren den 1ste i den følgende Maaned, ledsaget af de tilhørende kvitterede Vægtsedler. Naar Revision har fundet Sted, vil Beløbet blive anvist til Udbetaling.

§ 5.

Forseglede Tilbud paa Overtagelsen af forannævnte Levering, Betalingen anført i dansk Kronemønt inklusive Told, Fragt og alle øvrige Omkostninger, indleveres til Direktøren for Trafikafdelingen, Gl. Kongevej 1 C, København, indtil den.....Kl. 12 Middag. Tilbudene, der kunne omfatte den hele Levering eller Dele deraf, skulle være affattede paa et Eksemplar af nærværende Betingelser.

Saafremt den bydende er Mægler, vil den denne tilkommende Courtage, ogsaa for Statsbanernes Vedkommende som Køber, være at udrede af den virkelige Leverandør.

§ 6.

Til Bedømmelse af Tilbudene forbeholdes en Frist af 3 Uger, i hvilken Tid de bydende maa staa ved deres indsendte Tilbud. Statsbanerne forbeholde sig frit Valg mellem Tilbudene og forpligte sig ikke til at antage noget af disse, ligesom man ogsaa forbeholder sig Ret til at dele Leveringen mellem forskellige Leverandører, saafremt der ikke i Tilbudene er taget Forbehold derimod. Om Leveringen skal oprettes Kontrakt, som stemples paa Leverandørens Bekostning.

§ 7.

I øvrigt gælder for Leveringen de vedlagte »Almindelige Betingelser for Leveringer til eller Arbejder for Statsbanerne«.

København, i April 191 .

Direktøren for Trafikafdelingen.

POLYTEKNISK Teknisk Bibliotek LÆREANSTALT

Tilbud.

Ovenstaaende Kul og Kokes tilbydes leverede de danske Statsbaners Trafikafdeling saaledes:

Nøddekul til en Pris af .....Øre pr. Ton (à 1000 kg) { fortoldet og frit læsset paa Jernbanevogn i .....Havn

Kokes » » » » ..... » » » — { fortoldet og frit læsset paa Jernbanevogn i .....Havn

Nøddekul til en Pris af .....Øre pr. Ton (à 1000 kg) { vejet, fortoldet og frit tilkørt samt op- eller nedbaaret paa københavnske Stationer.

Kokes » » » » ..... » » » — { vejet, fortoldet og frit tilkørt samt op- eller nedbaaret paa københavnske Stationer.

Jeg anerkender herved nærværende Betingelser saavel som »Almindelige Betingelser for Leveringer til eller Arbejder for Statsbanerne« som bindende med Hensyn til mit ovenfor indskrevne Tilbud.

.....den.....

.....

Den bydendes Underskrift.

Det tilbydende Firmas fulde Navn:
Sammes Adresse eller Firmastempel:

Tilbudsformular og særlige Betingelser

for

Levering af Cinders til Personvogns-Opvarmning til de danske Statsbaners Trafikafdeling.

§ 1.

Leveringen omfatter Trafikafdelingens Forbrug af Cinders i Tidsrummet fra 1ste Juni 19.....til 31te Maj 19....., hvilket kan antages at ville andrage
ca.....Tons til Stationerne i Jylland og Fyn, og
ca..... » - — paa Sjælland og Falster.

§ 2.

De leverede Cinders skulle være gode og tørre samt knuste med en gennemsnitlig Længde af mellem 60 og 100 mm. De skulle være fri for Smuld og fremmed Iblanding, have betydelig Varmeevne og højst indeholde 1 pCt. Svovl, hvorhos Askeindholdet ikke maa overskride 10 pCt. for de ved 100° Celsius tørrede Cinders.

Som Norm for Leveringen skal der forinden det i § 7 fastsatte Tidspunkt være indleveret en Prøve paa 10 kg Cinders til »Det kemiske Laboratorium, Centralværkstederne, Godsbanegaarden, København«. Prøven skal være forseglet og mærket med den tilbydendes Firmanavn.

§ 3.

Leveringen præsteres i Tidsrummet 1ste Juni til 31te Maj efter Statsbanernes nærmere Bestemmelse, og Leverandøren er pligtig i det angivne Tidsrum at efterkomme enhver Rekvisition paa indtil 80 Tons med 10 Dages Varsel.

§ 4.

Leverede Cinders kan tilbagevises, naar de ved en af nævnte Laboratorium foretagen Undersøgelse har vist sig ikke at staa paa Højde med den ved Licitationen indleverede Prøve.

Kasserede Cinders skulle fjernes fra Statsbanernes Grund senest 3 Gange 24 Timer, efter at Statsbanerne have opfordret Leverandøren dertil; i modsat Fald ere Statsbanerne berettigede til at beregne sig en Pladsleje af det kasserede med 25 Øre pr. Ton for hver paabegyndt Uge, det henligger ud over den givne Frist (se i øvrigt »Almindelige Betingelser« § 5).

Efterkommes Rekvisitionen ikke inden den i § 3 fastsatte Tidsfrist, kunne Banerne fradrage 2 pCt. i Betalingen for hver Dag, Leveringen sker senere.

Statsbanerne ere berettigede til, saavel i Tilfælde af for sen Levering som, naar Varerne ere tilbageviste, at indkøbe Cinders andetsteds for Leverandørens Regning til den Pris, for hvilken de kunne erholdes, og Leverandøren er i øvrigt pligtig at erstatte alle Tab, der maatte paaføres Banerne som Følge af hans Misligholdelse af Kontrakten.

§ 5.

De rekvirerede Cinders leveres fortoldet og frit læsset paa Jernbanevogne paa en i Tilbudet angivet og ved Kontraktens Afslutning nærmere fastsat Station.

Cinders til København H. (Personbanegaarden), København H. (Godsbanegaarden) og København Ø. (Østerbro) Stationer leveres dog frit aflæsset i de derværende Oplagsrum; Afleveringen sker paa de af Stationerne nærmere fastsatte Tider.

Vejningen af de leverede Cinders sker, med den straks nedenfor nævnte Undtagelse, ved Statsbanernes Foranstaltning og uden Udgift for Leverandøren paa Jernbanens Brovægt, og den derved udfundne Vægt lægges til Grund for Betalingen. De Cinders, der leveres paa Færdselsvogn til de foran nævnte københavnske Stationer, vejes dog ved Leverandørens Foranstaltning og paa dennes Bekostning ved autoriseret Vejer.

Leverandøren vil fra vedkommende Trafikbestyrer erholde Meddelelse om, til hvilke Funktionærer det vil blive overdraget paa Statsbanernes Vegne at modtage og kvittere for Cinders paa de tilhørende Vægtsedler.

Regning over de i Maaneden leverede Cinders indgives til Trafikbestyreren den 1ste i den følgende Maaned ledsaget af de tilhørende kvitterede Vægtsedler. Paa Regningen specificeres Leveringen i Overensstemmelse med Vægtsedlernes Udvisende. Naar Revision har fundet Sted, vil Beløbet blive anvist til Udbetaling.

§ 6.

Tilbudene maa indeholde en Opgivelse af Fabrikationsstedet for de tilbudte Cinders, af Prisen i dansk Mønt pr. Ton inklusive Told, Fragt og alle øvrige Omkostninger, Opgivelse af den Station, paa hvilken Leveringen agtes præsteret, samt en udtrykkelig Tilkendegivelse af, at den bydende underkaster sig alle for denne Levering gældende Betingelser. Savnes en saadan Tilkendegivelse, eller er Tilbudet utydeligt affattet, tages intet Hensyn til dette.

Saafremt den bydende er Mægler, vil den denne tilkommende Courtage, ogsaa for Statsbanernes Vedkommende som Køber, være at udrede af den virkelige Leverandør.

§ 7.

Forseglede Tilbud mærkede: »Tilbud paa Levering af Cinders til Trafikafdelingen« indleveres til Direktøren for Trafikafdelingen, Gl. Kongevej 1 C, København, indtil den.....Kl. 12 Middag, til hvilken Tid Tilbudene aabnes i Overværelse af de bydende, der maatte indfinde sig. Om Indlevering af Prøver se § 2.

§ 8.

Til Bedømmelse af Tilbudene forbeholdes en Frist af 3 Uger, i hvilken Tid de bydende maa staa ved deres indsendte Tilbud. Statsbanerne forbeholder sig frit Valg mellem Tilbudene og forpligte sig ikke til at antage noget af disse, ligesom man ogsaa forbeholder sig Ret til at dele Leveringen mellem forskellige Leverandører, saafremt der ikke i Tilbudene er taget Forbehold derimod. Omvendt modtager Statsbanerne ogsaa Tilbud paa mindre Partier. Om Leveringen skal oprettes Kontrakt, som stemples paa Leverandørens Bekostning.

§ 9.

For øvrigt gælder for Leveringen »Almindelige Betingelser for Leveringer til eller Arbejder for Statsbanerne«.

København, i Marts.

Direktøren for Trafikafdelingen.

Tilbud.

Ovenstaaende Cinders tilbydes leverede til Trafikafdelingen til en Pris af

.....Kr.....Øre pr. Ton (à 1000 kg) { fortoldet og frit læsset paa Jernbanevogn paa.....Station.

.....Kr.....Øre pr. Ton (à 1000 kg) { vejet, fortoldet og frit tilkørt samt op- eller nedbaaret paa københavnske Stationer.

Jeg anerkender herved nærværende Betingelser saavel som »Almindelige Betingelser for Leveringer til eller Arbejder for Statsbanerne« som bindende med Hensyn til dette Tilbud.

De tilbudte Cinders fabrikeres i.....

.....den.....

.....

Den tilbydendes Underskrift.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Underbilag H.**

København, den 26de August 1909.

Generaldirektionen for Statsbanerne.

÷ Over hoslagte Sag, Journal Nr. 3520 d (ialt 3 Aktstykker) bedes Generaldirektionens Ytringer ved det indesluttedes Tilbagesendelse meddelte.

P. M. V.

F. Nordlien.

G. Giødesen.

Ulf Hansen,
Højesteretssagfører.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

÷ Under 24de April d. A. tilskrev jeg Generaldirektoratet for De Danske Statsbaner en Skrivelse, hvoraf Kopi vedlægges, og hvori jeg paa mine Klienters, et stort Kulfirmas Vegne, henstillede til Generaldirektoratet at forandre Betingelserne for Levering af Kul til Statsbanerne. Under 29de s. M. svarede Generaldirektoratet ÷ som det fremgaar af indlagte Genpart. Det vil af min Skrivelse ses, at det særlig er to Punkter, som mine Klienter ønsker forandrede.

Det første Punkt er det, at i Statsbanernes Betingelsers § 6, 2. Stk. fastslaas, at Statsbanerne alene træffer Afgørelse af, om Kullene ere forskriftsmæssige eller ej og fastsætter Størrelsen af eventuelle Fradrag paa Grund af ringere Kvalitet, idet Leverandørerne ere udelukkede fra at forlange Skøn eller henvende sig til Domstolene.

Det vil vistnok erkendes, at det i et ordnet civiliseret Samfund, hvor der er indsat særlige Domstole til Afgørelse af Retsstridigheder, er en urimelig Bestemmelse, at den ene af Parterne selv skal have Afgørelsen i sin Haand, og alene denne Omstændighed, at en saadan Bestemmelse indsættes, giver enhver og navnlig Englænderne, i hvis Land en saadan Bestemmelse vilde være aldeles utænkelig og vistnok endog lovstridig, Grund til at tro, at de ikke ville blive behandlede paa en retfærdig og rimelig Maade i Tilfælde af Stridigheder, og at dette er Anledning til, at en saadan Bestemmelse indsættes. Det er vistnok Tilfældet, at saadanne Bestemmelser, som vist snarest maa anses som Overleveringer fra Absolutismens Tid, ere lidet stemmende med, hvad der bør være gældende i konstitutionelle Samfund, og at et Firma, som har nogen Respekt for sig selv, aldrig vil kunne gaa ind paa at transigere med en Medkontrahent, der stiller saadanne Fordringer. Saadanne Bestemmelser ere vistnok ogsaa i de senere Aaringer mere og mere bortfaldne, og i de Tilfælde af lignende Art, som jeg har haft med at gøre, er det altid lykkedes mig at faa Medkontrahenten til at indse, at Bestemmelsen er ganske urimelig.

Det andet Punkt, som mine Klienter have rejst, er Spørgsmaalet om Godtgørelse i Tilfælde af Strike. Generaldirektoratet forlanger, at *Leverandørerne* skulle bære Tab, der forvoldes ved Prisstigning i Tilfælde af Strike eller force majeur. Heller ikke dette kan vistnok anses for at være stemmende med, hvad der i de senere Aar er blevet almindeligt, og som overalt anses for rimeligt, men Spørgsmaalet er naturligvis af saa meget mindre Betydning, som Køberne i det lange Løb sandsynligvis ville komme til at betale og maaske endda betale dyrt for en saadan Bestemmelse, idet Sælgerne i alle Tilfælde, hvor der kan næres Frygt for Strike, maa beregne sig en Assurancepræmie i Prisen til at dække saadant eventuelt Tab, og medens dette Punkt altsaa i det højeste for mine Klienters Vedkommende kan foraarsage et Tillæg til den Pris, hvortil de ere villige at levere, vil den førstomtalte Bestemmelse gøre det absolut umuligt for dem at gøre Tilbud paa Levering af Kul til Statsbanerne. Og selv om disse aldrig have savnet Tilbud, vil det dog være vanskeligt for Statsbanerne at bedømme, hvorvidt Priserne ikke, hvis Antallet af Tilbudene havde været endnu større, vilde have været lavere ved de forskellige Lejligheder. Rent bortset fra den nævnte Bestemmelses antediluvianske Karakter, er det mig

umuligt at indse, at Statsbanerne skulde lide noget reelt Tab ved at opgive den og stille sig paa samme Maade, som enhver Part, det være sig private eller offentlige Autoriteter, der ønsker at behandle deres Medkontrahenter paa en fair Maade, ikke et Øjeblik vilde tage i Betænkning at akceptere.

Jeg tillader mig derfor at henstille, om ikke det høje Ministerium kunde finde Anledning til at paabyde en Forandring i de omtalte Bestemmelser, særlig i Bestemmelsen i § 6.

København, den 19de August 1909.

Allerærbødigst

Ulf Hansen.

Underbilag K.

Ulf Hansen,
Højesteretssagfører.

Til Generaldirektionen for De Danske Statsbaner.

En af mine Klienter i England, et stort Kulfirma, har oftere ønsket at gøre Tilbud paa Levering af Kul til De Danske Statsbaner i Henhold til Licitationsbetingelserne, men har hver Gang stødt paa Bestemmelser i disse, som efter mine Klienters Formening gjorde det aldeles umuligt for dem at gøre Tilbud, da de derved navnlig paa to Punkter vilde løbe for stor — og efter deres Mening en ganske ubillig — Risiko.

Det drejer sig herved om Bestemmelserne i § 6, 2. Stk. og i § 8 i vedlagte Betingelser. Herom har mine Klienter sendt mig følgende Citat fra deres Cardiff Afdeling:

»We have your letter and have been trying to consider this matter from the point of view of a State Railway Department wanting to buy its coals from this district as cheaply as possible, and at the same time obtaining the maximum protection with regard to quality. In order to get their coals as cheaply as possible they must make the conditions as simple as possible, so as to get the greatest number of well known middlemen in the trade competing for the business, in the same way as the Egyptian and other railways do. The present conditions are so unreasonable that no firm of reputation will consider them, with the result that the business gets taken by firms of no substance, like Owen Brothers, who if the market goes in their favour, all well and good, if it goes the other way the Danish Railway do not get their coals, which is not what they want. What we suggest is, that the Danish Railways name on the list the coals which suit them, in the same way as the Egyptian Railways do, and then have the shipments inspected here on shipment, in the same way as the Egyptian, the Italian and the Cape Government Railways, etc. do, if the quantity is not sufficient to pay them to have their own inspector there are several first class men here who would be only too pleased to undertake the work for them, such as Mr. Wheeler, inspector for the P. & O. Co., or Mr. Batchelor, inspector for the Cape Government, or even Mr. Garwood, the inspector for the Egyptian Railways, whose experience is exceptional seeing that they take 300,000 tons every year from here. We could arrange certainly with one of these gentlemen to inspect these cargoes for ½ d per ton, and feel confident that the result would be that the Danish Railways would get their coals in the end cheaper than at present. As you know the Egyptian Railways list is as follows:

LLANBRADACH
WINDSOR
INTERNATIONAL
UNIVERSAL
ELDERS
TREDEGAR

and any English Admiralty Coal.

The coals used mostly by the Railways here are ordinary Newports, such as EBBW VALE, NANTYGLO, TILLERY, RUSSELLS, and it is questionable whether anything more suitable can be found, but our point more is, that the coals

here, apart from the amount of slates left in through careless working and which can be tested best on shipment here, are always the same, and no amount of analyses and guarantees could in any way alter the quality, it only means that speculators put so much extra on the price to compensate for the buying.

We note you write with regard to modification of clause 6. So far as we are conserned we certainly would never enter into any contract under which we were prevented from having any recourse to any Court of Law.

With regard to the Strike clauses, we really have nothing to say. If there is a strike and the contractor has no coals to deliver, it is always considered in all contracts in this country to absolve the Contractor from Deliveries.

By the way, we hear that Owens Merthyr! is still on the list of coals the Danish Railways are willing to accept! which, if correct, shews how very much out of touch these railways must be with the conditions of our market, when a speculator called Owen is able to pick up any coals on the Market, call them Owens Merthyr, and impose them on the Danish Railways, who retain the name on their list, apparently under the impression that it is a Colliery of importance, the same as Beynons or Nixons.

You will notice that the Italian State Railway which used to have very severe conditions found that it did not pay and have now changed over to the modern system of buying on Colliery Certificate and Dock weights and inspecting the coal on shipment. In this way of course, coal is only bought under the name of the colliery in which it is mined and not under fancy names such as Owens Merthyr. There is no colliery of the name of Owen and the name Merthyr means nothing so that Owens Merthyr is simply any coal that Owen likes to ship. Of course if the Railway buy coal without naming the colliery from which it is to be drawn, then very severe conditions would be necessary«

og har derhos bedt mig gøre følgende Bemærkninger.

Det vil vistnok forstaas, at intet Firma, der har nogen Respekt for sig selv vil indgaa paa en Bestemmelse, som den i § 6, der fuldstændig giver Firmaet i Modpartens Vold, hvem saa end denne Modpart er, og en Bestemmelse, der afskærer Rekurs til Domstolene eller hvilken som helst anden *upartisk* Afgørelse, er navnlig ogsaa saa uforenelig med engelske Begreber, at det ikke kan forbavse, at mine Klienter vægre sig ved at indgaa derpaa.

Hvad dernæst § 8 angaar, saa er det her som i Udlandet overalt Sædvane, at Køberen bærer Risikoen for Striker og Lock-outer. Det ses imidlertid ikke af Ordlyden af § 8, om det er Hensigten, at der ved Fastsættelsen af Pristillæg eller Prisafslag for de substituerede Kul skal gaas ud fra *Kontrakt*prisen eller fra denne med saadant Tillæg, som er foraarsaget ved Arbejdsstandsningen, idet Kulpriserne i saadant Tilfælde sædvanlig stige betydeligt. I første Tilfælde vilde Leverandøren komme til at bære Tabet, og dette er, som nævnt, i Strid med almindelig Sædvane. Ligeledes indeholder § 8 i. f. en Bestemmelse, der ganske voldgiver Leverandøren til Statsbanernes Bestemmelse.

Jeg tillader mig derfor paa mine Klienters Vegne, hvis Navn, om ønskes, gerne skal blive opgivet, at henstille til behagelig Overvejelse, om der ikke ved fremtidige Licitationer kunde være Anledning til at ændre de nævnte Bestemmelser i Betingelserne, saaledes at de bliver mere akceptable for eventuelle Leverandorer.

København, den 24de April 1909.

Ærbødigst

Ulf Hansen.

Underbilag L.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

København B., den 29de April 1909.

2 Bilag.

Til Herr Højesteretssagfører *Ulf Hansen*, Knabrostræde.

I Anledning af Hr. Højesteretssagførerens Skrivelse af 24de ds. meddeles, at de omhandlede Bestemmelser for Levering af Lokomotivkul til Statsbanerne i alt væsentligt have været gældende i en lang Række af Aar uden at have medført nogen Beklagelse fra de Tilbydendes Side, hvorhos man altid har haft et til Tider endog altfor stort Udvalg af Tilbud paa Levering af deslige Kul.

Man finder derfor ingen Foranledning til at opgive det nuværende Grundlag for disse Leveringsbetingelser, da det i første Række er om at gøre at sikre Statsbanerne Leveringen af Kul, der egne sig for vore herværende Forhold.

Med Hensyn til de særligt fremhævede Bemærkninger i Brevet fra Deres Kulfirma skal man erindre om, at ikke alle ublandede Minekul ere lige egnede til Lokomotivfyring her i Landet, og at man sikrer sig mod, at Kul af Handelsmærker eller fra Miner blive mindre gode ved Bestemmelserne i § 6, 1ste Stykke.

Hvor der er Tale om at lægge til eller trække fra en Pris, er dette selvfølgelig altid Kontraktprisen (jfr. § 8, sidste Stykke, 4de Linie fra neden).

Bestemmelserne under Strike kunne synes noget besværlige, men ere dog ganske nødvendige, da Statsbanerne ikke kan standse sin Drift, fordi der er Strejke i et andet Land, hvorhos de muliggør Leverandøren en personlig Medvirken til Opnaaelsen af en lempelig Ordning.

Betingelserne ere muligvis noget udførligt affattede, men dette er sket efter mange Aars Erfaring og med det Formaal, at baade Sælger og Køber skal være klar over, hvad det drejer sig om. Derfor er ogsaa Kontrol paa Udskibningsstedet ganske overflødig, eftersom Sælgeren bør vide, hvorledes Kullene skulle være, og den er uigennemførlig, fordi Statsbanerne ikke kunne lægge Ansvaret over paa udenforstaaende Personer.

Det skal endnu kun tilføjes, at der stadig indløber Anmodninger om at faa prøvet Kul, for at faa Arten optaget paa Listen over de Kulsorter, hvorpaa man her modtager Tilbud, og det tør dog næppe fastholdes, at disse Forespørgere alle ere Firmaer uden Anseelse.

1 Bilag tilbagesendes tillige med den danske Originaltekst.

Busse.

Sœbye.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag M.

København B., den 23de Septbr. 1909.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Med Tilbagesendelsen af de Bilag, der ledsagede Ministeriets Skrivelse af 26de f. M. (J.-Nr. 3520 d), og under Vedlæggelsen af de senest benyttede Kulbetingelser af Marts 1909, tillader man sig at bemærke, at Kullene ved Modtagelsen ikke alene undersøges for Smuldindhold, men tillige med Hensyn til Fordampningsevne og øvrige Forhold, dels ved Fyringsprøve paa et kørende Lokomotiv og dels paa Maskinafdelingens Kulprøvestation. Saaledes prøves Kullenes Askeindhold, om de afsætte mere eller mindre Slagge, dennes Beskaffenhed, om de give mere eller mindre Røgkammersmuld og Gnister m. m. Bedømmelsen foretages ikke af en enkelt Mand, men af vedkommende Maskinbestyrer eller hans Stedfortræder i Forbindelse med en Lokomotivmester og særlig dygtige Lokomotivførere. For at sikre ensartet Bedømmelse i de forskellige Kredse, har man derhos givet en Maskiningeniør en særlig Uddannelse paa dette Omraade, og Vedkommende stilles til Disposition for den paagældende Maskinbestyrer i alle Tilfælde, hvor det maatte ønskes af Hensyn til Kullenes Bedømmelse.

Det vil heraf ses, at man har gjort alt, hvad der er muligt for at undgaa Vilkaarlighed eller Uensartethed fra Statsbanernes Side ved Bedømmelsen, og man maa meget betvivle, at der udenfor Jernbaneteknikernes Kreds vil kunne skaffes fuldt ud kompetente Skønsmænd. Da Bedømmelsen derhos maa træffes uopholdeligt og ikke kan udsættes, maa man anse det for ganske nødvendigt, at Statsbanerne saaledes som angivet i § 6 af Betingelserne vedblivende have den endelige Afgørelse af, om Kullene ere forskriftsmæssige eller ej.

De Tilfælde, hvor der hidtil har været Divergenser mellem Statsbanerne og Leverandørerne, have alle drejet sig om Udførelse af Harpeprøven, men da Betingelserne til den forestaaende Udbydelse paa dette Punkt ere blevne mere specificerede, kan der nu ikke længere være nogen Uklarhed herom.

At der ved Ophævelse af ovennævnte Bestemmelser, hvorved der aabnedes Leverandørerne Mulighed for at levere Kul af ringere Beskaffenhed end Statsbanerne ønske, eventuelt kunde opnaas billigere Tilbud er ikke udelukket, men samtidig vilde man sikkert faa betydelig daarligere Kul, i alt Fald har Erfaringen vist, at jo videre Rammerne for Kullicitationerne ere, jo tarveligere blive Kullene, og netop af den Grund har man i de senere Aar ændret Betingelserne saaledes, at Tilbudenes Antal begrænses. For Statsbanerne drejer det sig først og fremmest om at faa gode Kul, Betalingsspørgsmaalet maa staa i anden Række, naar Kvaliteten berøres deraf, idet de Ulemper og indirekte Udgifter, som de daarlige Kul foranlediger, langt overvejer den direkte Besparelse, der kan opnaas ved Anskaffelsen.

Med Hensyn til Leverandørens Forhold til Statsbanerne under Strike m. v. maa man ligeledes fremdeles fastholde det tidligere i nærværende Sag udtalte Standpunkt, og det kan ikke anbefales, at der foretages nogen Forandring i Bestemmelserne i § 8 af Betingelserne, idet Erfaringen har vist, at disse ere formaalstjenlige, og den Merpris, der mulig betales for Kullene, betyder kun lidt i Forhold til den

Ulempe det vilde være for Statsbanerne, om man var ganske prisgiven under Strejker og mulig kom til at mangle Kul.

Statsbanernes Kulbetingelser kunne mulig ved første Betragtning synes noget ensidige og forholdsvis strenge, men for det reelle Handelsfirma maa det netop være af største Betydning, at de giver Midler til at afværge enhver mindre fair Konkurrence.

Sagen har været behandlet paa Fællesmøde den 23de ds. Nr. 1465.

Ambt.

Sœbye.

De Danske Statsbaner.
Maskinafdelingen.

Underbilag N.

Betingelser

for Levering af Kul til Lokomotiver og til Skibe.

§ 1.

Kullene skulle hver i sin Art være af de allerbedste, som føres i Handelen, og for øvrigt have følgende Egenskaber:

De maa ikke bage og ikke brænde fast paa Risterne; disse ere ved Statsbanernes Lokomotiver af Smedejern paa 20 mm Bredde og have en Luftaabning paa 8 à 10 mm.

De skulle være friske fra Minen og maa ikke have henligget paa Lager.

De maa være fri for Sten, kulfattige Mellemlag, Skifere eller Ertser.

Analyse af en af Kullene udtaget Gennemsnitsprøve, der er tørret ved 100° C. til konstant Vægt, maa højst vise et Indhold af 1 pCt. Svovl og 6 pCt. Aske — dog tillades indtil 8 pCt. Aske ved Waleskul.

Udgifterne til Kulanalyser bæres af Statsbanerne.

De skulle være harpede og saa fri for Smuld, at der ikke kan gaa mere end højst 15 pCt. — for Newcastle- og Derbyshire Kul dog kun 12 pCt. — efter Vægt igennem en af Statsbanernes Kulharper med 13 mm Vidde imellem Jernstængerne. Harpningen foretages med Kullene direkte fra Jernbanevogn henholdsvis fra Bunden af Kulgaarden, saafremt Kullosseapparat er anvendt ved Losningen.

Naar Kullene leveres pr. Skib, er Leverandøren berettiget til fra Prøveharpningen at undtage indtil 5 Vognladninger à ca. 10 Tons af hver Skibsladning, men Statsbanerne er derefter berettigede til paa et hvilket som helst Tidspunkt under Losningen efterhaanden at udtage 6 Vognladninger à ca. 10 Tons af den øvrige Del af Ladningen til Foretagelse af en Prøveharpning, hvis Udfald da er bestemmende for Bedømmelsen af hele Skibsladningens Beskaffenhed.

Viser det sig ved Prøveharpningen, at Kullene indeholde mere Smuld end tilladt, skal Leverandøren godtgøre Statsbanerne Omkostningerne ved Prøveharpningen efter Regning, og for saa vidt Kullene ikke kasseres, hvad Statsbanerne ere berettigede til, fradrages i Betalingen for den hele Ladning saa mange Procent, som svarer til det tredobbelte af, hvad Smuldprocenten har overskredet den ovenfor fastsatte Grænse. Ved Beregningen rundes Smuldprocenten opad til helt Tal.

Der modtages ***kun*** *Tilbud paa de Kulsorter, der ere opførte i vedlagte Liste.*

Kullene til Lokomotiver skulle være særlig godt egnede til Lokomotivbrug.

De røgfri Lokomotivkul skulle i Almindelighed opfylde alle de ovenfor stillede Betingelser, men skulle desuden forbrænde med saa lidt og saa svag Røg, som det er muligt, idet de skulle anvendes under Lokomotivers Bevægelse paa By- og Havnespor. De maa endvidere indeholde mindst 16 pCt. flygtige Stoffer og ved Ophedning uden Luftens Adgang give faste sammenhængende Koks.

Kullene til Skibe skulle være særlig godt egnede til Skibsbrug.

§ 2.

Kullene leveres enten pr. Jernbane eller pr. Skib (Dampskib eller Sejlskib; de Skibe, der fragtes til *Gedser*, maa ikke have større Dybgaaende end 15 Fod); tyske Kul modtages dog kun leverede pr. Jernbane. Leveres Kullene pr.

Skib, maa de Skibe, der benyttes, foruden hvad der er bestemt til deres eget Brug, ikke indeholde Kul til nogen anden end Statsbanerne, saa at Leverandøren under ingen Omstændigheder maa forbeholde sig selv eller nogen anden en Del af Ladningen, selv om Delingen sker ved vandtætte Skodder, men hele Ladningen vil være at aflevere til Statsbanerne.

Saafremt der er sluttet Overenskomst om Levering af Kul fra forskellige Miner, maa det ved Transporten iagttages, at Kullene sondres saaledes, at hver Afdeling (Lastrum eller Luge) kun indeholder Kul fra en enkelt af disse Miner, samt at der udstedes særligt Certifikat (jfr. § 4) for Kullene i hver af Skibets Afdelinger.

Kullene skulle læsses direkte i Jernbanevogne fra det Skib, der har bragt dem fra Afsendelsesstedet, saa at Omladning af Kullene fra Skib til Skib eller Lægtning ikke er tilladt. Derhos maa heller ikke Sammenladning af Kullene med andet Gods i samme Rum finde Sted.

Leverandøren er forpligtet til at give vedkommende Embedsmand ved Statsbanerne Meddelelse om, naar et Skib (om Dampskib eller Sejlskib maa angives) med Kul agtes afsendt fra Afladepladsen, samt til, saa snart han modtager Meddelelse om dets Afgang, at underrette den Embedsmand, som skal modtage Ladningen i den paagældende Havn, om Afgangen og om den sandsynlige Ankomsttid til Udskibningspladsen. Saadan Meddelelse maa være sket mindst 48 Timer forinden Skibets Ankomst.

Leveres Kullene pr. Jernbane, skulle de befordres direkte fra Minen til den paagældende Station uden Omladning.

§ 3.

Kul, der forsendes pr. Skib, leveres fortoldede og læssede paa Jernbanevogne paa Havnesporene ved Bolværkerne i de paagældende Havne, medens Kul, der forsendes pr. Jernbane, leveres fortoldede og læssede paa Jernbanevogne paa de paagældende Stationer; herfra undtages dog de Kul, der skulle leveres i Gedser og Korsør, samt de, der skulle leveres til Skibsbrug i Københavns Frihavn, for hvis Levering følgende Bestemmelser gælde. I Gedser og Korsør leveres Kullene fortoldede, men til Losningen anvendes Statsbanernes mekaniske Losseapparater, saa at Kullenes Ophejsning og Viderebefordring besørges af Statsbanerne, medens Leverandøren paa disse Stationer kun skal besørge Kullene fyldte i Kasser, der af Losseapparatet føres ned i Lastrummet. Kulkasserne til Losseapparaterne ere i Korsør 1 575 mm lange og 1 450 mm brede, i Gedser 1 600 mm lange og 1 400 mm brede, og Lugekarm m. v. til hvert enkelt Lastrum gennem alle Dæk i Skibet maa være af saadanne Dimensioner, at Losseapparatets Kulkasser uden Ulempe kunne befordres til og fra Lastrummene.

Ere de mekaniske Losseapparater ikke til Raadighed, skulle Kullene leveres læssede i Jernbanevogne, og der betales i saa Fald, for saa vidt Skibsladningen er oplosset indenfor den kontraktmæssige Leveringstid, Leverandøren en Godtgørelse af 40 Øre pr. Ton.

Oplosses Kullene ikke til den kontraktmæssige Tid, ville de mekaniske Losseapparater dog saa vidt muligt blive stillede til Raadighed for Leverandøren, men der ydes ikke Leverandøren nogen Godtgørelse for det Tilfælde, at Losseapparaterne ikke ere disponible.

Kullene til Skibsbrug til Københavns Frihavn leveres oplagte i Kulgaarden i Frihavnen.

Leveres Kul pr. Skib, stiller Statsbanerne de fornødne Vogne til Raadighed paa Havnesporene og sørger selv for deres Befordring fra Havnesporene til Kuloplagspladserne paa de paagældende Stationer samt for Kullenes Aflæsning. Herfra undtages dog de til København Ø. bestemte Kul, for hvis Befordring følgende Regler gælde:

Oplosses Kullene i Frihavnen, kunne de fornødne Jernbanevogne ventes stillede til Raadighed paa Frihavnens Modtagelsesspor, og i saa Tilfælde maa Vognene ogsaa leveres tilbage i læsset Stand paa nævnte Modtagelsesspor, hvor de overtages af Statsbanerne; der paaløber saaledes ikke Forsenderne nogen Afgift til Fordel for Statsbanerne; men det maa blive Leverandørens egen Sag at

træffe Aftale med Frihavnsselskabet om Befordingen i Frihavnen. Oplosses Kullene ved den ældre Havn, kunne de fornødne Jernbanevogne ventes stillede til Raadighed paa sædvanlig Maade paa Havnesporene ved nævnte Havn, men Fragten for Kullenes videre Befordring til København Ø. maa udredes af Leverandøren.

Leveringen skal i alle Tilfælde ske uden nogen som helst Udgift for Statsbanerne udover den ved Overenskomsten fastsatte Betaling.

Saafremt Indførselstolden i Danmark eller Udførselstolden i Produktionslandet under Leveringen af Kullene skulde blive nedsat eller forhøjet, skal en tilsvarende Nedsættelse eller Forhøjelse af den fastsatte Betaling finde Sted for saa vidt angaa de Leveringer, der fortoldes efter de nye Bestemmelser.

§ 4.

Leverandøren vil af Direktøren for Maskinafdelingen erholde Meddelelse om, hvilken Embedsmand det bliver overdraget paa Statsbanernes Vegne at modtage Kullene. For hver Skibsladning skal der leveres denne Embedsmand et Certifikat fra Minen samt Konnossement over Ladningen. Leveres Kullene pr. Bane, skal det af Fragtbrevet fremgaa, fra hvilken Mine Kullene ere sendte. Begge Dokumenter overleveres, saa snart de kunne skaffes til Veje, saa vidt muligt forinden Losningen paabegyndes, og senest, inden Ladningen er udlosset.

Under Henvisning til Leveringsterminerne forpligte Statsbanerne sig til at modtage paa Jernbanevogne fra Skib i København, Masnedsund og Gedser indtil 150 Tons, i Masnedø Færgehavn indtil 60 Tons, i Korsør og Fredericia indtil 250 Tons og i de forskellige øvrige Havne indtil 300 Tons pr. Arbejdsdag, regnet fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften. Naar to eller flere Skibe samtidig udlosse Kul til Statsbanerne i Aarhus Havn, vil der dog dersteds kunne modtages indtil 500 Tons pr. Arbejdsdag. Paa Søn- og Helligdage modtages ingen Kul. Den paabegyndte Losning af en Skibsladning skal fortsættes uden Afbrydelse, medmindre denne begrundes ved Arbejdsnedlæggelse af de ved Losningen beskæftigede Arbejdere eller ved Naturbegivenheder.

Leveres Kullene pr. Jernbane, skal Leveringen finde Sted efterhaanden og efter Statsbanernes nærmere Bestemmelse.

§ 5.

Modtagelsen af Kul, der leveres pr. Skib, sker efter den i Konnossementet for hver enkelt Ladning angivne Vægt; leveres Kullene pr. Bane, sker Modtagelsen efter den i Fragtbrevene angivne Vægt, men Statsbanerne ere i begge Tilfælde berettigede til at lade Eftervejning finde Sted paa sine Vejeapparater; *viser der sig herved Overvægt, betales denne, medens der for Undervægt vil ske Afkortning i Regningsbeløbet.*

Leverandøren er berettiget til at overvære Vejningen og kan derfor ikke senere gøre Indsigelse mod dens Rigtighed.

En Ton regnes til 1 000 kg.

§ 6.

For Kul, der ikke give mindst lige saa gode Resultater som den Prøve, der for Maskinafdelingen har været bestemmende for deres Optagelse paa Listen, kan Betalingen nedsættes i Forhold til deres ringere Kvalitet.

Afgørelsen af, om Kullene ere forskriftsmæssige eller ej, træffes udelukkende af Statsbanerne, ligesom disse ogsaa fastsætte Størrelsen af eventuelt Fradrag i Betalingen paa Grund af ringere Kvalitet i Henhold til første Stykke af denne Paragraf, og Leverandøren er pligtig til i enhver Henseende at underkaste sig denne Afgørelse og kan ikke med Gyldighed lade foretage anden Besigtigelse eller Oversyn af udmeldte Mænd eller bringe Sagen for Domstolene.

Afgørelsen kan foretages saavel forinden og under Udlosningen af Skibene eller Aflæsningen af Vognene, som ogsaa efter at hele Partiet er blevet aflæsset paa Jernbanens Oplagsplads, dog skal Meddelelse om, at Kullene foreløbig kun ere antagne med Reservation, og at Kassation eventuelt kan ventes, gives Leverandøren eller hans Mandatar senest 3 Gange 24 Timer efter, at Kullenes Lagring paa Oplagspladsen er tilendebragt.

Den Omstændighed, at Statsbanerne maatte have begyndt at bruge af Kullene, er ikke nogen Anerkendelse af, at disse ere forskriftsmæssige eller af, at hele Partiet vil blive antaget. Den saaledes muligt forbrugte Kulmængde opgives af Statsbanerne og betales Leverandøren efter den ved Overenskomsten fastsatte Pris.

Naar et Parti Kul er kasseret, er Leverandøren forpligtet til med en Frist af 7 Gange 24 Timer for egen Regning at fjerne det kasserede, for hvilket Statsbanerne intet som helst Ansvar bære, fra Statsbanernes Grund. Bortføres det kasserede ikke inden Udløbet af den angivne Frist, ere Statsbanerne berettigede til for Leverandørens Regning og Risiko:

a. saavel at flytte det andet Steds hen paa Statsbanernes Grund,
b. som at fjerne det fra Statsbanernes Grund og lagre det paa lejet Grund;

alt paa den efter Statsbanernes Skøn hensigtsmæssigste Maade.

For den Tid, i hvilken det kasserede maatte henligge paa Statsbanernes Grund efter Udløbet af Fristen for Bortfjernelsen, ere Statsbanerne berettigede til at beregne Pladsleje for Kullene med 10 Øre pr. Ton for hver paabegyndt Uge.

Statsbanerne have ikke nogen Forpligtelse til at overtage Kul, der ikke tilfredsstille Betingelserne, til nedsat Pris eller efter at Leverandøren ved Harpning eller paa anden Maade har forbedret Kullenes Beskaffenhed. Ønskes en saadan Overtagelse, maa den ske efter særlig Overenskomst i hvert enkelt foreliggende Tilfælde.

§ 7.

Regningen for leverede Kul skal være udfærdiget i dansk Mønt og vil blive anvist til Betaling efter rigtig Modtagelse af hvert enkelt Parti, dog med de Forandringer, som muligt maatte følge af forsinket Levering m. v.

§ 8.

Naar det paa Grund af Strejke, Brud i Minerne, Naturhindringer eller anden uafvendelig og uforudset Hindring bliver umuligt at tilvejebringe de Kul, hvorom der er sluttet Overenskomst, skal Leverandøren være pligtig at forskaffe Statsbanerne andre for disse lige saa brugbare Kul og levere dem med de i Overenskomsten nævnte Mængder indenfor de fastsatte Tider.

Under de anførte Omstændigheder skal Leverandøren fremskaffe og forelægge Direktøren for Maskinafdelingen Attest, udstedt eller godkendt af den danske Konsul paa eller nærmest ved Kullenes Produktionssted, til Bevis for, at Hindringen er til Stede, og Leverandøren skal dernæst forelægge Direktøren Forslag om de Kulsorter, der kunne tilbydes leverede, indtil de omtalte Hindringer bortfalde. Der vil ikke kunne ventes Godkendelse paa Levering af andre Kulsorter end dem, som Direktøren maatte anse for tjenlige til Statsbanernes Brug, og Betalingen for de saaledes leverede Kul vil blive fastsat efter den Brugsværdi, de maatte vise sig at have for Statsbanerne i Forhold til de Kulsorter, hvorom der er sluttet Overenskomst, og de for disse i Overenskomsten fastsatte Priser. Der vil derefter blive betalt en højere eller en lavere Pris for Kullene end den ved Overenskomsten for den paagældende Leveringsplads fastsatte, alt eftersom de under de omhandlede Omstændigheder leverede Kul vise sig bedre eller ringere end de Sorter, hvorom der er sluttet Overenskomst, og ved Værdiansættelsen er Direktørens Skøn det udelukkende afgørende.

§ 9.

De i Specifikationen anførte Mængder af Kul ere omtrentlige, og bemærkes i saa Henseende, at der paa den samlede Parcel til hver enkelt Station i alt tillades en Afvigelse af indtil 5 pCt. over eller under den Mængde, hvorom der er sluttet Overenskomst.

For saa vidt Kullene leveres pr. Skib, tillades dog i den første Levering til en bestemt Modtagelsesstation en Afvigelse af 20 pCt. fra den i Specifikationen opførte Kulmængde, men de følgende Leveringers Størrelse maa derefter afpasses saaledes, at det leverede til enhver Tid ikke afviger mere end 5 pCt. fra det i Overenskomsten fastsatte.

For saa vidt der antages Tilbud paa Levering af andre Sorter Kul end Wales- eller westfalske Kul, ere Statsbanerne berettigede til at forlange, at de

paagældende Parceller for hver Leverings Vedkommende ydes med indtil 20 pCt. mere end angivet, naar Meddelelse desangaaende gives ved Tilbudets Antagelse.

Forefaldende Bødeberegninger for forsinket Levering ske paa Grundlag af den fulde Størrelse af de i Specifikationen opførte Partier.

De i Specifikationen anførte enkelte Dele af hver Parcel kunne af Statsbanerne forlanges leverede en Maaned tidligere eller senere, naar Leverandøren underrettes derom mindst 1 Maaned, forinden Kullene ønskes leverede, henholdsvis 1 Maaned, forinden den paagældende Del skulde være leveret ifølge Overenskomsten.

§ 10.

Leveres Kullene ikke i fuldstændig forskriftsmæssig Stand til den fastsatte Tid, ifalder Leverandøren efter Statsbanernes nærmere Bestemmelse en Bøde af indtil 5 pCt. af Betalingen for Restleveringen for hver paabegyndt Uge, der hengaar, forinden Leveringen finder Sted.

Bøden vedbliver at paaløbe, indtil Kullene ere leverede, og for saa vidt Statsbanerne maatte hæve den trufne Overenskomst i Overensstemmelse med § 11, vedbliver den ligeledes at paaløbe, indtil Leveringen, som Leverandøren eller hans Bo ikke har ydet, ved Statsbanernes Foranstaltning er ydet af Tredjemand, dog at Bøden i Tilfælde af, at Kullene leveres af Tredjemand, ophører at paaløbe, naar den den nye Leverandør indrømmede Leveringsfrist er udløben.

Bøden indeholdes i Betalingen, men Statsbanerne ere dog ogsaa berettigede til paa enhver anden lovlig Maade at søge sig fyldestgjorte for samme.

§ 11.

Overskrides den foreskrevne Frist for Kullenes Levering, eller Leverandøren afgaar ved Døden, eller hans Bo kommer under Konkursbehandling, have Statsbanerne Ret til, uden andet Varsel end en simpel Meddelelse til Leverandøren eller hans Bo, helt eller delvis at fratage samme Leveringen og uden foregaaende Udbud for hans eller hans Bo's Regning at købe Kullene eller en Del af dem af Tredjemand i en efter Statsbanernes Skøn mindst lige saa god Beskaffenhed, som oprindelig forlangt.

Leverandøren eller hans Bo er derhos pligtig til skadesløst, efter Opgørelse, der affattes af Statsbanerne, og som Leverandøren er pligtig at underkaste sig i enhver Henseende uden Rettergang, at erstatte Statsbanerne ethvert Tab og enhver Skade, som disse lide ved hans Misligholdelse af den trufne Overenskomst eller i Anledning af, at Statsbanerne have set sig nødsagede til at ophæve denne.

§ 12.

Til Garanti for rigtig Opfyldelse af samtlige de Leverandøren i Henhold til foranstaaende paahvilende Forpligtelser skal han senest ved Overenskomstens Underskrift hos Statsbanerne stille en Sikkerhed af 10 pCt. af de første 10,000 Kr. af Overenskomstens Beløb og af 5 pCt. af det Beløb, hvormed denne overstiger 10,000 Kr.

Sikkerheden stilles i saadanne Effekter, som Statsbanerne maatte anse for betryggende.

Sikkerhed, stillet i rede Penge, forrentes ikke.

Sikkerhed, stillet i Effekter, tjener Statsbanerne som Haandpant. I Tilfælde af Overenskomstens Ikke-Opfyldelse eller Misligholdelse fra Leverandørens Side have Statsbanerne Ret til straks uden noget som helst Søgsmaal eller Dom eller Varsel til den, der har stillet Sikkerheden, at gøre sig betalt ved Effekterne, for Værdipapirers Vedkommende ved at sælge dem ved en avtoriseret Mægler eller ved offentlig Auktion, samt at indkræve det manglende hos Leverandøren, indtil de ere holdte fuldkommen skadesløse.

§ 13.

Er Leverandøren en i Udlandet bosat Mand, skal han opgive Statsbanerne en her i Landet bosat Mand, til hvem Betaling paa hans Vegne vil kunne erlægges, mod hvem som egentlig Mandatarius Søgsmaal vil kunne rettes, og mod hvem i det hele taget alle Forhandlinger paa hans Vegne ville kunne føres med bindende Virkning for ham.

§ 14.

I Tilfælde af Søgsmaal er Leverandøren, eller hans Mandatarius, forpligtet til at møde for Københavns Forligskommission og at lide Tiltale og Dom ved vedkommende Ret sammesteds som 1ste Instans samt underkastet den ved Forordningen af 25de Januar 1828 hjemlede hurtige Retsforfølgning, ligesom han ogsaa betaler Statsbanerne skadesløse Omkostninger i alle Instanser.

§ 15.

Om Leveringen oprettes Overenskomst, der stemples paa Leverandørens Bekostning.

København, i Marts 1909.

Direktøren.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Underbilag O.**

København, den 18de November 1910.

Til Generaldirektionen for Statsbanerne.

I Anledning af de ved 1ste Behandling i Folketinget af Forslag til Finanslov for Finansaaret 1911—12 fremkomne Udtalelser angaaende:

Fremgangsmaaden ved Indkøb af Kul til Statsbanerne (Rigsdagstidende for 1910—11, Folketingets Forhandlinger Spalte 373—83, 482—84, 644—47 og 1406) skal man tjenstlig udbede sig en Udtalelse fra Generaldirektionen efter Omstændighederne snarest belejligt.

P. M. V.

F. Nordlien.

G. Giødesen.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag P.

København B., den 30te November 1910.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Anledning af Ministeriets Skrivelse af 18de ds. (Brev Nr. E 2943) tillader man sig at meddele følgende:

Maskinafdelingens Kulbetingelser ere udarbejdede alene med det Maal for Øje at sikre Statsbanerne rettidig Levering af gode Kul af den Beskaffenhed, der er bedst egnet for Statsbanernes Brug, og der er lagt særlig Vægt paa at gøre Betingelserne saa udførlige og tydelige som muligt, for at der ikke skal være Anledning til nogen som helst Misforstaaelse fra Leverandørens Side.

Nogen Favorisering eller Tilsidesættelse af enkelte kulproducerende Lande er aldeles ikke tilsigtet og har formentlig ej heller fundet Udtryk i Betingelserne, derimod tør det betragtes som fastslaaet, at de nuværende Betingelser ere saaledes affattede, at Leverandørerne gerne paa Basis af dem træde i Forbindelse med Statsbanerne. I al Fald har man aldrig savnet Tilbud, og der sker til Stadighed Henvendelse, særlig fra engelske Kulhuse, om at faa deres Mærker prøvede, for at de eventuelt kunne blive optagne paa Maskinafdelingens Kulliste, og Leverandøren derigennem faa Lejlighed til at byde ved Licitationerne.

Naar Kullene modtages, undersøges de ikke alene for Smuldindholdet, men tillige med Hensyn til Fordampningsevne og øvrige Forhold ved Fyringsprøve paa kørende Lokomotiver og paa Maskinafdelingens Kulprøvestation. Saaledes prøves Kullenes Askeindhold, om de afsætte mere eller mindre Slagge, dennes Beskaffenhed, om de give mere eller mindre Røgkammersmuld og Gnister m. m. Bedømmelsen foretages ikke af en enkelt Mand, men af Kulprøvestationen og af vedkommende Maskinbestyrer eller hans Stedfortræder, i Forbindelse med en Lokomotivmester og særlig dygtige Lokomotivførere.

Det vil heraf ses, at der er gjort alt, hvad der er muligt for at undgaa Vilkaarlighed fra Statsbanernes Side ved Bedømmelsen.

Da det tilmed vil være vanskeligt udenfor Jernbaneteknikernes Kreds at skaffe fuldt kompetente Skønsmænd, og Bedømmelsen maa træffes uopholdelig, maa man anse det for nødvendigt, at Statsbanerne, saaledes som angivet i § 6 af Betingelserne, vedblivende have den endelige Afgørelse af, om Kullene ere forskriftsmæssige eller ej.

De svenske Statsbaners Kulbetingelser ere langtfra saa udførlige som vore, bl. a. mangler der Forskrift angaaende Smuldindholdet, saa der er Voldgift mulig nødvendig, naar der rejses Indvending mod Bedømmelsen af Kvaliteten, derimod synes Voldgift ganske overflødig ved de danske Baners Kulleveringer, da Betingelserne som ovenfor angivet ere saa tydeligt affattede, at der næppe kan opstaa Tvist angaaende deres Fortolkning.

Bestemmelserne angaaende forsinket Levering ere ganske vist strenge, men de maa anses for nødvendige for at sikre Statsbanernes Kulforsyning. De bruges imidlertid med det yderste Maadehold, og der har ej heller fra Leverandørernes Side været rejst Indvending mod dem.

Statsbanernes Ret til at kassere efter Oplosningen er forbeholdt for at undgaa at standse Udlosningen, saalænge Bedømmelsen staar paa, hvad der vilde medføre store Udgifter til Liggedagspenge.

Forpligtelsen til at fjerne kasserede Kul inden 7×24 Timer har i Virkeligheden ingen praktisk Betydning, da Kullene maatte være af en ganske særlig slet Beskaffenhed, for at Statsbanerne absolut skulde vægre sig ved at beholde dem mod passende Afkortning i Betalingen.

Bestemmelsen om, at Ladningerne ikke maa indeholde Kul til andre end Statsbanerne, er af meget gammel Dato, og er i sin Tid indsat, fordi der havde vist sig betydelige Ulemper ved, at Leverandørerne havde Lov til at udtage en Del af Ladningen til private Forbrugere. Desuden er Bestemmelsen af Betydning for at man eventuelt kan overtage Ladningen til Konnossementsvægt.

Med Hensyn til Leverandørens Forhold til Statsbanerne under Strejke m. v. gælde Bestemmelserne i Betingelsernes § 8, og man kan ikke anbefale, at der foretages nogen Forandring i disse Bestemmelser, idet Erfaringen har vist, at de ere formaalstjenlige, og den Merpris, der mulig betales for Kullene, betyder kun lidt i Forhold til den Ulempe, det vilde være, om Statsbanerne vare ganske prisgivne under Strejke i et fremmed Land og mulig kom til at mangle Kul.

De Fordringer, der stilles med Hensyn til Smuldprocenten, ere fastsatte efter Statsbanernes Erfaringer, og det maa i denne Forbindelse erindres, at Forholdene, hvorunder der fyres paa et Lokomotiv, ere ganske anderledes end ved stationære Anlæg. Efter de nuværende Betingelser tillades højst 15 pCt. Smuld, medens der tidligere var tilladt 20 pCt.

Betingelserne ere skærpede paa dette Punkt i Anledning af de Klager, der i Sommeren 1908 fremkom angaaende Ulemper for rejsende, foraarsagede ved Udkastning af Kulpartikler fra Lokomotiver, et Forhold, der netop var at føre tilbage til, at de anvendte Kul indeholdt en betydelig Smuldmængde.

Uanset om Kullene komme pr. Bane eller pr. Skib bestemmes Smuldprocenten ved Harpning af Kullene direkte fra Jernbanevogn undtagen i Korsør, Gedser, hvor der anvendes mekanisk Losseapparat, jfr. Betingelsernes § 1, og i Frihavnen, hvor man paa Grund af lokale Forhold maa harpe Kullene efter Aflæsning i Kulgaarden.

En Bestemmelse om Fradrag i Betalingen for Kul, der indeholde for meget Smuld, maa anses for nødvendig, da for stærkt smuldholdige Kul have mindre Brugsværdi for Statsbanerne end kontraktmæssige Kul. At Fradraget er sat saa højt, nemlig til saa mange Procent, som svarer til det 3-dobbelte af, hvad Smuldmængden har overskredet 15 pCt., er begrundet i, at man under Hensyn til de ovenomtalte Ulemper ikke tør anvende Kul, der indeholde væsentlig mere Smuld end tilladt. Saadanne Kul, der overtages mod Afkortning i Betalingen, maa derfor helt eller delvis harpes for Statsbanernes egen Regning, og da det fremkomne Smuld tidligere ikke har haft nogen videre Værdi for Statsbanerne, var det tilsyneladende meget store Fradrag nødvendigt for i alle Tilfælde at sikre Banerne mod direkte Tab.

Imidlertid vil Smuldet nu kunne finde Anvendelse paa Kraftstationen for de nye Centralværksteder i København, og man har derfor under Overvejelse, om den paagældende Bestemmelse mulig kan lempes noget. Nogen Vilkaarlighed ved Bestemmelsen af Smuldprocenten er ikke mulig, da Maaden, hvorpaa Kullene skulle prøves for Smuld, er ganske nøjagtigt angivet i Betingelserne (§ 1).

Bestemmelsen af Kularternes relative Værdier sker paa fuldkommen rationel Maade, dels paa Statsbanernes Kulprøvestation, dels i Praksis paa Lokomotiver eller Skibe.

Angaaende Kulprøvestationens Indretning og Virksomhed henvises til Ingeniørassistent Jacobsens Artikel i vedlagte Nr. 34 1906 af »Ingeniøren«, hvoraf vil ses, at Kullene paa Prøvestationen saa vidt muligt undersøges under samme Forhold som i Driften. Værdierne offentliggøres ikke for Leverandørerne, særlig i Betragtning af, at de samme Kulsorter ikke til enhver Tid have samme Kvalitetsværdi, saa at man er nødt til stadig at kontrolere Leveringerne og derefter korrigere Værdierne. Man maa formene, at en Offentliggørelse af Værdierne let vilde føre til Misforstaaelser, og denne Opfattelse af Sagen har bl. a. ogsaa en af Statsbanernes største Leverandører af engelske Kul tiltraadt.

Der er ikke i Statsbanernes Betingelser for Kulleveringer taget noget For-

behold mod, at Leverandørerne, saavel de tyske som de engelske, sammenknytte Tilbud til forskellige Stationer, da det ofte er økonomisk fordelagtigt at tillade saadan Sammenknytning. Dette godtgøres formentlig tilfulde derved, at de antagne sammenbundne tyske Tilbud ved de sidste 4 Licitationer have stillet sig saa meget billigere end de billigste engelske Tilbud, at Statsbanerne ved Antagelse af de tyske Tilbud have sparet ca. 180,000 Kr.

Iøvrigt skal gøres opmærksom paa, at Sammenkoblingen af Tilbudene paa westfalske Kul ogsaa af og til har medført, at disse Kul fuldstændig udelukkedes, saaledes ved Licitationerne 1. Halvaar 1907 og 1. Halvaar 1908.

Kulgaarden i Nyborg er indskrænket, da det har været nødvendigt at udvide det derværende Værkstedsterrain med en Del af Kulgaardsarealet. Imidlertid er det under Overvejelse at fremskaffe en ny stor Kulgaard i Nyborg paa opfyldt Terrain mellem 3. Færgeleje og den ny Lokomotivremise. Da Tilførselen af Kul til en saadan Kulgaard rimeligvis maatte ske pr. Luftbane for ikke at hæmme Trafikken paa Nyborg Station for meget ved Rangering af den store Mængde Kulvogne til og fra Kulgaarden, vil Sagens Gennemførelse blive meget kostbar, og man har ikke anset det nuværende Tidspunkt for egnet til at fremsætte noget Forslag i saa Henseende.

Til Nyborg er ved sidste Kullicitation anskaffet saa mange engelske Kul som overhovedet muligt under Hensyn til Kulgaardens Størrelse.

Statsbanerne have hidtil ved Indstillinger angaaende Kulanskaffelser alene taget Hensyn til, hvad der er økonomisk mest fordelagtigt for Banerne selv.

I 1907 forelaa intet Tilbud paa westfalske Kul til Nyborg ej heller pr. Skib. Det omhandlede Tilfælde, hvor et Tilbud paa westfalske Kul pr. Skib i Nyborg var 36 Øre billigere end ved Levering pr. Bane i Strib, maa vedrøre Licitationen den 23de September 1909. Da de dagældende Betingelser ikke tillod Levering af tyske Kul ad Søvejen til Nyborg, var Tilbudet ukonditionsmæssigt og kunde alene af denne Grund ikke komme i Betragtning.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Levering af tyske Kul pr. Skib til Nyborg, bemærkes, at i og for sig vil der intet være til Hinder for at tillade søværts Levering af tyske Kul til Nyborg, men da der ved Befordring af Kullene pr. Skib til Nyborg fremfor pr. Bane til Strib (Kulforsyningen til fynske Hovedbane sker enten fra Nyborg eller Strib) ikke vil opnaas nogen Fordel, formener man, det er i Statsbanernes økonomiske Interesse at opretholde Forbeholdet i Betingelsernes § 2, 1. Stk. Ved Levering pr. Bane faar man nemlig dels de tyske Kul i bedre Kondition, dels indkasserer man en Del af Fragtbeløbet. Endelig kunde det jo tænkes, at de tyske Baner lader de lave Kultariffer, som for Tiden gælde mellem tyske og sydligere danske Stationer, falde bort, naar det viser sig, at Hovedparten af Forsendelserne fra Tyskland gaa ad Søvejen, men er Konkurrencen fra Banernes Side først borte, vil det sikkert ikke vare længe, inden Skibsfragterne gaa i Vejret.

I Sommeren 1908 var der idelige Klager over de Waleskul, som Firmaet Pyman Watson & Co. leverede til Statsbanerne. I den Anledning sendte Firmaet en Repræsentant, Hr. Morgan, herover for at han paa Stedet kunde studere Forholdene og derved komme til Klarhed over, hvorledes Kulblandingen rettest burde være for vor Trafik. Man har vist Hr. Morgan enhver mulig Imødekommenhed for at lette ham hans Hverv, og der blev udstedt et 1. Kl.'s Frikort for ham til Nord- og Kystbanen, gyldigt fra 18de—31te August 1908, uagtet Firmaet selvfølgelig ikke havde noget Krav i saa Henseende.

Det er rigtigt, at et engelsk Firma i sin Tid fik 2 Ladninger Kul til Aarhus kasserede paa Grund af for stort Smuldindhold. Kullene viste ved Prøveharpninger ca. 27 pCt. Smuld, medens Betingelserne tillader højst 15 pCt., altsaa ikke som Hr. Birch udtaler »lidt for meget Smuld«. Efter Overenskomst med Leverandøren overtog man dog Kullene, efter at Smuldet var harpet fra. For de saaledes leverede »rene« Kul er ikke betalt nogen Overpris, men der er ydet Leverandøren rigelig Ækvivalent herfor derved, at Størstedelen af de meget smuldholdige Kul paa Grund af særlige Forhold maatte overtages til Kontraktpris uden Harpning.

Af de omhandlede to Ladninger, som vare paa henholdsvis ca. 2,300 og ca. 4,100 Tons, blev der kun harpet henholdsvis 650 Tons og ca. 2,400 Tons.

Den omhandlede Damper med Kul til Nyborg, der grundstødte i Fjorden, er formentlig Damperen »Nora«, som sent om Aftenen den 6. Marts 1905 grund-

stødte paa Knudshoved. Skibet blev læk i Forskibet og maatte for at komme flot udlosse en Del af sin Ladning i Lægtere.

For ikke at sinke Skibets Udlosning, men samtidig sikre Statsbanernes Interesser, tilbød man straks at overtage Kullene med 25 pCt. Afkortning i Kontraktprisen, og efter nærmere Undersøgelse af Sagen gik man ind paa følgende Ordning:

De lægtede Kul overtoges med 15 pCt. Afkortning i den kontraktmæssige Betaling,

Kullene i Forskibet, der var lidt vaade, med 5 pCt. Afkortning i den kontraktmæssige Betaling,

og Kullene i Agterskibet til fuld Kontraktpris.

Man har altsaa i dette Tilfælde ikke truffet en streng Afgørelse, tværtimod har man været saa imødekommende overfor Leverandøren som overhovedet muligt uden at forvolde Statsbanerne direkte Tab.

At Sverige og Norge ikke regne med tyske Kul, hænger formentlig sammen med, at de tyske Kul kun med Fordel kunne leveres til disse Lande ad Søvejen.

For de danske Statsbaner har Leveringen af Kul fra Tyskland i flere Aar været af den største økonomiske Betydning, og den Konkurrence, der ved Kulleveringerne er skabt mellem England og Tyskland, kan kun være til Gavn for Statsbanerne.

Hvad selve Kvaliteten af de tyske Kul angaar, skal anføres, at de Mærker, der ere optagne paa Statsbanernes Kulliste, have en Brugsværdi, der mindst kan jævnstilles med de bedste engelske Sorters.

I denne Forbindelse skal gøres opmærksom paa, at de tyske Kul, der med Hensyn til fysiske Egenskaber, saasom Haardhed o. lign., nærmest maa jævnstilles med Waleskul, selv ved Levering pr. Skib modtages i en langt bedre Kondition end Waleskul, hvilket hænger sammen med, at Indlosningen i Tyskland sker paa moderne Vis ved Nedfiring i Kasser, medens Waleskullene styrtes ned i Lasten, ofte fra en betydelig Højde. Herved lide Kullene selvfølgelig stor Skade, der særlig viser sig ved de store Ladninger.

Sagen har været behandlet paa Fællesmøde den 29de ds. Nr. 1864.

Ambt.

Sæbye.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Underbilag Q.**

København, den 6te Maj 1911.

Til Generaldirektionen for Statsbanerne.

Under Henvisning til tidligere Brevveksling med Generaldirektionen betræffende Spørgsmaalet om Ændring af Betingelserne for Levering af Kul til Statsbanerne, jfr. Generaldirektionens Skrivelse af 23de September 1909 (M. 6928), samt til de angaaende de paagældende Licitationsbetingelser ved 1ste Behandling i Folketinget af Finanslovforslaget 1911—12 fremsatte Udtalelser (Folketingstidende 1910—11, Sp. 373—83, 644—46, 1132 og 1406), skal man tjenstlig meddele, at Ministeriet efter den ved den sidstafholdte Licitation over Kul til Statsbanerne dertil givne Foranledning har under Overvejelse at ændre oftnævnte Licitationsbetingelser saaledes, *at* det forbydes Leverandøren at sammenknytte Tilbudene paa de enkelte Parceller, *at* der indføres en Strejkeklausul, samt *at* der aabnes Adgang til Afgørelse ved Voldgift eller ved Domstolene i Tilfælde af Uenighed mellem Leverandøren og Statsbanerne angaaende Kvaliteten af og Prisen for de leverede Kul.

Med Hensyn til de nævnte Ændringer i Licitationsbetingelserne skal man imidlertid, forinden videre foretages, tjenstlig udbede sig Generaldirektionens Ytringer meddelte.

Th. Larsen.

G. Giødesen.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag R.

København B., den 24de Maj 1911.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Anledning af Ministeriets Skrivelse af 6te Maj d. A. (J. Nr. Brev Nr. E 1225) tillader man sig — næst at henvise til Skrivelse herfra af 30te November 1910 (J. Nr. M. 8915 a) — at udtale følgende angaaende de omhandlede Forandringer i Betingelserne for Levering af Kul til Statsbanerne:

At forbyde Leverandøren at sammenknytte Tilbud paa de enkelte Parceller kan efter de foreliggende Erfaringer forventes at ville medføre en betydelig Stigning paa Statsbanernes Konto til Anskaffelse af Kul, medens der paa den anden Side ikke opnaas nogen som helst Fordel for Statsbanerne ved et saadant Forbud.

Til nærmere Belysning af Forholdet skal gøres opmærksom paa, at de sammenbundne tyske Tilbud, der ere antagne ved de 5 sidste Licitationer, have stillet sig saa meget under de billigste ubundne Tilbud, at Statsbanerne derved have sparet i alt ca. 200,000 Kr.

En Strejkeklausul, affattet saaledes, at Leverandøren fuldt ud løses fra sine Forpligtelser under eventuelle Strejker, vil under givne Forhold kunne medføre alvorlige Ulemper for Statsbanerne, forudsat at man ikke forøger Reservebeholdningerne, og i hvert enkelt Tilfælde, hvor Strejkeklausulen bringes i Anvendelse, kan med Sikkerhed paaregnes betydelige Udgifter for Banerne.

I denne Forbindelse skal eksempelvis anføres, at Firmaet Jacobi & Grell, Hamborg, der havde Levering af Kul til Statsbanerne under Generalstrejken i Westfalen i Januar-Februar 1905, maatte betale Statsbanerne en Erstatning paa ca. 16,500 Kr. til Dækning af Udgifter foranledigede ved Indkøb af Kul andetsteds fra under Strejken.

En Forøgelse af Reservebeholdningerne vilde paa flere Stationer kræve betydelige Udvidelser af Kulgaardene, desuden vilde den lange Lagringstid for Kullene give stort Svind, forringe Kullenes Kvalitet og medføre et betydeligt Rentetab.

Med Hensyn til den sidste af de paatænkte Ændringer, nemlig at aabne Adgang til Afgørelse ved Voldgift eller ved Domstolene i Tilfælde af Uenighed mellem Leverandørerne og Statsbanerne angaaende Kvaliteten og Prisen for de leverede Kul, kan man i enhver Henseende henholde sig til det i ovennævnte Skrivelse herfra af 30te November 1910 (J. Nr. M. 8915 a) udtalte, som man skal tillade sig at citere, nemlig:

»Naar Kullene modtages, undersøges de ikke alene for Smuldindhold, men tillige med Hensyn til Fordampningsevne og øvrige Forhold ved Fyringsprøve paa kørende Lokomotiver og paa Maskinafdelingens Kulprøvestation. Saaledes prøves Kullenes Askeindhold, om de afsætte mer eller mindre Slagge, dennes Beskaffenhed, om de give mer eller mindre Røgkammersmuld og Gnister m. m. Bedømmelsen foretages ikke af en enkelt Mand, men af Kulprøvestationen og af vedkommende Maskinbestyrer eller hans Stedfortræder, i Forbindelse med en Lokomotivmester og særlig dygtige Lokomotivførere.

Det vil heraf ses, at der er gjort alt, hvad der er muligt, for at undgaa Vilkaarlighed fra Statsbanernes Side ved Bedømmelsen.

Da det tilmed vil være vanskeligt udenfor Jernbaneteknikernes Kreds at skaffe fuldt kompetente Skønsmænd, og Bedømmelsen maa træffes uopholdelig, maa man anse det for nødvendigt, at Statsbanerne, saaledes som angivet i § 6 af Betingelserne, vedblivende have den endelige Afgørelse af, om Kullene ere forskriftsmæssige eller ej.

De svenske Statsbaners Kulbetingelser ere langtfra saa udførlige som vore, bl. a. mangler der Forskrift angaaende Smuldindholdet, saa der er Voldgift mulig nødvendig, naar der rejses Indvending mod Bedømmelsen af Kvaliteten, derimod synes Voldgift ganske overflødig ved de danske Baners Kulleveringer, da Betingelserne som ovenfor angivet ere saa tydeligt affattede, at der næppe kan opstaa Tvist angaaende deres Fortolkning.«

I Henhold til foranstaaende maa Generaldirektionen forretningsmæssigt set anse alle de 3 omhandlede Ændringer som stridende mod Statsbanernes Interesser, og man tillader sig derfor at andrage om, at de ikke bringes til Udførelse.

Sagen har været behandlet paa Fællesmøde den 23de ds. Nr. 769.

Ambt.

Sæbye.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 34.

København B, den 14. Januar 1913.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Ved Skrivelse af 31. f. M. har Statsbaneudvalget udbedt sig Oplysning om, hvad Statsbanernes Udgifter i Driftsaarene 1909—10, 1910—11 og 1911—12 have andraget til Fremstilling og Trykning af:

1. Ordrer og Bestemmelser m. v.,
2. Meddelelser fra Generaldirektionen og
3. Personalia.

Saaledes foranlediget skal man oplyse, at Udgifterne til *Trykning* (herunder Papir og Hæftning) har udgjort:

ad 1.	1909—10	1910—11	1911—12
Vedr. Generaldirektionen ..	4,350 Kr. » Ø.	4,890 Kr. » Ø.	8,610 Kr. » Ø.
— Baneafdelingen.....	709 — 65 —	3,116 — 55 —	364 — » —
— Maskinafdelingen	395 — » —	289 — » —	106 — » —
— Trafikafdelingen.....	329 — 50 —	156 — 25 —	102 — 25 —

Det bemærkes, at en Kodifikation af Generaldirektionens Ordresamlinger, der fandt Sted i 1909—10, kostede yderligere 15,630 Kr., ligesom den forholdsvis store Udgift i 1910—11 for Baneafdelingens Vedkommende hidrører fra Kodifikation af denne Afdelings Ordresamling.

	1909—10	1910—11	1911—12
ad 2. (Udgives kun af Generaldirektionen)	2,816 Kr.	4,668 Kr.	4,430 Kr.
ad 3. (Ligeledes)	722 —	784 —	654 —

Med Hensyn til den ønskede Oplysning vedrørende Udgifterne til *Fremstillingen* af Ordrerne o. s. v. skal man meddele, at det er ugørligt at naa til noget skønsmæssigt Overslag over Størrelsen af den anvendte Arbejdskraft i Kontorerne.

Ambt.

J. Harhoff.

Bilag 35.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Der løber i Følge Køreplanen et Tog Nr. 1034 Langaa—Struer—Holstebro, paa Strækningen Struer—Holstebro er der aldrig over en 3 à 4 rejsende. Ja, jeg har set dette Tog løbe tomt over nævnte Strækning med en Togstamme paa 5 Boggievogne, medens jeg er ved Togene, skal jeg ligeledes i denne Forbindelse nævne Tog Nr. 930 Randers—Langaa, hvorfor dette Tog løber er vist en Gaade for de fleste, da der umiddelbart i Forvejen løber Tog Nr. 928, det bemærkes, at Tog Nr. 930 ligeledes er delvis tomt Materiel; jeg glemte foroven at tilføje, at lige efter at 1034 løber Persontog 1036 Struer—Holstebro, saa rejsende til Holstebro kunne jo, naar der er nogle, benytte dette Tog.

Der gennemføres overalt, hvor det er muligt, Forbindelse mellem Hoved- og Sidebanernes Tog, f. Eks.

a) Tog 1143 afventer i Viborg Tog 1005 vestfra.

b) Tog 1034 afventer i Viborg Tog 1148 nordfra.

c) Tog 3037 (i Øjeblikket ikke personførende) afventer i Holstebro Forbindelsen med Tog 1189 fra Herning og gøres personførende Holstebro—Struer.

d) Tog 1034 Langaa—Holstebro føres igennem til Ringkjøbing og opnaar der Forbindelse med Tog 1032 sydpaa. Derved vil der bl. a. skabes en god Forbindelse fra Østjylland til Lemvigbanen.

e) Tog 1009 føres videre fra Ringkjøbing som Hurtigtog med Ankomst til Langaa som Tog 1005 nu. (Derved opnaas bl. a. en god Forbindelse fra Lemvigbanen til Østjylland). De af nuværende Tog 1009 befordrede Godsvogne sendes i saa Fald Tog 1005, der lægges om i Tog 1009's nuværende Plan; med andre Ord: Togene 1005 og 1009 skifter Plads og Karakter indbyrdes, og begge Tog udsendes fra Ringkjøbing.

f) Der etableres Forbindelse mellem Togene 984 (Ank. Silkeborg Kl. 7^{46} Fm.) og 1191 (Afg. Silkeborg Kl. 7^{23} Fm.). Derved opnaas en god Forbindelse mellem Ringkjøbing—Esbjerg og Silkeborg—Langaa—Nord (Syd).

g) Tog 970 omlægges eller fremskyndes saa meget, at det i Forbindelse med dette Tog staaende tyske personførende Tog (Afg. Vamdrup Kl. 3^{11} Fm.) kan opnaa samme gode Forbindelse med Byer paa den anden Side Hamborg (f. Eks. Køln, Frankfurt a. M., Basel, Paris, Milano og Rom) som Tog 43's Forbindelse via Korsør —Kiel (Ank. Hamborg H. Kl. 7^{23} Fm.).

For Tiden naaes nedennævnte Byer saaledes:

	Tog 43	Tog 970.
Hamborg H.	7^{23} Fm.	8^{44} Fm.
Køln	3^{02} Em.	5^{48} Em.
Frankfurt a. M.	3^{59} Em.	8^{51} Em.
Basel	9^{15} Em.	6^{18} n. Fm.
Paris	10^{46} Em.	5^{42} n. Fm.
Milano	6^{45} n. Fm.	3^{05} n. Em.
Rom	6^{59} n. Em.	6^{50} 2. Dags Fm.

Bilag 37.

I Følge Køreplanen løber der et blandet Tog, Nr. 935, fra Aalborg Kl. 7^{54} Aften, med Ankomst til Frederikshavn Kl. 12^{48} Nat; dette Tog benyttes ikke meget paa Søn- og Helligdage, navnlig ikke til Personbefordring; i dette Øjemed vilde det derimod afhjælpe et føleligt Savn for Vendelboerne, hvis det paa Søn- og Helligdage løb som Persontog fra Aalborg efter Ankomsten af Tog Nr. 955 Kl. 11^{54} Nat, idet Vendelboerne da kunde komme ret langt bort imod Syd og dog være hjemme igen samme Dag, ligesom 2 eller flere sammenliggende Søn- og Helligdage da kunde udnyttes langt bedre af det rejsende Publikum, og endelig kunde dette paa Søn- og Helligdage komme i Teatre, til Koncerter o. dsl. i Hjørring og Aalborg og dog være hjemme samme Nat.

Der kan næppe være Tvivl om, at denne Ændring i Køreplanen vil blive lukrativ for Statsbanerne, idet Toget kan tilbagelægge Turen fra Aalborg til Frederikshavn paa ca. 2½ Time i Stedet for som nu paa ca. 5 Timer og tilmed med et ret betydeligt Antal rejsende. Det nævnte Tog kan formentlig let undværes til Godsvognbefordring, da der som Regel paa Søn- og Helligdage ikke er mere at køre med, end hvad de forudgaaende 2 blandede Tog har kunnet magte, og i Løbet af disse Dage læsses der jo saa godt som ikke Vognladningsgods. For en Sikkerheds Skyld kunde Toget paa disse Dage gøres til et kreaturførende Tog for Vogne sydfra.

Til Formanden for Jernbanekommissionen.

Da Hs. Excellence Trafikministeren har udtalt, at Spørgsmaal vedrørende Forslag til Forandring i Toggangen, sigtende til *at forøge Statsbanernes Overskud* (Rentabilitet), henhøre under Jernbanekommissionen, tillader jeg mig herved at fremsende vedlagte Forslag, der *dels* gaar ud paa en radikal Indskrænkning af Toggangen — *Nedlæggelse* af 2 Serier af Hurtigtog paa Strækningen fra København til Aalborg med Afgang fra København 12^{30} Dag og retur med Ankomst til København $4,^{48}$ Eft. — *dels* gaar ud paa en rationel *Omlægning* af Toggangen, saa at der ydes Befolkningen iøjnefaldende Fordele, der kunne opveje de Serier, der nedlægges.

Med Højagtelse.

Ærbødigst

Th. Kornerup,
Cand. polit., Postmester i Holbæk.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Til Jernbanekommissionen.

Vil man foretage et virkelig energisk Skridt for at forøge de danske Statsbaners Overskud (Rentabilitet) med et betydeligt Beløb, der føleligt kan »veje noget« i Vægtskaalen under Statens nuværende Finansnød, er der næppe noget mere virksomt Middel at vælge end en radikal Indskrænkning af Toggangen. Dette Middel vil sandsynligvis vække Uvillie blandt Befolkningen, hvis man ikke *samtidig* foretager en rationel *Omlægning* af de Tog, der blive bestaaende, saa at der ved en saadan gennemgribende Omlægning af hele Tog-*Systemet* (eller større Partier heraf) kan bydes Befolkningen Goder, der kunne *opveje* Ulemperne ved en radikal Indskrænkning af Toggangen.

Efter min Opfattelse kan netop for Tiden en saadan Omlægning foretages her i Landet, fordi Togplanen som Helhed betragtet lider af den store Mangel, at man

dels spreder sig over for mange *Ruter*, f. Eks. 3 mellem København og Hamborg, i Stedet for at koncentrere Trafikken om 2: Vamdrup og Masnedsund,

dels spreder sig over for mange *Serier* af Tog, i Stedet for at koncentrere Kræfterne om nogle færre, der saa til Gengæld blev lagt saaledes, at de virkelig fortjente at kaldes fortrinlige i *alle* Henseender, baade for det rejsende Publikum og for Postens Fremførelse.

Paa den sjællandske Vestbane og i Jylland har man saaledes for Tiden 6 Serier af Hurtigtog fra København uden dog at opnaa, hvad man i Nutiden kræver af Statsbanerne, medens man som nedenfor foreslaaet kan opnaa store Fordele, selv om man kun havde 5 Serier, hvis disse blot blev anlagt mere rationelt end nu; og til København har man endog 10 Serier af Hurtigtog med tilsvarende Mangler.

Som Indledning til nedenstaaende Forslag fremsættes først en kortfattet Oversigt over disse Serier (langsomme Tog som f. Eks. Nr. 6 medtages ikke; hvor *ikke* F. = Form. eller Nat er tilføjet, angiver Klokkeslet *altid* Eftermiddag):

6 Serier i vestlig Retning.

A. Fra Rønne 10^{30}, f. Helsingør 6^{23} F., fra *Kbhv.* 8^{20} F., i Frcia 2^{25}, i Esbjerg 4^{22}, naar Skib afgaar til England.

B. Fra Helsingør 7^{42} F., f. *Kbhv.* 9^{05} F., i Frcia 2^{45}, i Hamb. 10^{40}, over Ringk. i Struer 9^{28}, over Langaa i Struer 8^{59}, ad begge Veje i Thisted 12^{41} Nat, — i Frhavn 11.

C. Fra Trondhjem 8^{15}, f. Kristiania 5^{45}, f. Stockh. 8^{30}, f. Frværk 7 F., f. Helsingør 9^{33} F., f. *Kbhv.* 12^{30} eller 12^{45}, over Kiel i Hamb. 10^{50}, i Frcia 6^{07}, i Varde 10^{11}, — i Aalborg 11^{54}.

D. Fra Gøteborg 9^{03} F., f. Frværk 4^{00}, f. Helsingør 4^{52}, f. *Kbhv.* 7^{50}, over Kiel i Hamb. 7^{23} F., i Frcia 1^{25} Nat, over Vamdrup i Hamb. 8^{44} F., over Ringk. i Struer 8^{17} F., (i Thisted 12^{37}) — i Randers 5^{43} F.

E. Fra *Kbhv.* 8^{30}, i Frcia 2^{23} Nat, i Hamb. 11^{13} F., over Langaa i Struer 9^{14} F., i Thisted 12^{37}, — i Frhavn 9^{40} F., med Skib i Gøteborg 3^{30}, i Kristianssand 9^{00}.

F. Fra Bergen 8^{10} F., f. Kristiania 7^{34} F., f. Stockh. 10^{27} F., f. Frværk 9^{10}, f. Helsingør 10^{07}, f. *Kbhv.* 12 Nat, i Frcia 5^{24} F., i Hamb. 11^{42} F., over Ringk. i Struer 12^{56}, over Langaa i Struer 3^{08}, ad begge Veje i Thisted 7^{41}, — i Frhavn 3^{13}.

10. Serier i østlig Retning.

G. Fra Thisted 3^{12}, f. Struer 6^{50} over Langaa i Frcia 1^{06} Nat, se H.

H. Fra Kristianssand 4^{00}, f. Frhavn 4^{35}, i Frcia 1^{26} Nat — (f. Thisted 11^{33} F.), f. Struer 3^{30} over Ringk., f. Hamb. 5^{21}, i Frcia 1^{00} Nat, herfra 1^{50} Nat, i *Kbhv.* 7^{53} F., se I.

I. Fra Frhavn i Sovevogn 6^{47}, f. Frcia 2^{12} Nat, i *Kbhv.* 7^{53} F., se K.

K. Fra Frhavn udenfor Sovevogn 6^{47}, — f. Thisted 3^{12} over Ringk., f. Struer 7^{20} over Ringk., fra England over Esbjerg, f. Hamb. 8^{48}, f. Frcia 2^{40} Nat, i *Kbhv.* 8^{11} F., i Helsingør 10^{12} F., i Frværk 10^{45} F.

L. Fra Hamb. 11^{08} over Kiel, i *Kbhv.* 10^{04} F., i Helsingør 11^{47} F., i Frværk 3^{45}, i Gøteborg 7^{51}, i Stockh. 6^{58} F.

M. Fra Hamb. 11^{08} over Vamdrup, f. Frcia 6 F., i *Kbhv.* 12^{30}, i Helsingør 4^{09}.

N. Fra Frhavn 12^{16} Nat, — f. Viborg 4^{40} F. over Langaa, f. Varde 3^{46} F., f. Frcia 10^{54} F., f. Hamb. 7^{05} over Kiel, i *Kbhv.* 4^{48}, i Helsingør 7^{36}, i Frværk 8^{15},

O. Fra Korsør 5^{00}, i *Kbhv.* 7^{05}, i Stockh. 8^{53} F.

P. Fra Gøteborg 12 Nat med Skib, f. Frhavn 5^{56} F., — f. Struer 8^{54} F. over Langaa fra Ringk. 4^{18} F., f. Hamb. 5^{38} F. f. Frcia 1^{53}, i *Kbhv.* 7^{50}, se Q.

Q. Fra Aarhus 11^{44} F., — f. Thisted 5^{04} F. over Ringk., f. Struer 8^{43} F. over Ringk., f. Hamb. 8^{38} F., f. Frcia 3^{02} i *Kbhv.* 8^{35}, i Helsingør 10^{04}, i Frværk 11^{42}, i Rønne $5\frac{1}{2}$ F., i Kristiania 12^{00} Middag, i Trondhjem 7^{30} F.

Nedenstaaende Forslag til Ændringer i disse Serier af Hurtigtog formuleres for at opnaa Overskuelighed i 7 §§.

§ 1. Serierne B og C slaas sammen.

Da Togsystemet væsentlig er *bygget paa* Forbindelserne med Udlandet, skulde man tro, at disse maatte være ideelle; men det er de ikke. Eksempelvis anføres:

Serie *B* afgaar som *Hovedtoget* om Formiddagen til Fyen og hele Jylland *uden* Forbindelse med *Hovedtogene* nord- og østfra, *de to bedste Posttog*, der overhovedet findes i hele Skandinavien, nemlig fra Trondhjem Aften, fra Kristiania Eftm., fra Gøteborg og Stockh. Aften. Da Tog-Serien *B* altsaa afgaar for tidligt, *C* for sent fra Kbhv., ligger den Tanke nær, at slaa disse 2 Serier sammen i en, saa at Tog Nr. 5 afgik fra Kbhv. ca. *Kl. 10 F.*, og kun maatte bruge de ideelle $5\frac{1}{2}$ Time til at naa Frcia Kl. $3\frac{1}{2}$, hvorfra Tog Nr. 938 omdannet til Eksprestog fra Frcia til Vamdrup kan naa Tilslutning til Toget derfra Kl. 4^{42} ad Hamb. Forbindelsen er da knyttet *fra Trondhjem til Hamb. over Fyen*, med samme Ankomsttid i Hamb. som nu over Kiel, saa at Kieler-Ruten *ogsaa* af den Grund kan undværes — foruden at den distanceres af Madnedsund-Ruten allerede nu, og vil blive det endnu mere, naar Femern-Ruten er færdig til at tages i Brug, jfr. § 7.

Hvad Forbindelsen over Stockh. Aften angaar, maa Skibet afgaa noget *tidligere* fra Malmø end nu, for at man fra Havnegade kan naa den ny Personbanegaard pr. Bil, — indtil den altfor længe savnede underjordiske Forbindelsesbane fra Frihavnen og Østerbro til Personbanegaarden er færdig.

Togene Nr. 949, 1034 og 1031 udsættes ca. ½ à ¾ Time.

Hele Serien *C* fra Kbhv. 12^{30} Middag med Tog 955 i Aalborg 11^{54} Nat nedlægges altsaa og erstattes af *lokale* Persontog, hvortil bestaaende Tog ved passende Omlægning kunne bruges. Kieler-Rutens Dagfart nedlægges; vil Tyskland alligevel opretholde den, henvises Skibene til Serie B.

Det ses eksempelvis, at det *første* Morgentog fra Frværk Kl. 7 F., nu kommer til Kbhv. Kl. 9^{14} F., eller 9 Minutter *efter* at Tog 5 er gaaet, men vil blive sat i Forbindelse med Serie B efter mit Forslag.

Det bemærkes, at Tog 955 ingen Tilslutning har fra Hamb.

§ 2. Serierne N, O og P slaas sammen.

Samles B og C til en, maa 2 tilsvarende Serier i modsat Retning ogsaa slaas sammen; vælges N og P med Benyttelse af O og P paa Sjæll., vil *Hovedtoget* om Morgenen fra Øst- og Syd-Jylland knyttes til *det gode Posttog*, der ankommer til Stockh. om Morgenen. Dette kan ske ved, at Tog 945 fra Vamdrup til Frcia som Iltog ankommer til Frcia 25 Minutter tidligere end nu, og at Tog 42 paa Fyn og Tog 36 paa Sjælland tilbagelægge Strækningen Frcia—Kbhv. paa 5½ Time fra Kl. 1½ til 7 Ef. Forbindelsen er da knyttet: *fra Hamb.* Kl. 5^{38} F., *i Stockh.* 8^{53} F. Toget 942 i Jylland maa afgaa en Ubetydeliged *tidligere* end nu, af Hensyn til Afgangen 1½ Ef. fra Frcia. Ankomsten Kl. 7 i Kbhv. passer som Regel for dem, der vil søge Teatre, Koncerter, Foreningsmøder, Selskabelighed etc.

Hele Serien N fra Aalborg 5^{25} F. med Tog 932 i Kbhv. 4^{48} nedlægges altsaa og erstattes af *lokale* Persontog, hvortil bestaaende Tog ved passende Omlægning kunne bruges. Kieler-Rutens Dagfart nedlægges; vil Tyskland alligevel opretholde den, henvises Skibene til Serie O omlagt.

Det bemærkes, at Tog 932 ingen Tilslutning har til Hamb.

§ 3. Serierne G og H i Kbhv. 6^{08} F.

Hovedmanglen med Hensyn til Forbindelserne fra Danmark til Udlandet er iøvrigt, at Serierne G og H — *Aftentogene* fra hele Jylland samt Fyen — mangler Tilslutning til *Hovedtoget* ad Bergen, for at nævne Endepunktet, nemlig Toget Kl. 7^{02} fra Kbhv., i Gøteborg 2^{05}, i Kristiania 10^{10}, det *eneste* Tog, der har direkte Forbindelse med Bergen, Ankomst hertil 9^{00}.

Dertil kommer, at Posten vestfra kommer for sent til at kunne udbringes i Hovedstaden med *første* Morgenombæring, ligesom den kommer for sent til at kunne videresendes med de første Morgentog til Nordsjælland, med hvilke mange Landposter staar i Forbindelse, saaledes Togene 6^{45} F. ad Helsingør, 7^{02} ad Hornbæk, 7^{10} F. ad Hillerød, 7^{20} F. ad Dragør, 7^{28} F. ad Frederikssund, 8^{06} F. ad Lyngby—Vedbæk og 8^{15} ad Slangerup.

Som Eksempler paa den nuværende Tilstand skal anføres: Et Brev fra Jylland Fredag Aften kommer Lørdag Morgen for sent til København til at kunne komme med Toget 7^{28} ad Frederikssund, med hvilket *Land*posterne staar i Forbindelse; Brevet udbringes derfor ikke i Frederikssund Landdistrikt den Dag, heller ikke Søndag, altsaa først Mandag F.

Eller: et Brev fra Sydjylland til Gøteborg kommer nu for sent til Kbhv. til at naa Gøteborg 2^{05} Lørdag Ef., ankommer hertil først 7^{51} Lørdag Aften og ekspederes paa Handelskontorerne altsaa først Mandag.

Det københavnske Grosserersocietet har, som tidligere offentlig udtalt, angaaende Postens Ombæring i København med *første* Morgenombæring i Skrivelse af 28de Maj 1904 til Statsbanedriften fremhævet, at »det vilde være *i allerhøjeste Grad ønskeligt* for Hovedstadens Forretningsverden, om en saadan Ordning, som den, Hr. Kornerup tager Sigte paa, virkelig kunde gennemføres, *særlig da*, at Hovedposten vestfra kunde omdeles her i Staden allerede ved første Morgenombæring«.

Det foreslaas derfor, at Serierne *G* fra Holstebro 5^{10} med Tog 1019, fra Langaa 9^{45}, og *H* fra Struer 3^{30} over Ringk. omlægges, saa at Togene Nr. 1019, 964 og 1028 afgaa 25, 50 og 30 Minutter *tidligere* end nu; Tog 973 omlægges; Færgen og Tog 16 kunde da afgaa fra Frcia 12½ Nat, for paa 5½ Time med Tog 18 over Sjælland at naa Kbhv. Kl. 6^{08} F.

Fra Flensborg 5^{37} faas Tilslutning med Tog 973; Tog 18 frigøres, ved at Kieler-Ruten selvfølgelig nedlægges, saa at Toget bliver til Disposition for Serierne G og H som ovenfor angivet.

Resultat: Forbindelsen *Hamb. — Bergen over Fyen* er etableret.

§ 4. Aarhus—Kalundborg eller Grenaa—Hundested.

For Nordjyllands Vedkommende kan med Serie *G* fra Thisted 3^{12} over Langaa eller Ringk. samt *H* fra Frhavn 4^{35} med de nuværende Tog 968, 1021, 975 og 14 Kbhv. naaes 7^{53} F.; men hvis man indfører *Natfart* enten fra Aarhus til Kalundborg eller fra Grenaa til Hundested, kan Jylland vest og nord for Langaa faa de samme Goder, som under § 3 anført, naar Natturen *lægges saaledes*, at Togene henholdsvis

fra Kalundborg eller Hundested kunne naa Kbhv. 6^{08} F. I *sidste* Fald vilde det være naturligt at indlægge et Iltog fra Skive til Grenaa; Strækningen er ca. 150 km. (eller saalangt som fra Kbhv. til Nykøbing F.) og kan altsaa med Iltog tilbagelægges i mindre end 3 Timer, fra Skive efter Ankomst af Tog 1170.

§ 5. Resterne af Serierne H og I.

Tog 968 kan da afgaa 1 Kvarter senere end nu. Forbindelsen fra Tog 1032 og 975 opretholdes, men med Tog 14 naaes Kbhv. Kl. 7^{53} F. Serie K bliver iøvrigt uforandret. Jfr. iøvrigt »Børsen« for 17. Febr. og 15. Marts 1912.

Resumé.

Følgende Tog, angivet ved Numre, foreslaas altsaa benyttede i de nye Serier:

Paa hele Strækningen eller en Del deraf	G § 3	I § 4	K § 5	O § 2
Thisted—Struer	1110	1106	—	(1108)
Struer—Langaa	1019	1021	—	1005
Langaa—Frcia	964	968	970	942
Thisted—Struer	1110	1106	—	—
Struer—Lunderskov	1028	1032	—	1010
Lunderskov—Frcia	973	915	—	945
Hamborg—Frcia	973	975	917	945
gennem Fyen	16	14	12	42
gennem Sjælland	18	14	12	36
i Kbhv. Kl. ...	6^{08}	7^{53}	8^{11}	7^{00}
		Fm.		Em.

Hvad der spares.

Nedlægges Serierne C og N samt Kieler-Rutens Dag- og Natfart, spares Hurtigtog for en Strækning af ca. *950 km.* (130 Mil), og alligevel bliver Forbindelserne mellem Landsdelene indbyrdes og med Udlandet bedre end nu.

§ 6 Masnedsund-Rutens Udvidelse.

Hovedmanglen med Hensyn til de udenlandske Forbindelser er paa denne Rute, at man mangler en *Nat*forbindelse svarende til Rostock-Sassnitz-Trelleborg-Engelholm Ruten. Det foreslaas derfor, jfr. »Børsen« for 11. Febr. og 15. Marts 1912, at der etableres 3 Gange Forbindelse over Masnedsund (i hvert Fald saalænge Rødby-Ruten ikke er færdig), med følgende Afgangs- og Ankomsttider og Tog:

	I	II	III
Fra Kristiania	5^{45} Ef.	—	7^{34} F.
— København	11^{05} F.	ca. 8^{00} Ef.	12^{00} Nat
med Tog Nr.	73	91	93
i Hamb.	8^{24} Ef.	6^{15} F.	9^{58} F.
i Paris	4^{00} Ef.	10^{46} Ef.	7^{35} F.
Fra Paris	1^{45} Ef.	11^{20} Ef.	11^{20} Ef.
— Hamb.	9^{13} F.	7^{10} Ef.	11^{30} Ef.
med Tog Nr.	92	74	76
i Kbhv.	6^{41} Ef.	6^{08} F.	ca. 10^{00} F.
i Kristiania	12^{00} Dag	10^{10} Ef.	—

Serierne I i begge Retninger, II sydfra og III nordfra ere *samtidige* med Trelleborg-Rutens Serier, og skulde tjene til dels at *fastholde* Sjællands Ligestilling med Skaane, indtil Femern-Ruten overvinder Trelleborg-Ruten, dels at skaffe Hamborgs og *Londons* Aftenpost til Kbhv. inden *første* Postombæring samt bringe *sen* Post fra Kbhv. sydpaa.

Det forudsættes, at Iltog indlægges paa Falster som Fortsættelse af Iltogene 91 og 76.

Resultat: Forbindelsen *Hamborg—Bergen* over Falster er etableret, nu mangler den.

§ 7. Femern-Ruten.

Inden denne er bevilget, endsige færdig til at tages i Brug, bør dens Anvendelse være omhyggelig overvejet. Man kan her gaa 2 Veje,

enten indskrænke sig til 2 Gange Forbindelse i hver Retning, altsaa hvis Ruten kan gennemføres i 7 Timer, med Afgang fra Kbhv. og Hamb. samtidig, f. Eks. 11¼ Aften, Ankomst begge Steder samtidig 6¼ F., forudsat, at man i Tyskland vil omlægge Linien Berlin-Warnemünde.

eller, hvis Tyskland ikke vil dette, vedblivende have 3 Gange daglig Forbindelse mellem Kbhv. og Hamb., og f. Eks. føre Rejsende fra Serie III til Hamb. ca. 7 F., i Paris 10^{46} Aften, i Stedet for som nu først 7^{35} F. næste Dag, eller *9 Timer senere* over Trelleborg — altsaa Stockh. —Paris paa 36½ Time — saa at selv Stockholmerne ville foretrække Rødby for Trelleborg. Og paa samme Maade i omvendt Retning. Afgaar sidste Tog fra Hamb. først *efter* Ankomsten 12^{09} Nat af Toget 7^{50} F. fra Paris, kan man være i Kbhv. om Formiddagen, inden Togene 409 og 317 afgaa ad Stockh., med Ankomst hertil 6^{58} F. (De af Docent J. Munch-Petersen i »Ingeniøren« 1911, Nr. 44 anførte Forbindelser ere gennemgaaende altfor forcerede).

Naturligvis vil en saadan gennemgribende Omlægning af Toggangen i Danmark medføre, at *samtlige* Tog paa Statens og de private Baner bør underkastes en kritisk Revision, idet talrige Omlægninger af de *lokale* Tog med Fordel kunne foretages. Som Eks. skal nævnes, at der i et i Fjor fra forskellige Foreninger i Kalundborg, Holbæk og Roskilde, indsendt Andragende til Statsbanedriften udtalte: »I det hele taget kan man sige, at Holbæk Amt med Hensyn til Toggangen er saa stedmoderligt behandlet, at der i høj Grad trænges til *en gennemgribende Revision* af hele Toggangen for denne Del af Landet«; og i et nyt Andragende af Marts 1912 udtales: »Iøvrigt sympatiserer man med de i Dagbladet »Børsen« for 11. og 17. Febr. d. A. fremsatte Forslag om et *sent* Aftentog fra Kbhv. ad Hamborg og Berlin samt *meget* tidlige Morgentog fra Frcia og Gedser til Kbhv. — alle standsende ved Roskilde«; — ja Holbæk Amts Landboforening tilføjer endog, at man *»yderligere«* ønsker en *indgribende Forandring* i Toggangen paa Nordvestbanen, gaaende ud paa sikrere og bedre Forbindelser med andre Baner.....«.

Saadanne Forandringer muliggøres ved ovenstaaende Forslag.

Holbæk, d. 29. Marts 1912.

Th. Kornerup.

Til Jernbanekommissionen.

For at klarlægge Forslaget om Omlægning af Togplanen har jeg udarbejdet vedlagte *skematiske* Togplan, der altsaa skulde danne Grundlaget for Omlægningerne, *Udgangspunktet* for de andre Togs Tider, og tillader mig at vedlægge 20 Ekspl. til Kommissionens velvillige Behandling.

Ærbødigst

Th. Kornerup,
Postmester.

Forbindelser mellem Jylland og København over Fredericia.

c betyder omtrentlige Tider (skematisk beregnede).

B § 1			G § 3		I § 4		K § 5		O § 2		Q uforandret	
(Læses opad)												
»	»	Kristianssand fra	»	»	Skib	4 00 F	»	»	»	»	»	»
949	c 11 39 E	i Frederikshavn -	962	9 45 F	968	c 4 49 E	970	6 47 E	942	c 5 44 F	»	»
—	c 9 40 -	- Aalborg -	—	2 26 E	—	c 7 40 -	—	8 30 -	—	c 8 04 -	»	»
—	c 7 15 -	- Langaa -	964	c 8 55 -	—	c 10 19 -	—	10 26 -	—	c 10 01 -	»	»
—	c 6 18 -	- Aarhus -	—	c 9 58 -	—	c 11 23 -	—	11 28 -	—	c 10 54 -	934	11 44 F
—	c 3 45 -	fra Fredericia i	—	c 12 16 F	—	c 1 40 F	—	1 55 F	—	c 1 15 E	»	2 36 E
1109	c 1 06 F	i Tisted fra	1110	11 33 F	1106	3 12 E	»	»	(1108)	(6 15 E)	1102	5 04 F
—	c 9 58 E	fra Struer i	—	2 54 E	—	6 34 -	»	»	(—)	(10 12 -)	—	8 34 -
1034	c 9 39 E	i Struer fra	1019	c 5 30 E	1021	c 7 20 E	»	»	1005	5 56 F	»	»
—	c 8 55 -	- Skive -	—	c 6 36 -	—	c 8 10 -	»	»	—	7 03 -	»	»
—	c 8 13 -	- Viborg -	—	c 7 48 -	—	c 9 14 -	»	»	—	8 17 -	»	»
—	c 7 32 -	fra Langaa i	—	c 8 40 -	—	c 10 00 -	»	»	—	9 23 -	»	»
1031	c 9 53 E	i Struer fra	1028	c 3 00 E	1032	c 7 00 E	»	»	»	»	1014	8 43 F
—	c 8 17 -	- Ringkøbing -	—	c 6 00 -	—	c 9 56 -	»	»	1010	4 18 F	—	10 09 -
—	c 6 00 -	- Esbjerg -	—	c 9 55 -	—	c 11 58 -	»	»	—	9 16 -	—	12 17 E
—	c 4 25 -	fra Lunderskov i	—	c 11 30 -	—	c 12 57 F	»	»	—	11 44 -	—	1 41 -
938	c 3 40 -	- Fredericia -	973	c 12 10 F	915	c 1 40 -	»	»	945	c 1 15 E	947	2 26 -
Z 23	10 10 E	i Hamborg fra	Z 24	1 23 E	Z 36	5 21 E	D 40	8 48 E	Z 206	5 38 F	D 22	8 38 F
—	7 00 -	- Flensborg -	Z 770	5 37 -	—	9 34 -	—	12 05 F	—	9 58 -	—	12 01 E
—	4 42 -	fra Vamdrup i	—	8 03 -	—	11 42 -	—	1 28 -	—	11 59 -	—	1 29 -
938	c 3 40 -	- Fredericia -	973	c 12 10 F	975	1 00 F	917	2 27 -	945	c 1 15 E	949	2 45 -
5	c 3 30 E	i Fredericia fra	16	c 12 30 F	14	c 1 50 F	12	2 40 F	42	c 1 30 E	44	3 02 E
—	c 10 00 F	fra København i	18	c 6 08 -	—	c 7 30 -	—	8 11 -	36	c 7 00 -	—	8 35 -
406	8 11 F	fra Helsingør i	401	7 43 F	»	»	305	10 12 F	423	8 50 E	427	10 04 E
Skib	8 30 E	- Stockholm -	»	»	»	»	409	6 58 -	Færge	8 53 F	»	»
408	1 33 F	- Göteborg -	403	2 05 E	»	»	—	7 51 E	»	»	427	4 20 F
—	5 45 E	- Kristiania -	—	10 10 -	»	»	»	»	»	»	—	12 00 E
»	»	- Bergen -	—	9 00 -	»	»	»	»	»	»	»	»
408	8 15 E	- Trondhjem -	»	»	»	»	»	»	»	»	427	7 30 F

Holbæk, den 15. April 1912

Th. Kornerup.

Forslag til Omlægning af Toggangen i Danmark.

I »Børsen« for 29. Febr. har Hr. Fuldm. Haarløv fremsat nogle Bemærkninger til Forslaget om en Omlægning af Gedser-Ruten, der give Anledning til følgende Gensvar:

Kristiania—Hamborg.

Da jeg for 9 Aar siden skrev min første Artikel her i Bladet, d. 14. Decbr. 1902, hvori jeg slog til Lyd for Femern-Ruten, benyttede jeg følgende 2 Citater:

I Jernbanekommissionens Betænkning af 15. Juni 1901 Side 193 skriver Landstingets daværende Formand: »Den aldeles overvejende Del af vor Trafik paa det europæiske Fastland gaar i *sydvestlig* Retning..... Men der er en til Vished grænsende Sandsynlighed for, at selv denne stærke Udvikling mod *Sydvest* vil tage yderligere Fart ved Aabningen af Syltholm—Femern-Ruten.....«

Og i Turistforeningens Aarsskrift for 1899 Side 31 udtaler endog Hr. Højesteretssagfører J. H. Bagger, at Femern-Ruten burde være anlagt, »*førend* man etablerede Gedser—Warnemünde-Ruten, og vilde til Dels have *overflødiggjort* denne sidste Rute«.

Dette Standpunkt, som jeg vil kalde det *moderne* Standpunkt, har jeg ofte i mine Artikler gentaget for at bidrage til, at de danske Statsbaner i sine Planer angaaende Toggangen lægge Hovedvægten paa Forbindelserne fra Kristiania til Hamborg og omvendt, men derimod *ophøre* at interessere sig for Ruten:

Stockholm—Berlin.

Naar Hr. H. imidlertid skriver: »skulde nye Forbindelser overhovedet tilvejebringes, maatte der i hvert Fald *ogsaa* tages Hensyn til Korrespondancen med Daghurtigtogene mellem Stockholm og København over Malmø« — hvorfor Ankomsten til København Syd fra maatte blive 5¼ Morgen —, da leverer han selv *Beviset* for, at dette Standpunkt er forkert, idet man fra Stockholm har *bedre* Ankomsttid til Berlin over Trelleborg end over Gedser — og jeg vil tilføje —, hvilket ikke er saa mærkeligt, naar man betænker, at den *lige* Linje fra Stockholm til Berlin gaar over Bornholm, altsaa ligger Trelleborg-Ruten nærmest.

Ud fra det *moderne* Standpunkt, at Danmark kun skal tænke paa Transit mellem *Norge* (samt Vest-Sverige via Gøteborg) og Hamborg, maa jeg altsaa som det eneste rigtige fastholde mit Forslag, at Toget Syd fra kommer til København 6 à 6¼, (Gennemsnit 6^{08} F.), af Hensyn til 1) Postombæringen i København, 2) de gode Morgentog ad Nordsjælland og 3) Toget 7^{02} F. ad Kristiania —, og det maa da blive Svenskernes Sag, om de ville omlægge Dagtoget ad Stockholm saaledes, at det kunde faa Tilslutning til Toget 7^{02} F. fra København over Helsingborg i *Heslehølm* — eller Dampfærgen til Malmø — eller ikke.

Hr. H. kalder Forslaget om

»3 Gange daglig Forbindelse

paa Gedser-Ruten for min »Kongstanke«, der i en øjeblikkelig Stemning kan være begejstrende, men ved nærmere Eftersyn mister adskilligt af sin Glans«.

Dette er atter en Misforstaaelse af min Artikel. Min »Kongstanke«, som jeg for 10 Aar siden begyndte at agitere for, er noget andet, nemlig Kravet om, at Posten Syd- og Vest fra skal være i København Kl. 6 à 6¼ (6^{08} F.), og at man *ogsaa* skal have saa sen Afgang fra Hamborg som muligt; — men *om* disse 2 Krav tilsammen behøve 1 eller 2 Natforbindelser over Masnedsund, ja det beror paa, *hvilken* Rute man vælger, og hvor hurtigt den kan gennemføres. Hvis Femern-Ruten kan gennemføres i 7 Timer, kunne begge Krav forenes i 1 Forbindelse, med Afgang fra Hamborg Kl. 11¼, Ankomst til København 6¼ F.; kun i Forholdet til Berlin kræves 2 Forbindelser, hvis man baade vil have sen Afgang om Aftenen fra Berlin og tillige have Berlins Post i København Kl. 6^{08} F.

Men *saa længe* Femern-Ruten ikke er færdig til at tages i Brug, maa vi jo *nøjes med* den noget ufuldkomne Warnemünde-Rute, og derfor har jeg som en

midlertidig Foranstaltning

foreslaaet, at ligesom der nu er *Dag*forbindelser *samtidig* over Trelleborg og over Sjælland med de Ankomst- og Afgangstider i Hamborg og Kristiania, som Trelleborg-Ruten har, nemlig: fra Hamborg 9^{13} F., i Kristiania 12^{00} Middag, og fra Kristiania 5^{45} Eft., i Hamborg 8^{24} Eft., saaledes bør man ogsaa have *samtidige* Natforbindelser mellem disse Steder, med de Ankomst- og Afgangstider i disse, som Trelleborg-Ruten nu har, nemlig: fra Hamborg 7^{10} Eft., i Kristiania 10^{10} Eft., og fra Christiania 7^{34} F., i Hamborg 9^{58} F., ganske bortset fra, om disse sidste Tider ere ideelle. Jeg har jo ikke valgt disse Tider, saa *mig* kan man ikke bebrejde, at de ikke ere ideelle. Det er Svenskerne, der bære Ansvaret. Men Konkurrencen kræver, at man ikke lader Danmark blive *forbigaaet* om Natten, og denne midlertidige Foranstaltning skulde da tjene til at fastholde Sjællands *Ligestilling* med Skaane, *indtil* Femern-Ruten kan overtage Transitten fra Kristiania til Hamborg og omvendt, og *overvinde* Konkurrenten.

Det har sin Betydning ikke at opgive Danmarks Ligestilling.

En Parallel.

Til yderligere Forklaring tjener følgende Eksempel: Vil man gennemføre »Kongstanken« ogsaa i Forbindelse fra *Nord*jylland til København, saa at Nordjyllands Aftenpost kunde være i København Kl. 6^{08} F. over Grenaa—Hundested, behøves kun 1 *Hoved*forbindelse fra Frederikshavn til Randers om Eftermiddagen, idet denne fortsat over Fredericia vilde falde sammen med den *sene* Afgang fra *Syd*jylland. Det blev da kun for Sydjylland, at man fik 3 daglige Hovedforbindelser over Fredericia, som foreslaaet i min Artikel af 17. Februar.

Korsør—Kiel Ruten.

Hr. H. siger, at denne paa *danske* Hænder giver et Underskud paa 120,000 Kr. aarlig, men hvis vi nedlægge Natfarten, vil den *sikkert* blive optaget fra *tysk* Side, »da det kan gøres uden særlig betydelig Udgift«. Det forstaar jeg ikke; hvorfor giver den kun Underskud paa danske Hænder, men ikke paa tyske Hænder?

Bestaaende Mangler.

Princippet i alle mine Forslag af 11. og 17. f. M. er, at der ikke indlægges nye Tog paa Sjælland, men kun foretages *Omlægning* af de bestaaende. At dette vil medføre nogle Ulemper, er en Selvfølge — Sparsommelighed medfører *altid* Ulemper, Resignation etc. —, men lad os ikke glemme, at Mangler findes der sandelig ogsaa ved den bestaaende Toggang. Jeg skal i Flæng nævne nogle Eksempler.

1ste Tog fra Kalundborg kommer til København 8 Minutter *efter*, at Hovedposttoget ad Hillerød, Frederiksværk, Helsinge og Gilleleje (med hvilket mange Landposter staa i Forbindelse) er gaaet; — 2det Tog fra Kalundborg ankommer til Roskilde 10 Minutter *efter*, at Dag-Iltoget til Berlin er gaaet; — sidste Tog fra Kalundborg ankommer til Roskilde 15 Minutter *efter*, at Nat-Iltoget til Berlin er gaaet og ankommer til København 5 Minutter *efter*, at sidste Tog ad Hillerød, Frederiksværk, Helsinge, Gilleleje og Hornbæk er gaaet; — og i omvendt Retning afgaar Ekspressen fra København til Kalundborg og Aarhus *uden* Forbindelse med 1ste

Morgentog fra Frederiksværk o. s. v. Dette er kun Eksempler tagne i. Flæng. Ulemper have vi derfor nok af i Forvejen; nogle flere eller færre betyde derfor saa lidt, hvis man derved opnaar øjensynlige Fordele.

Fordele ved Omlægning.

Som Eksempler paa, hvorledes man ofte ved Omlægning af bestaaende Tog — uden nye Tog — kan opnaa iøjnefaldende Fordele, skal fremhæves:

Vil man nu rejse fra Kalundborg til Frederiksværk og Retur samme Dag, kan man kun faa 15 Minutters Ophold i Frederiksværk, fra Kl. 3^{45} til 4^{00} Eft.; gennemføres de smaa Omlægninger, der behøves, bliver Opholdet i Frederiksværk $5^1/_4$ Time, fra 10^{45} F. til 4^{00} Eft. Det er dog noget mere!

Vil man omvendt nu rejse fra Frederiksværk til Kalundborg og Retur samme Dag, kan man kun faa 1 Minuts Ophold i Kalundborg, nemlig fra 4^{39} til 4^{40} Eft.; gennemføres de smaa Omlægninger der behøves, bliver Opholdet i Kalundborg $6^1/_2$ Time, fra 11^{23} til 5^{53} Eft. Der er dog nogen Forskel paa 1 Minut og $6^1/_2$ Time!

Disse Eksempler karakterisere min Metode: »Smaa Midler, stor Virkning«. Og dette gælder ogsaa de i Dagbladet »Børsen« for 11. og 17. Febr. d. A. fremsatte Forslag om et *sent* Aftentog fra København ad Hamborg og Berlin samt meget tidlige Morgentog fra Fredericia og Gedser til København — alle standsende i Roskilde.

Kan dette ikke gennemføres ved Omlægning af *enkelte* Tog, ledes Tanken hen paa Omlægning af *større Partier* af Togplanen.

Hele Spørgsmaalet kan iøvrigt samles i følgende 2 Sætninger: De to Opgaver, som skulle løses ved Togsystemet, dels at have gode Forbindelser med *Udlandet*, dels at de *indenrigske* (lokale) Interesser varetages paa bedste Maade, — disse to Opgaver blive *begge* daarligt løste ved vort nuværende Togsystem.

Omlægges hele *Systemet* efter Princippet: »meget tidlige Morgentog til København fra *alle* Sider, og meget sene Aftentog fra København i *alle* Retninger«, vil derimod som ovenfor antydet, *begge* Opgaver kunne løses tilfredsstillende.

Tanken om en saadan gennemgribende Omlægning af Togplanen har været fremme før; en Søn af afdøde Generaldirektør Tegner, Direktør P. M. Tegner, har den 7. December 1903 i »Berl. Tid« fremsat Tanker i lignende Retning, og nu har forskellige Foreninger i Holbæk i Fjor i et Andragende fremhævet dette som det egentlige Maal, hvorpaa der nu maa stiles. *Hvornaar* denne Tanke gennemføres, afhænger af, i hvor høj Grad den danske Befolkning forstaar at følge Englænderne (de danske Landmænds bedste Kunder) i deres bekendte Leveregel: »all that you do, do with all your might«.

Th. Kornerup,
Postmester.

Bilag 39.

Til Jernbanekommissionen.

Herved tillader jeg mig at fremsætte et Forslag, optaget i »Ingeniøren« for 18. d. M. angaaende Femern-Rutens *Anvendelse* i Forbindelsen Hamborg—Kristiania, hvorved Postforbindelsen mellem Norge og Vest-Europa bliver ideel. Selvfølgelig bliver Postforbindelsen Kbhvn.—Hamb. ligeledes ideel. Og selvfølgelig burde efter mit Standpunkt Forbindelsen Hamborg—Frederikshavn gennem Sønderjylland anlægges efter *analoge* Hensyn, men om dette sidste har jeg endnu ikke ment at turde fremsætte Forslag, førend man har faaet alle Parter, der ere interesserede i Femern—Ruten, til at akceptere Programmet for Anvendelsen af *denne* Rute. Er først *det* sket, kommer Forbindelsen Hamborg—Frederikshavn ogsaa nok med — ad Aare.

Haabende at den ærede Kommission maatte kunne slutte sig til det vedlagte fremsatte Program, tegner jeg mig

Holbæk, den 21. Maj 1912.

Ærbødigst

Th. Kornerup,
cand. polit.

Masnedsund-Rutens Omdannelse.

Længe inden Femern-Ruten er bevilget, endsige *færdig* til at tages i Brug, bør dens *Anvendelse* være omhyggeligt overvejet, dels for at forebygge, at der ved *dens* Benyttelse begaas lignende Fejlgreb, som der er begaaet ved Gedser-Rutens (antagelig som Følge af Fordringer fra tysk Side), dels for at vise, hvorledes man kan *formindske* Virkningen af disse Fejlgreb allerede nu ved en hensigtsmæssigere Anvendelse af Gedser-Ruten, *uden* at vente til Femern-Ruten er færdig til at tages i Brug.

Der indgaar nu til Hamborg daglig 7 Hurtigtog paa Linien Nr. 128 i »Reichskursbuch«, nemlig fra London, Paris eller Basel over Køln, samt 10 Hurtigtog paa Linien Nr. 124, nemlig fra Basel over Frankfurt eller fra München over Würzburg, tilsammen 17; — og fra Hamborg afgaa daglig paa disse Linier henholdsvis 7 og 9, tilsammen 16.

Deler man disse Tog i 2 omtrent lige store Grupper i hver Retning, svarende til de 2 Sæt Tog, der nu findes mellem København og Kristiania, har man en naturlig Basis for Femern-Rutens *Anvendelse*; i Retningen fra Vest-Europa til Norge bliver det *Maal*, man skal stile paa, da følgende (idet de *sidste* Tog, der medtages Syd fra ere de to Tog, der indgaa til Hamborg henholdsvis 2^{47} Eft. og 12^{17} Nat):

	Aftenpost			Morgenpost	
Fra München	M. (6,35 E)			Ti. 9,00 F	
— Basel	- 9,33 -			- 9,46 -	
— Paris	- 6,20 -			- 7,50 -	
— London	- 8,35 -			»	
i Hamborg	Ti. 2,47 -			O. 12,09 à 17 F	
	over Femern	over Trelleborg	over Gedser	over Femern	over Trborg el. Gedser
fra Hamborg	Ti. 2,55 E	Ti. 7,10 E	Ti. 11,30 E	O. 12,30 F	O. 9,13 F
i København	- 8,55 -	»	O. 9,42 F	- 6,30 -	- 6,41 E
fra —	- 9,05 -	»	- 10,55 -	- 7,02 -	- 9,05 -
i Göteborg	O. 4,20 F	O. 2,05 -	- 7,51 E	- 2,05 E	To. 4,20 F
- Kristiania	- 12,00 E	- 10,10 -	To. 10,30 F	- 10,10 -	- 12,00 E
- Bergen	(To. 9,00 -)	To. 9,00 -	Fr. 9,00 E	To. 9,00 -	Fr. 9,00 -
- Trondhjem	- 7,30 F	Fr. 7,30 F	- 7,30 F	Fr. 7,30 F	- 7,30 F

Resultatet bliver da, at *den vigtigste Post* til Skandinavien, nemlig *Aftenposten* fra London, Paris, Schweiz o. s. v., vil ankomme til København 12 Timer tidligere end nu, — kan altsaa omdeles med første Postomdeling om Morgenen —;

og ankomme til Göteborg 10 Timer tidligere end nu over Trelleborg og 15½ Timer tidligere end nu over Danmark; til Kristiania 10 Timer tidligere end nu over Danmark — til Bergen 1 Døgn tidligere end nu over Gedser og til Trondhjem 1 Døgn tidligere end nu over Trelleborg.

Den næstvigtigste Post, *Morgenposten* fra London, Paris etc., vil ankomme til København 12 Timer, til Göteborg og Kristiania 14 Timer, til Bergen 24 Timer tidligere end nu.

Det ses let, at disse store Spring naas ved, at Femern-Ruten forudsættes at være 3½—4 Timer hurtigere end Gedser-Ruten, samt at andre Afgangstider fra Hamborg benyttes. Vil man nu — indtil Femern-Ruten bliver færdig til at tages i Brug — *formindske* Manglerne ved Gedser-Ruten, kan man indlægge ny Færge fra Warnemünde og nyt Tog gennem Falster i Tilslutning til Toget 7^{10} Aften fra Hamborg; anvendes Tog Nr. 74 gennem Sjælland, og nedlægges Kieler-Ruten, undgaar Staten nogen Merudgift, og man opnaar dog at faa *de vigtigste Poster Syd fra* omdelte i København med første Morgenombæring.

I den omvendte Retning blive Forholdene naturligvis ganske tilsvarende (naar de *første* Tog fra Hamborg, der indhentes over Femern, ere de to Tog, der afgaa fra Hamborg Syd paa henholdsvis 7^{17} Morgen og 2^{44} Eft.):

	Bedste Postforbindelse			Næstb. Postforbind.	
	over Femern	over Gedser	over Trelleborg	over Femern	over Trelleborg
Fra Trondhjem	M. 8,15 E	M. 8,15 E	M. 8,15 E	Ti. 8,15 E	M. 8,15 E
— Bergen	Ti. 8,10 F	(- 8,10 F)	(- 8,10 F	(- 8,10 F)	Ti. 8,10 F
— Kristiania	O. 7,34 -	Ti. 6,05 E	Ti. 5,45 E	O. ca. 4,45 E	O. 7,34 -
— Göteborg	- 3,33 E	O. 9,03 F	O. 1,33 F	To.-12,33 F	- 3,33 E
i København	- 10,29 -	- 6,17 E	»	- - 7,56 -	»
fra —	To. 12,30 F	- 8,10 -	»	- - 8,15 -	»
i Hamborg	- 6,30 -	To. 6,15 F	O. 8,24 E	- - 2,15 E	To. 9,58 F
fra —	To. 7,17 à 39 F			To. 2,44 E	
i München	To. 8,50 E			»	
- Basel	- 8,55 -			Fr. 6,20 F	
- Paris	- 10,46 -			- 7,35 -	
- London	Fr. 5,43 F			- 7,45 -	

Resultatet bliver altsaa, at den *bedste* Ankomst til Paris og London — inden 1ste Morgenpostomdeling i disse Storbyer paabegyndes — naas, selv om man fra Berlin afsender Post 24 Timer senere end nu over Trelleborg eller Gedser og fra Kristiania 13½ à 14 Timer senere end nu, fra Göteborg 14 Timer senere end nu over Trelleborg og 6½ Timer senere end nu over Gedser; fra København naturligvis 4 Timer senere, da Femern-Ruten forudsættes at blive saa meget hurtigere end Gedser-Ruten.

Den *næstbedste* Ankomst til Paris og London, — kort efter 1ste Morgenomdeling i disse Byer — naas, selv om man fra Trondhjem afsender Post 24 Timer senere end nu over Trelleborg, fra Kristiania og Göteborg 9 Timer senere end nu — *forudsat* at Toget fra Kristiania omlægges saaledes, at det kan naa København ca. 1 Time tidligere end nu.

Vil man allerede nu — inden Femern-Ruten bliver færdig til at tages i Brug — *formindske* Manglerne ved Gedser-Ruten, kan man lade Tog 93 paa Sjælland udsættes til Afgang fra København 12 à 12½ Nat, nyt Tog indlægge paa Falster og ny Færge indsætte, saa at man i Rostock kan indhente Trelleborgtoget, der naar Hamborg 9^{58} F. Nedlægges Kieler-Ruten, faar Staten ikke nogen Merudgift ved den Forandring, men vi opnaa *sen* Afgang fra København og god Tilslutning til Toget 2^{44} Eft. fra Hamborg, — uden at skulle benytte den uheldige Rute over Bælterne.

Af ovenstaaende fremgaar, at det *Maal*, man bør stile paa, er at faa Femern-Ruten *anvendt* saaledes, at man opnaar Tilslutning fra Togene, der ankomme: 2^{47} Eft. og 12^{17} Nat til Hamborg, og Tilslutning til Togene, der afgaa 7^{17} Morgen og 2^{44} Eft. fra Hamborg.

Ere alle de, der agitere for denne nye Rute, enige herom, enes man nok ogsaa om, *hvorledes* man bedst skal agitere for at naa Maalet snarest muligt.

Th. Kornerup,
Postmester i Holbæk.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

København B., den 3. Juli 1912. **Bilag 40.**

4 Bilag.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Ved under Henvisning til Udvalgets Skrivelser af 15. og 25. April i Aar hoslagt at tilbagesende to Breve henholdsvis af 29. Marts og af 17. April i Aar fra Postmester Th. Kornerup, Holbæk, tillader Generaldirektionen sig at bemærke følgende:

Angaaende Postmesterens »Forslag til en økonomisk Omlægning af Gedser-Ruten« og hans Planer om Forandringer af Kalundborgbanens Køreplan skal man henvise til Generaldirektionens i Genpart vedlagte to Skrivelser af 22. Maj — IV 14074 og 14076 — til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Hr. Kornerups Forslag til Omlægning af Toggangen mellem Jylland og København gaar, saavidt man har forstaaet, ud paa følgende:

1) Eksprestogsforbindelsen 21/955 — København Afg. 12^{30}, Fredericia Afg. 6^{35}, Aalborg Ank. 11^{56} Em. — inddrages, og Eksprestog 5, nu København Afg. 9^{05} Fm., skulde gaa ca. 1 Time senere og ligesom nu bruge ca. 5½ Time til Fredericia, hvortil Ankomsten altsaa ogsaa blev ca. 1 Time senere. Tog 5's sydgaaende Tilslutningstog 938 skulde senerelægges og samtidig fremskyndes, saa at det i Vamdrup dog naaede det tyske Tog 23, Hamborg Ank. 10^{49} Em, hvorhos Tog 5's nordgaaende Tilslutningstog 949, Frederikshavn Ank. 11^{00} Em., skulde senerelægges ca. ¾ Time. Ved hele denne Omordning skulde navnlig opnaas, at der gennem Tog 5 blev Forbindelse *over Fyen* til Hamborg baade fra Trondhjem ved Kristianiatog 408, Københavns Nordbanegaard Ank. 8^{56} Fm., og fra Stockholm ved Nathurtigtoget, der nu overføres til København med Ank. i Frihavnen 9^{40} og i Havnegade 9^{45} Fm.

2) Som Følge af Inddragelsen af 21/955 skulde den tilsvarende Eksprestogsforbindelse i omvendt Retning inddrages, nemlig 932/30 Aalborg Afg. 5^{25}, Fredericia Afg. 10^{54} Fm., København Ank. 4^{48} Em. Blandet Tog 945, der med Afg. Vamdrup 12^{08} Em. optager Forbindelsen fra tysk Tog 752, Afg. Hamborg 5^{32} Fm., fremskyndes til ca. 25 Minutter tidligere Ank. Fredericia, altsaa ca. 1^{15} Em., og Eksprestog 942 fra Frederikshavn, nu Ank. Fredericia 1^{27} Em., bringes ca. ¼ Time tidligere til sidstnævnte Station. Derefter skulde det tilsluttende Eksprestog 42, nu Afg. Fredericia 1^{53} Em., Ank. København 7^{51} Em., sendes fra Fredericia ca. 1^{30} Em. og, idet det nu ved Bystationerne standsende Iltog 36 Korsør—København, Ank. 7^{05} Em., inddrages, komme ca. Kl. 7^{00} Em. til København. Hr. Kornerup fremhæver, at Forbindelsen herved er knyttet fra Hamborg 5^{38} Fm. over Fyen til Stockholm, Ank. 8^{53} Fm.

3) Tog 16, nu Fredericia Afg. 1^{50}, København Ank. 9^{16} Fm., skulde gaa fra Fredericia ca. 12½ Nat og være i København ca. 6^{08} Fm. Det skulde i Fredericia have Forbindelse a) *Nord fra* med et ca. 50 Minutter tidligere lagt Tog 964, nu

Ank. Fredericia $1^{\frac{06}{}}$ Fm., hvorfor Nordvestbanens Forbindelsestog til Tog 964, hvilket sidste udgaar fra Langaa, skulde tidligere lægges, b) *Vest fra* med et tidligerelagt Tog 1028, nu Afg. Struer 3^{30} Em., og endelig c) *Syd fra* fra Hamborg med Tog 24 derfra 1^{23} Em. og fra Flensborg desuden med Tog 770, Afg. Flensborg 5^{37} Em. Ved Omlægningen skulde opnaas, at en Del af Jyllands Post kunde udbringes i København med første Morgenombæring, ligesom der fra Hamborg blev Forbindelse over Fyen til Kristianiatoget Nr. 403, nu Afg. Københavns Nordbanegaard 6^{57} Fm.

Generaldirektionen kan ikke afse den Tid, der er nødvendig til i alle Enkeltheder at udarbejde Køreplaner paa Grundlag af disse Forslag, men har maattet begrænse sig til at behandle dem i store Træk, hvad der for saa vidt ogsaa er tilstrækkeligt, som allerede en saadan Behandling godtgør, at Forslagsstilleren har undladt at tage Hensyn til visse afgørende Hovedmomenter.

De foran under 1 og 2 nævnte Eksprestog 21/955 og 932/30 mellem København og Aalborg bleve indlagte fra 1. Maj 1909. Trafiken havde nemlig udviklet sig saaledes, at de allerede tidligere foretagne Dubleringer af Morgen- og Aftenhurtigtogene fra København til Jylland-Fyen og omvendt faktisk ikke længere vare tilstrækkelige til Bestridelse af den gennemgaaende Trafik mellem Landsdelene, hvad der ogsaa laa i, at den nødvendige stigende Anvendelse af Truckvognsmateriel bevirkede, at Togvægten omtrent fordobledes, naar Togene skulde medføre det samme Antal Passagerer som tidligere ved Anvendelsen af de toakslede Vogne. Man maatte derfor den Gang prøve paa at henlægge noget af den omhandlede Færdsel til andre Tider af Dagen, og Benyttelsen af de ovennævnte Eksprestog 21/955 og 932/30 viser, at der er gjort et baade for Publikum og for Banerne heldigt Valg med Hensyn til Togenes Planer. Hr. Kornerups Forslag om Inddragelse af disse Tog bunder saaledes i Ukendskab til Forholdene.

Man kan dernæst ikke skønne, at de foran under 1 og 2 omtalte Forbindelser *over Fyen* mellem Norge og Sverige paa den ene Side og Hamborg paa den anden hverken for de rejsende eller for Posten, paa hvilken sidste Hr. Kornerup synes at lægge særlig Vægt, kunne have nogen afgørende Betydning, da vore andre Ruter mellem København og Hamborg have disse Forbindelser med væsentlig kortere Befordringstid og med bekvemmere Tider i København, ligesom Tiderne i Hamborg ere meget gunstigere baade for Hamborg loco og med Hensyn til Opnaaelsen af betydningsfulde Forbindelser dersteds.

Den foran under 3 foreslaaede Forbindelse fra Hamborg 1^{23} Em. over Fyen til København, Ank. ca. 6^{08} Fm., i Tilslutning til Kristianiatog 4^{03}, Afg. Københavns Nordbanegaard 6^{57} Fm., vil i Virkeligheden ogsaa være uden Værdi som Forbindelse fra Hamborg til Norge, da der med Afg. Hamborg $7^{\frac{10}{}}$ Em. over Sassnitz opnaas ganske samme Ankomsttid til Kristiania.

Overhovedet synes Postmesterens Agitation for de omhandlede Vamdrupforbindelser at være et nyt Udtryk for hans inkonsekvente og stadig skiftende Standpunkter, idet han i »Børsen« for den 11. Februar i Aar kraftigt udtaler, at Ruten over Vamdrup »regner vi jo ikke med i Aaret 1912«.

For alle de under 1, 2 og 3 foreslaaede Togomlægninger gælder, at der ikke er taget tilstrækkeligt Hensyn til de for de paagældende Egnes Befolkning meget følelige Køreplans*forværringer*, som Forslagenes Gennemførelse i flere Henseender vilde fremkalde, ligesom heller ikke til det Arbejde, Togene skulle udføre, og til de derved bestemte Grænser for deres Fremførelseshastighed samt til, at Forandringerne i vedkommende Togs Planer vilde medføre vidtrækkende og uheldige Omlægninger af en Mængde andre Tog. Hr. Kornerup har heller ikke beregnet tilstrækkelige Overgangstider; som et ganske enkelt Eksempel herpaa skal man nævne, at ca. 15 Minutters tidligere Ankomst til Fredericia af Tog 942 (jfr. foran under 2) med tilsvarende tidligere Afg. Frederikshavn (nu om Vinteren $5^{\frac{52}{}}$ Fm.) allerede af den Grund ikke er opnaaelig, at Overgangstiden i Frederikshavn fra Göteborgskibet i Forvejen er udmaalt saa knap som muligt, naar henses til de Forsinkelser, der let opstaar for en Skibsforbindelse. Hr. Kornerup har ogsaa overset, at uundværlige Forbindelser vilde gaa tabt ved hans Forslag; ganske eksempelvis vilde saaledes den foran under 3 omtalte Afsendelse af Tog 16 fra Fredericia ca. $12\frac{1}{2}$ Nat afbryde Tilslutningen fra Tog 968, Fredericia Ank. $1^{\frac{26}{}}$ Fm., en For-

bindelse, der imidlertid er absolut nødvendig bl. a. for Videresendelsen til Øerne af de med Tog 968 befordrede Sendinger af Ilgods og letfordærvelige Varer.

Da Postmesteren ved sidstnævnte Forslag til Omlægning af Tog 16 og af visse jydske Tog, hvormed det skulde have Forbindelse i Fredericia, alligevel ikke faar Posten fra Nordjylland med de nævnte omlagte Tog, foreslaar han Natforbindelser med København over Grenaa—Hundested eller over Aarhus—Kalundborg.

Forbindelsen med København over Grenaa—Hundested kan jo i hvert Fald først nærmere drøftes, naar der bliver Enighed om, hvorledes Privatbaneanlægget til Hundested skal gennemføres.

Natfarten mellem Aarhus og Kalundborg vilde sikkert, saa længe det forenede Dampskibsselskab besørger Sejladsen, blive et særdeles bekosteligt Foretagende, da Selskabet gennem sin Subvention af Statskassen nok skal vide at forlange Dækning for det Tab, som denne Konkurrence vilde paaføre dets Sejlads med direkte Skib mellem København og Aarhus. For Statsbanerne vilde denne Natfart betyde en bekostelig Togforøgelse.

Generaldirektionen kan, som ved saa mange tidligere Lejligheder, hvor man har maattet beskæftige sig med Postmesterens Køreplansforslag, kun skønne, at heller ikke de her behandlede Projekter egne sig til Virkeliggørelse.

Rimestad,
kst.

R. Haarløv.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag A.

København B., den 22. Maj 1912.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ved hoslagt at tilbagesende det med Ministeriets Skrivelse af 9. ds. — E 1358 — modtagne Brev af 30. Marts i Aar fra Lübeck Handelskammer vedrørende Postmester Kornerups »Forslag til en økonomisk Omlægning af Gedser-Ruten« tillader Generaldirektionen sig at bemærke følgende:

Postmesterens i Dagbladet »Børsen« fremsatte Forslag gaar ud paa, at der over Gedser-Ruten skal tilvejebringes nye Nattog, svarende til Sassnitzrutens bestaaende Forbindelser, saaledes:

Forbindelsen fra Kristiania 7^{44} Fm. over Engelholm—Helsingborg til København, Ank. 10^{22} Em., skulde videreføres fra København ca. 11^{20} Em. og optages i Rostock af Toget, som nu med Afgang derfra 6^{56} Fm. bringer ovennævnte Tog fra Kristiania over Engelholm—Malmø—Trelleborg—Sassnitz—Stralsund til Hamborg 9^{51} Fm.

I omvendt Retning skulde Toget fra Hamborg 7^{10} Em. ikke alene som nu over Rostock—Stralsund—Sassnitz—Trelleborg—Malmø—Engelholm have Forbindelse med Kristiania, Ank. 9^{43} Em., men skulde ogsaa fra Rostock, Ank. 10^{10} Em., knyttes til Gedser-Ruten ved et nyt Tog, der kom til København ca. 6^{08} Fm. i Tilslutning til Toget derfra 6^{57} Fm., hvilket over Helsingborg har Forbindelse i Engelholm med ovennævnte Tog til Kristiania, Ank. 9^{43} Em.

Postmester Kornerup ser saaledes for det første bort fra, at de nævnte nye Gedsertog kun fik langsomt kørende og derfor betydningsløse Forbindelser med Berlin, og han har dernæst ved Beregningen af de nye Togs Tider i København ikke taget Hensyn til, at der, om saadanne nye Forbindelser overhovedet skulde tilvejebringes, i hvert Fald ogsaa burde være Korrespondance med Daghurtigtogene mellem København og Stockholm over Malmø, Københavns Frihavn Ank. 11^{27} Em., henholdsvis Afg. 5^{45} Fm. Han maatte derfor under de nuværende Forhold i Virkeligheden regne med, at de nye Tog tidligst kunde faa Afg. Københavns Personbanegaard ca. 12^{00} Nat, henholdsvis Ankomst dertil senest ca. 5¼ Fm.

Spørgsmaalet bliver herefter, om saadanne nye Gedserrutetog, der efter det foranstaaende kun kunde tage Sigte paa Hamborgtrafiken, vilde skabe en Nytrafik, som kunde gøre deres Indlæggelse berettiget, naar henses til de med Etableringen forbundne Udgifter, der — bl. a. fordi fuld Nattjeneste maatte indføres paa den sjællandske Sydbane — kalkulatorisk kan sættes til ca. ½ Million Kr. aarlig.

Hr. Kornerup mener, at den svenske og norske Post og de gennemgaaende rejsende til og fra Norge og Sverige vilde benytte de nye Forbindelser over Danmark fremfor de tilsvarende over Sassnitz. Man kan imidlertid ikke skønne, hvorfor det udenlandske Postvæsen skulde dirigere Posten over Danmark, hvad der formentlig kun forøger dets Udgifter og desuden giver Besvær ved Overførselen i København, naar vore nye Natforbindelser ikke bød den omhandlede Post et Minut tidligere Ankomst eller senere Afgang end Sassnitzrutens. Man ser heller ikke

at der med Rette kan gøres Regning paa mange gennemgaaende rejsende med de nye Tog, naar det tages i Betragtning, at der intet vindes i Tid ved at tage Vejen over Danmark fremfor over Sassnitz, og at der over Danmark er tre Overfarter at passere mod kun to over Sassnitz; man tør vel nok gaa ud fra, at enhver Svensker i hvert Fald af nationale Hensyn vilde vælge sin egen Rute i dette Tilfælde, og selv om der blandt Nordmændene mulig var flere, der vilde gaa over Danmark, er i hvert Fald deres Tal for ringe til at faa væsentlig Betydning for det økonomiske Udbytte af de foreslaaede Tog.

Skulde altsaa disse Tog kunne betale sig, maatte Trafiken mellem København loco og Tyskland næsten udelukkende bære dem. Her turde det imidlertid være iøjnefaldende, at Toget fra Hamborg ligger mindre heldigt for de rejsende, bl. a. fordi Afgangen fra Hamborg $7\frac{10}{}$ Em. er for tidlig til at optage de store Forbindelser, som indgaar dertil efter Kl. 7. Det sydgaaende Togs Afg. København $12\frac{00}{}$ Nat vilde nok passe meget godt for København, men Ankomsten til Hamborg 9^{51} Fm. vilde være for sen for mange videregaaende rejsende, idet de bedste Hovedforbindelser om Morgenen gaar fra Hamborg ca. Kl. 7 Fm., altsaa netop i Tilslutning til det nuværende Gedsernattog, København Afg. $8\frac{10}{}$ Em. Dertil kommer, at der jo allerede er en Forbindelse fra København Kl. $12\frac{00}{}$ Nat over Vamdrup til Hamborg Ank. 11^{31} Fm.

Under Hensyn til foranstaaende vilde de nye Gedsertog heller ikke for de rejsende mellem København loco og Tyskland have en saadan Betydning, at der kunde ventes en Nytrafik, som kunde betale deres Indlæggelse; derimod vilde efter al Sandsynlighed det nye sydgaaende Gedsertog kun ved en Trafikfordeling bevirke Mindrebenyttelse af Gedserekspresstoget $8\frac{10}{}$ og Vamdrupekspresstoget $12\frac{00}{}$ fra København.

Forholdet vilde saaledes efter Generaldirektionens Opfattelse være, at Grundlaget for Togforøgelsen væsentligst alene blev *interntpostale* Hensyn og navnlig Hensynet til, at Post til København fra Hamborg, derunder den engelske Post, Ank. Hamborg 2^{47} Em., skulde kunne benytte denne Forbindelse. Man tillader sig imidlertid i denne Sammenhæng at henvise til, at der er en ogsaa for Postbefordring meget anvendelig Forbindelse fra Hamborg $9\frac{00}{}$ Em. over Vamdrup til København, Ank. 8^{12} Fm., og man formener, at de Tab, som en Togforøgelse af heromhandlede Art efter Generaldirektionens foran fremsatte Opfattelse vilde medføre, under de givne Omstændigheder i hvert Fald ikke burde belastes Statsbanernes Budget, men Postvæsenets.

Hr. Kornerups Forslag om at dække Udgiftsforøgelsen, som disse Tog vilde fremkalde, ved Besparelser, bl. a. ved Inddragningen af Iltogene 91 og 76 mellem København og Masnedø, skal man ikke opholde sig nærmere ved, da nævnte Iltog, som er For-, henholdsvis Efterløber for Eksprestogene 93 og 74, allerede af den Grund ikke kan undværes, at den lokale og gennemgaaende Færdsel, der hviler paa Togparrene 91/93 og 74/76, er for stor til at samles paa et Tog i hver Retning.

Sluttelig tillader man sig at gøre opmærksom paa, at Gedserekspresstoget fra København 11^{05} Fm., henholdsvis til København $6\frac{41}{}$ Em., begge have de samme Forbindelser med Sverige og Norge som Sassnitzrutens tilsvarende Tog, og at de nuværende indarbejdede Gedsernatekspresstog, København Afg. $8\frac{10}{}$ Em., henholdsvis Ank. 9^{42} Fm., giver meget gunstige Forbindelser udover Berlin og Hamborg, hvorfor en Forlægning af disse Tog i den omtalte Retning kun vilde være et reelt Tab for Gedserruten.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag B

København B., den 22. Maj 1912.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Hoslagt tilbagesendes det med Ministeriets Skrivelser af 14., 28. og 30. Marts, 3., 12. og 17. April — 2385 7 a—k — til Erklæring modtagne Andragende fra Trafikudvalget for Holbæk Amts østlige Del, repræsenteret ved Postmester Th. Kornerup, og fra forskellige Foreninger om nogle nærmere angivne Forandringer i Toggangen paa Kalundborgbanen m. m.

I denne Anledning tillader Generaldirektionen sig at udtale følgende:

Andragendet lægger en altfor stærk og tilmed ganske ensidig Vægt paa at give Kalundborgbanen en særlig begunstiget Stilling, og det tager ikke Hensyn til de mange andre Interesser, som de i Andragendet nævnte Tog skal varetage.

Saaledes er den nuværende Ordning af Togforbindelserne til og fra Mellemstationerne paa Strækningen Roskilde—København i det væsentlige baseret paa, at det store Kontingent af rejsende, som disse Stationer leverer, befordres med Syd-, Vest- og Nordvestbanens Persontog, som derfor standser undtagen et Tog i hver Retning ad hver af Strækningerne Syd- og Nordvestbanen samt to udkørende Tog til Vestbanen. Naar Kalundborgbanen nu kræver en Særstilling ved sit Ønske om at faa endnu fem Kalundborgbanetog til at køre forbi de nævnte Mellemstationer, maa man gøre opmærksom paa, at Kalundborgbanens Kontingent til Trafiken er ikke saa lidt mindre end Syd-, henholdsvis Vestbanens, og at det derfor vilde være irrationelt og uholdbart at imødekomme Kalundborgbanens Ønsker, naar ikke ogsaa Syd- og Vestbanepersontogene bleve gennemkørende. Man vilde imidlertid ved at lade alle disse Tog køre igennem mellem Roskilde og København blive ført til at skulle betjene de omhandlede Mellemstationer, hvis Rejsemuligheder ikke kan indskrænkes, alene ved lokale Tog, en kostbar Togudvidelse, som Trafikens Størrelse ikke gør nødvendig, og som paa denne allerede meget stærkt trafikerede Linie endda ikke er gennemførlig paa aktuelle Tider.

Hvad angaar Andragendets Henvisning til, at nogle af de deri foreslaaede Forandringer vilde medføre, at man kunde rejse paa *en* Dag frem og tilbage mellem Frederiksværk, Gilleleje m. m. paa den ene Side og Kalundborg paa den anden, da maa man mene, at Savnet af denne Mulighed er mere tænkt end følt, idet man i de mange Aar, de paagældende Baner har bestaaet, aldrig tidligere har mødt Klager derover. Man skal herefter gennemgaa hvert af Andragendets Punkter:

Ad 1. Ønsket om, at Tog 154, Kalundborg Afg. 5^{22} Fm., ophører at standse mellem Roskilde og København og faar Tilslutning til Tog 305, Københavns Nordbanegaard Afg. 8^{33} Fm.

Tog 154's Ankomsttid til København Kl. 8^{39} Fm. passer særlig godt for de Passagerer, hvis Mødetid i deres Virksomhed er Kl. 9, og et Tog i denne Plan er derfor ganske uundværligt for Mellemstationerne paa Strækningen Roskilde—København, hvor Tog 154 optager flere rejsende, end det faar fra hele Strækningen Kalundborg—Roskilde. Hvis Tog 154 kørte igennem uden Ophold som ønsket, kunde det efterfølgende, standsende Sydbanetog 70 derfor ikke i sin nuværende Plan med Ank. København 8^{55} Fm. erstatte det nuværende Tog 154's Betydning

for Mellemstationerne. Et nyt standsende Tog Roskilde—København som det nuværende Tog 154 kunde af Hensyn til den øvrige Toggang imidlertid ikke planlægges, og Omlægning af Togene 154 og 70 for at gennemføre Tog 154 uden Standsning og derefter bringe Tog 70 passende tidligere end nu over Strækningen Roskilde—København vilde kræve Tidligerelægning af hvert af disse Tog paa mindst ½ Time, hvilket for Hovedmængden af Kalundborg- og Sydbanens rejsende vil være en stor Ulempe, hvorhos det ved Tjenestetidens Forlængelse vilde fremkalde forøgede Udgifter, og endelig vilde det kræve Tidligerelægning af Odsherredsbanens og østsjællandske Banes i Forvejen tidlige Morgentog, Afg. Nykøbing S. 4^{30} Fm., henholdsvis Rødvig 5^{10} Fm.

Tilvejebringelsen af den ønskede Forbindelse mellem Tog 154 og Nordbanetog 305, Afg. Københavns Nordbanegaard 8^{33} Fm., ved Senerelægning af Tog 305 vilde af Hensyn til den øvrige Toggang for Tiden kun kunne ske ved at fremføre Tog 305 ca. ½ Time senere, men herved vilde bl. a. de udkørende Nordbanetogs Fordeling over Formiddagstimerne blive uheldigere, og den med Eksprestog 12 Kl. 8^{12} Fm. fra Jylland og Fyen kommende Hovedpost til Videresendelse med Tog 305 blive opholdt ligesom de rejsende i denne og andre Forbindelser; endelig maatte de i Hillerød med Tog 305 korresponderende Privatbanetog til Frederiksværk, Helsinge og Gilleleje senerelægges. Det er ganske klart, at en Imødekommen af Ønsket vilde være til stor Gene for en Mængde Interesser og kun til Fordel for enkelte.

Ad 2. Ønsket om, at Tog 153, Afg. København 7^{53} Fm., ophører at standse mellem Valby og Roskilde og kommer ca. 11 Minutter tidligere til Holbæk for at krydse et tidligerelagt Tog 158 i Holbæk (jfr. Punkt 4 og 5).

Tog 153's Gennemkørsel vilde være en stor Ulempe for de mange rejsende til og fra Mellemstationerne paa Strækningen Valby—Roskilde og derhos afbryde nuværende Forbindelser til disse Stationer fra andre Baneliniers (Frederikssund og Nordbanen) første Morgentog mod København.

Ligeledes vilde Forbindelsen i Tølløse fra Høng-Tølløsebanens Tog 2 gaa tabt, da dette Tog, der i Høng har Forbindelse fra Tog 221 (jfr. Punkt 4), ligger meget spændt og sikkert ikke kan fremskyndes de 10 Minutter, som Tog 153 skulde gaa tidligere fra Tølløse, og endelig kan Tog 158, der i Værslev har Forbindelse fra Tog 221, ikke komme saa meget tidligere til Holbæk, at det kan krydse Tog 153 der.

Ad 3. Ønsket om, at Tog 155 sendes ca. 10 Minutter senere fra København, altsaa 9^{30}, for at faa Forbindelse fra Tog 306, Københavns Nordbanegaard Ank. 9^{14} Fm.

Senerelægning af Tog 155 vilde bl. a. medføre Tidligerelægning paa ca. ¼ Time af Kalundborg—Værslev—Slagelsetog 226, Kalundborg Afg. 11^{25} Fm., hvad der er ganske imod Egnens tidligere Ønsker, idet Opholdet i Kalundborg fra Tog 221 til Tog 226 har været for knebent til Formiddagsforretningernes Besørgelse, hvorfor Tog 226 lagdes ca. 1 Time senere. Sammenlignet med de opnaaede Fordele synes Ofret ved Senerelægningen af Tog 155 for stort, idet man ogsaa her vilde ofre det større Antal rejsendes Interesser for de enkeltes. Tog 306 kan af Hensyn til Færgeforbindelsen i Helsingør og til de øvrige Tog, der paa denne Tid af Dagen kommer ind til Københavns Nordbanegaard, ikke anbringes tidligere i København.

Iøvrigt vil Forbindelse mellem Togene 306 og 155 antagelig kunne tilvejebringes, naar Nordbanetogene efter Ibrugtagningen af Boulevardbanen føres ind til Personbanegaarden.

Ad 4 og 5. Ønskerne om, *at* Tog 221, Slagelse Afg. 7^{10} Fm., fremskyndes saa meget i Ankomsten til Værslev, at det tilsluttende Tog 158, Kalundborg Afg. 8^{33} Fm., kan tidligerelægges og komme 15 Minutter tidligere til Roskilde i Tilslutning til Sydbaneiltog 71, og *at* Tog 158 ophører at standse mellem Roskilde og København.

Tog 221 kan af Hensyn til dets betydelige Benyttelse til Befordring af Kreaturer og letfordærvelige Varer ikke føres hurtigere over Strækningen, men ligger i sin nuværende Plan endda saa spændt, at Tilslutningen i Værslev til Tog

158 af og til glipper. En Del af de Sendinger af Ilgods og letfordærvelige Varer, som Tog 221 befordrer, faar det netop fra Tog 16 i Slagelse, og Andragendets Forslag om at lade Tog 221 gaa fra Slagelse uden Forbindelse med Tog 16 vilde derfor utvivlsomt skade mange Interesser; under disse Omstændigheder skal man ikke komme nærmere ind paa Andragendets Forslag om at lade Eksprestogene 14 og 12 standse i Slagelse.

Da Tog 221 saaledes ligger fast, kan Tog 158 ikke som ønsket lægges saa meget tidligere, at det i Roskilde korresponderer med Sydbaneiltog 71, men der er forøvrigt ogsaa allerede ved Persontogene 154 og 67 en god Forbindelse fra Kalundborgbanen til alle Stationerne paa Strækningen mellem Roskilde og Gedser, paa hvilken sidste Station Tog 67 har Forbindelse med Eksprestogsfærgen til Warnemünde. At Høng—Tølløsebanen anbringer sit første Morgentog for sent i Tølløse til at naa Tog 154, bør eventuelt afhjælpes ved Foranstaltninger fra Privatbanen.

Skulde Tog 158 ophøre at standse mellem Roskilde og København, maatte det efterfølgende Sydbanetog 80 have Ophold, hvorved Sydbanen altsaa vilde miste et Gode til Fordel for Kalundborgbanen, men da Tog 80 er første Forbindelsestog fra Lolland, vilde de rejsende derfra faa deres i Forvejen ret lange Befordringstid forlænget, hvad man ikke kan anse for forsvarligt.

Ad 6. Ønsket om, at Tog 163, Afg. København 4^{28} Em., maa ophøre at standse mellem København og Roskilde.

Dette Tog benyttes nu daglig af ca. 100 rejsende til og fra Mellemstationerne paa Strækningen København—Roskilde, og dets Gennemkørsel vil derfor kræve et nyt Tog med tilhørende Returtog, altsaa paaføre Statsbanerne Udgifter til en ellers unødvendig Togforøgelse. Senerelægningen fra København vilde forøvrigt kun blive 14 Minutter.

Ad 7. Ønsket om, at Tog 168, København Ank. 9^{25} Em., bliver gennemkørende Roskilde—København, saa at det faar Forbindelse med Tog 333, Københavns Nordbanegaard Afg. $9^{?}$ Em., og dermed til de i Hillerød tilsluttende Privatbaner og i Helsingør 4 Gange ugentlig til Hornbækbanen.

Gennemkørselen af Tog 168 vilde medføre, at rejsende fra Kalundborgbanen til Stationerne mellem Roskilde og København maatte vente ½ Time i Roskilde paa Viderebefordring med Tog 96, og navnlig da Tog 168 er sidste Tog fra Kalundborgbanen paa Hverdage, maa der regnes med adskillige rejsende i denne Forbindelse, medens det Antal, der vilde benytte den foreslaaede Forbindelse til Privatbanerne, sikkert vilde være ganske forsvindende. Man kan derfor ikke anbefale, at Tog 168 bliver gennemkørende, og skal iøvrigt gøre opmærksom paa, at Toget nu har Forbindelse til alle Stationer paa Nord- og Kystbanen undtagen de 4 Ugedage til Fredensborg og Kvistgaard. Tog 333 kan af Hensyn til Forbindelsen i Snekkersten med det sidste indadkørende Kystbanetog ikke lægges senere.

Holbæk Amts Landboforening har til sin Underskrift paa det heromhandlede Andragende ladet knytte en almindelig Bemærkning om, at Foreningen yderligere ønsker en indgribende Forandring i Toggangen paa Nordvestbanen. Dette er efter Generaldirektionens Opfattelse et noget mærkeligt Standpunkt, da Foreningen dog har sluttet sig til Forslaget, der for næsten ethvert af Kalundborgbanens Tog foreskriver en paa Minutter udregnet Køreplan, hvorfor der ikke synes at blive Plads for Ønskerne om en yderligere gennemgribende Forandring af den hele Toggang. Da disse Ønsker imidlertid ikke er nærmere præciserede, savner man tilstrækkeligt Grundlag til at udtale sig om dette Forhold.

Da det heller ikke af Andragendet fremgaar, hvilke Interesser de paagældende Underskrivere har villet give Udtryk ved deres Sympatitilkendegivelse overfor de af Postmester Kornerup i »Børsen« for den 11. og 17. Februar i Aar fremsatte Køreplansforslag, der forøvrigt er en Række vidtsvævende og løst underbyggede Tankeeksperimenter, tillader man sig at formene, at der ikke er tilstrækkelig Anledning til paa dette Sted nærmere at komme ind paa disse Forslag, saa meget mindre som Ministeriet ved Skrivelse af 9. ds. — E 1358 — netop har forlangt særlig Erklæring om Postmester Kornerups Forslag angaaende Gedserruten.

Dansk Fiskeriforening.

Bilag 41.

København K., den 4. April 1913.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Idet man herved fremsender i Afskrift 12 Eksemplarer af førte Forhandlinger med Ministeriet for offentlige Arbejder omhandlende Fragt af Fisk paa Statsbanerne, anmoder man høfligst om, at Sagen maa blive forelagt for og behandlet i Statsbaneudvalget af 1911 ved dets næste Møde, samt at Udvalget vil tage Sagen under velvillig Overvejelse og søge fremskaffet tidssvarende Fisketransport paa Statens Jernbaner.

De i Afskrift vedlagte Skrivelser ere:

1. Skrivelse til Ministeriet for offentlige Arbejder af 15. Maj 1912,
2. Ministeriets Svarskrivelse af 13. Juli 1912 med 1 Bilag,
3. Skrivelse til Ministeriet for offentlige Arbejder af 3. April d. A.

For Dansk Fiskeriforening
ærbødigst
J. N. Sølling.

For Danmarks Fiskehandler- og Havfiskeriforening:
K. M. Vendsyssel,
Formand.

Videbæk.

Dansk Fiskeriforening.

Underbilag A.

København, den 15. Maj 1912.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Dansk Fiskeriforening andrager herved det høje Ministerium om hurtigst muligt at lade undersøge, om Fiskeforsendelserne fra Kalundborg og Holbæk til København fremsendes efter de reglementariske Bestemmelser, der ere givne for Forsendelse af Fisk paa de danske Statsbaner.

Som Begrundelse af dette vort ærbødige Andragende anføres: Fisk, der i den senere Tid er indleveret i Kalundborg paa hvidt Fragtbrev til Tog 158 (Afgang fra Kalundborg 8^{33} Fm.), kunde tidligere forsendes paa hvidt Fragtbrev og ankomme til København Kl. 12^{04} Middag, og Fisk, der tidligere indleveredes til Tog 162 (Afgang fra Kalundborg 1^{03} Middag), ankom tidligere til København Kl. 4^{05} Em.

Det meddeles, at nu forlanger Generaldirektoratet, at Fisken skal forsendes som Ekspresgods for at ekspederes som tidligere med nævnte Tog, i modsat Fald afsendes Fisken med Godstog (Slæbere), der ankommer til København henholdsvis mellem Kl. 3 og 4 og Kl. 6 og 7 Em., i begge Tilfælde for sent til Torvesalg i København eller til Eksport til Sverige og Tyskland.

Hvis Bestemmelsen opretholdes, vil dette medføre, at Forsendelserne af fersk Fisk fra Kalundborg og Holbæk ophører, da Fisken ikke kan bære den høje Fragtpris. At Fiskerne herved lider enorme Tab maa anses for selvindlysende.

Da Fiskerne igennem en Aarrække har indrettet sig paa den tidligere gængse Transportpris, ja, mange har købt Hus og Grund med de tilvante Forhold for Øje, vil det forstaas, at de ved det aldeles uventede Krav fra Jernbaneautoriteterne, hvortil der ikke kendes noget Sidestykke i andre Landsdele, har henvendt sig til Dansk Fiskeriforening for at søge Forholdet ordnet, som det tidligere har været. Det samme, der gælder for Kalundborg, gælder ogsaa for Holbæk.

Det er tillige meddelt, at Mælk fremdeles befordres efter de gamle Regler. Man beder derfor det høje Ministerium lade undersøge, om dette er Tilfældet, idet man gør opmærksom paa, at Fisk er en mindst lige saa let fordærvelig Vare som Mælk.

Da Dansk Fiskeriforening ikke har modtaget lignende Klager fra andre Dele af Landet og ikke er bleven meddelt, at der er foretaget lovmæssige Trafikforandringer vedrørende Transporten af Fisk, tillader man sig i Ærbødighed at andrage om, at det høje Ministerium foranstalter en nøje Undersøgelse af Sagen og dernæst meddeler Foreningen Oplysning om omskrevne Sag.

P. B. V.

I Ærbødighed

sign. **J. N. Sølling.**

Videbæk.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Underbilag B.

København, den 13. Juli 1912.

Til Bestyrelsen for Dansk Fiskeriforening,

København.

I Skrivelse af 15. Maj d. A. har Bestyrelsen besværet sig over den Maade, hvorpaa Statsbanerne besørge Fisketransporter fra Kalundborg og Holbæk.

I denne Anledning skal man herved tjenstlig fremsende en Afskrift af en fra Generaldirektionen for Statsbanerne over Sagen indhentet Erklæring af 26. f. M., til hvilken man kan henholde sig.

P. M. V.

Fr. Nordlien.

Frederik V. Petersen,
Fm.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag C.

København B., den 26. Juni 1912.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ved Tilbagesendelsen af det med Ministeriets Skrivelse af 25. f. M. fulgte Bilag — J. Nr. 3387 —, hvori »Dansk Fiskeriforening« besværer sig over Fisketransporten fra Kalundborg og Holbæk til København, skal man oplyse, at der fra 5. Maj d. A. er traadt ny Regler i Kraft for Befordring af Ilgods og letfordærvelige Varer paa Statsbanerne.

Forinden dette Tidspunkt befordredes Ilgods og letfordærvelige Varer uden nogen væsentlig Indskrænkning med alle Persontog paa Sjælland-Falster. Kun paa Nord-, Kyst- og Frederikssundbanen samt en Del Strækninger i Jylland-Fyn har Ilgods og navnlig letfordærvelige Varer paa hvidt Fragtbrev været henvist til Befordring med bestemte Tog.

Efter Ibrugtagningen af den ny Personbanegaard i København er det ikke muligt som tidligere at aflæsse større Partier Fisk og lignende paa Persontogenes Ankomstperron, og man var derfor henvist til efter ethvert Persontogs Ankomst at rangere Bagagevognen og eventuelle andre Vogne med Ilgods og letfordærvelige Varer fra Personbanegaarden til Ilgodsekspeditionen paa Godsbanegaarden, og en lignende Transport i modsat Retning maatte finde Sted for de udgaaende Togs Vedkommende.

En saadan Fremgangsmaade viste det sig umuligt at opretholde, og da det af Hensyn til Persontogenes rettidige Fremførsel var nødvendigt at indskrænke Befordringen af Ilgods og letfordærvelige Varer i visse Tog, blev der udarbejdet ny Planer, der tog Sigte paa *dels* at lette de Persontog, som det havde vist sig umuligt at gennemføre planmæssigt, *dels* at ordne Befordringen saaledes, at Godset førtes regelmæssigt igennem til Bestemmelsesstationerne med færrest mulige Omlæsninger undervejs, og *dels*, at Godset fra og til Københavns Ilgodsekspedition i saa vid Udstrækning som muligt befordres med Godstog direkte fra og til Godsbanegaarden, saa at den besværlige Rangering til og fra Personbanegaarden blev betydelig indskrænket.

De ny Planer, der nu har været i Kraft i ca. 1½ Maaned, har i det hele og store virket fuldt ud tilfredsstillende.

Naturligvis vil enhver Indskrænkning i Togbenyttelsen — navnlig i Begyndelsen — vække Mishag hos Forsenderne, og man har derfor ved Planernes Udarbejdelse kun indskrænket Befordringen i de Tog, som det var absolut nødvendigt at lette.

Dette gælder saaledes for det i Klagen nævnte Persontog 158, Afgang fra Kalundborg Kl. 8^{33} Fm. og fra Holbæk Kl. 9^{59} Fm.

Til Trods for, at der efterhaanden er givet dette Tog længere og længere Opholdstid paa Landstationerne (2—6 Min.), ankom det dog forinden de ny Planers Ikrafttræden saa godt som daglig med en ret betydelig Forsinkelse til Roskilde og foranledigede derved jævnlig Forsinkelse paa andre Tog fra Syd- og Vestbanen.

Da det saa godt som udelukkende er Mælk og Fisk, der er til Befordring med Tog 158, kunde Toget kun lettes ved at udskyde Godset til selve Strækningen og til Københavns Ilgodsekspedition. Dette Gods blev henvist til Befordring med Godstog 2158, Afgang fra Kalundborg Kl. 8^{10} Fm., fra Holbæk Kl. 11^{26} Fm., Ankomst Københavns Godsbanegaard Kl. 2^{43} Em.

Kort efter de ny Planers Ikrafttræden fremkom der fra Københavns Mejeri en indtrængende Anmodning om at faa Mælken til København befordret paa de gamle Vilkaar, dels fordi Mælken i den varme Aarstid ikke kunde taale den langsommere Befordring, og dels fordi Modtageren havde fast Kontrakt med de paagældende Mejerier og som Følge heraf vilde lide et betydeligt Tab, naar han skulde betale højere Fragt end forudsat.

Da Mælken til Dels fremkommer i saa store Partier, at der kan læsses særlig Vogn, som uden Forsinkelse kan medgives Toget i Holbæk, gik man ind paa foreløbig at befordre Mælken paa de gamle Vilkaar. Samtidig gav man Tilladelse til, at Fisk, som ønskedes befordret med Tog 158 til København, kunde indleveres paa rødt Fragtbrev (Fragtgodstakst + 50 pCt.).

Foruden med ovennævnte Godstog kan Fisk paa hvidt Fragtbrev (Fragtgodstakst) befordres med det Kl. 5^{30} Fm. fra Kalundborg og Kl. 6^{39} Fm. fra Holbæk afgaaende Persontog. Fisken videresendes da med et Ilgodstog (2012) fra Roskilde, Ankomst Kl. 9^{25} Fm. paa Københavns Godsbanegaard.

Fisk paa hvidt Fragtbrev befordres ligeledes med Persontog 162 (Kalundborg Afg. Kl. 1^{03} Em., Holbæk Afg. Kl. 2^{22} Em.).

Videresendelsen fra Roskilde foregaar med det først afgaaende Godstog (2020), der ankommer til Københavns Godsbanegaard Kl. 6^{20} Em.

Endvidere med Persontog 168 (Kalundborg Afg. Kl. 5^{53} Em., Holbæk Afg. Kl. 7^{17} Em.), Ankomst Københavns Personbanegaard Kl. 9^{25} Em.

Der er saaledes Lejlighed til 4 Gange daglig at kunne sende Fisk paa hvidt Fragtbrev fra Kalundborg og Holbæk til København, og dette maa anses for fuldt ud tilstrækkeligt.

At man kort efter de ny Planers Ikrafttræden gav Tilladelse til Fisks Befordring paa rødt Fragtbrev med Tog 158, var en Følge af, at man modtog Klage over, at Fisken fra Nordvestbanen, naar den først indgik med Godstoget Kl. 2^{43} Em., ikke kunde naa rettidigt til Videresendelse med Skib til Sverige.

For at muliggøre dette maatte Fisken indgaa med Tog 158, og for ikke at faa større Partier Fisk til Befordring med dette Tog end absolut nødvendigt, blev rødt Fragtbrev forlangt.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmødet den 25. ds. under Nr. 1013.

sign. **Rimestad,**
kst.

R. Haarløv,
Fm.

Dansk Fiskeriforening.

Underbilag D.

København, den 3. April 1913.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Idet man erkender Modtagelsen af det høje Ministeriums Skrivelse af 13. Juli f. A., J. N. 3387 C, Brev Nr. E. 2029 vedlagt Afskrift af en fra Generaldirektionen for Statsbanerne over Sagen indhentet Erklæring af 26. Juni f. A., skal man i Ærbødighed meddele, at Sagen, der har overordentlig Betydning saavel for Fisker som Fiskehandlere, efter Modtagelsen af Ministeriets ovennævnte Skrivelse har været behandlet af et Udvalg nedsat af Dansk Fiskeriforening og Danmarks Fiskehandler- og Havfiskeriforening, og dette Udvalg har indstillet, at nævnte Foreninger til det høje Ministerium fremsender nedenanførte om Sagen:

Det er Udvalget aldeles uforstaaeligt, at Bygningen af en ny *tidssvarende* Banegaard i København kan medføre saadanne Ulemper for Befordringen af Ilgods og letfordærvelige Varer, saa disse ikke kan ekspederes saa prompte som under de gamle Banegaardsforhold; da det desuden fremgaar af Skrivelsen, at den store Mælketransport fremdeles besørges gennemført med samme Tog og paa samme Maade som tidligere, saa det kun er Fisk, der rammes af det nye Reglement, bliver Sagen endnu mere uforstaaelig, idet man formener, at der lige saa godt for Fisketransporten som for Mælken kan medsendes særlig Vogn.

Naar det anføres, at det er Hensynet til det betydelige Tab, der vilde paaføres Mejerierne, om man ikke imødekom deres Andragende om, at det nye Reglement ikke opretholdes for Mælketransporten, skal anføres, at der ved det nye Reglement ikke alene er paaført Fiskerne og Fiskehandlerne betydelige Tab, men at Reglementet i mange Tilfælde har været aldeles ruinerende for Fiskerierhvervet.

Naar det i Skrivelsen henvises til, at der er Lejlighed til 4 Gange daglig at fremsende Fisk fra Kalundborg til København paa hvidt Fragtbrev, har man selvfølgelig ikke været uvidende herom, men selv om der kan sendes Fisk 10 Gange daglig paa hvidt Fragtbrev, gavner dette jo ikke Fiskerne for *en Øre*, naar det Tog, der kan bringe Fisken tidsmæssigt frem til Markedet, ikke kan benyttes. — Ved Massefangst af Sild, hvor Priserne ofte trykkes ned til meget smaa Priser, vil Silden ikke kunne bære en Forhøjelse af Fragtpriserne af 50 pCt.

Det er jo nemlig saaledes, at der paa de indtil 5. Maj f. A. gældende Regler gennem mange Aar er opbygget og udviklet en Transport af Fisk paa omskrevne Banestrækning, der har gjort det muligt at udvide og udnytte Fiskeriet paa en Maade, som nu uden noget som helst Varsel er standset, og hvorved mange Fiskere, der i Tillid til, at Statens Jernbanestyrelse ikke kunne indføre saadanne Tilbageskridt i Fisketransporten, saa Erhvervet delvis ødelægges, har bygget eller købt Boliger i Kalundborg og Holbæk. For mange af disse Fiskere er det nye Reglement, der som et Lyn fra en klar Himmel aldeles uventet slog ned paa dem, aldeles ruinerende.

Man andrager derfor det høje Ministerium om at genindføre de før 5. Maj f. A. gældende Fragtbestemmelser paa nævnte Banestrækning, saaledes at Fisken, som tidligere, kan naa København saa tidlig, saa den kan anbringes paa det københavnske Marked samme Dag eller eksporteres videre til Udlandet.

Man andrager tillige om, at der fremtidig, før der udstedes Reglementer, der fordyrer eller sinker Transporten af Fisk, forhandles med nævnte Foreninger om Sagen.

Endelig andrager man om, at der gennem en nedsat Kommission, hvori nævnte Foreninger repræsenteres, eller paa anden praktisk Maade bliver optaget

en Forhandling mellem Ministeriet og Fiskerierhvervet om Forslag til en praktisk Ordning af Fisketransporten i Danmark.

Som Begrundelse af sidstnævnte Andragende tillader man sig at anføre:

Der findes intet nationalt Erhverv, der i den Grad som Fiskeriet er afhængig af Transportforholdene, fordi intet andet Erhverv producerer eller fremskaffer et saa letfordærveligt Fødemiddel. — Indtægten af Fiskeriet her i Landet er i de sidste 10 Aar ved Anskaffelse af Motorbaade og store nye moderne Redskaber fordoblet, men Anskaffelsen af Motorbaade og Redskaber har tillige medført, at Flertallet af Landets Fiskere har paataget sig store Gældsforpligtelser for at kunne anskaffe et Materiel, der gjorde det muligt at optage Konkurrencen med Nabolandenes Fiskere i de Landet omliggende Have.

Betydningen af at støtte Fiskerne i nævnte Nyanskaffelser er forlængst anerkendt af Regering og Rigsdag; gennem Laaneloven for Fiskere har Staten direkte bidraget til og paa en Maade indirekte opfordret Fiskerne til at anspænde sig til det yderste for at følge med i Kappestriden med Udlandets Fiskere i Østersøen, Kattegat, Skagerrak og Vesterhavet, og man kan derfor heller ikke tænke sig andet, end at det høje Ministerium, Regering og Rigsdag vil gøre sit yderste til at frembringe saa tidssvarende og stabile Transportforhold, saa Fiskerne med nogen Tryghed kan fundere deres Erhverv paa tidssvarende Maade.

Som nævnt er Fiskerierhvervet *mere end noget andet Erhverv* afhængig af Transportforholdene, og Sagen har derfor en saa stor almindelig nationaløkonomisk Betydning, saa det vilde være aldeles urimeligt ikke at søge Sagen løst paa tidssvarende Maade.

Landet har ofret Millioner paa Fiskerihavne, har givet Fiskerne Millionlaan til Anskaffelse af Fartøjer og Fiskeriredskaber; skal disse Millioner nationaløkonomisk set forrentes, skal den paabegyndte Udvilking fortsættes, maa Transporten af Fisk ordnes paa tidssvarende Maade; Udviklingen er bogstavelig talt afhængig heraf.

Af Hensyn hertil andrager man i Henhold til anførte om, at dette vort ærbødige Andragende imødekommes, og at Sagen fremmes saa hurtigt, som det er muligt.

I Ærbødighed

For Dansk Fiskeriforening:

sign. **J. N. Sølling.**

For Danmarks Fiskehandler- og Havfiskeriforening:

sign. **K. M. Vendsyssel,**
Fmd.

Videbæk.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Kjøbenhavn B., den 25. Juni 1912.

3 Bilag.

Bilag 42.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Anledning af Udvalgets Skrivelse af 17. f. M. tillader man sig at meddele følgende om de i Skrivelsen rejste Spørgsmaal:

ad 1. De Stationer, fra hvilke der ved Statsbanernes Foranstaltning finder Godsudkørsel Sted, ere optagne i vedlagte Ordre J. 603 Punkt 23 (Side 678), i hvilket tillige er givet supplerende Bestemmelser til § 15 i Godsreglementet, hvori det omhandlede Forhold er behandlet.

Om Udkørslen ved disse Stationer afsluttes Overenskomster af Trafikbestyrerne efter forudgaaende Udbydelse. Overenskomsten afsluttes paa en Formular som vedlagte, der tillige anvendes ved Overenskomst om Rangerarbejde. Gælder Overenskomsten kun Udkørsel, benyttes § 9 ikke.

Til nærmere Belysning vedlægges Genpart af en gældende Overenskomst.

ad 2. Paa en hel Del Stationer findes der mindre Rum eller faste eller løse Skabe til Brug som Garderobe. Disse Rum og Indretninger ere imidlertid overalt meget primitive, hvorfor man, naar man flere Gange har haft Spørgsmaalet om eventuel Afgift af disse under Overvejelse, atter har opgivet Tanken, da dens Virkeliggørelse utvivlsomt vilde fremkalde Krav fra Indehaveren om Indretning af bedre Lokaliteter, og Udgifterne ved de dermed følgende Udvidelsesarbejder vilde næppe staa i rimeligt Forhold til den Afgift, der kunde forventes. Man har derefter de fleste Steder slet ikke ladet afslutte Overenskomster, men ladet de stedlige Rengøringskoner opbevare Garderobesager, hvorved man har opnaaet en billigere Rengøring. Man har dog stillet den Fordring, at Ansvaret for Godset paahviler Garderobeholderen, der skal holde det assureret mod Ildsvaade og Tyveri. Kun paa Københavns Nordbane- og Holtebanegaard samt paa Næstved og Slagelse Station er der afsluttet Overenskomst om saadanne Garderober uden Afgift.

Paa Københavns Personbanegaard, Østerbro, Odense og Helsingør Station findes Garderober, for hvilke der er afsluttet Overenskomst mod Afgift. Af disse har Garderobeholdet paa det første Sted været udbudt, hvorved det højeste Bud antoges, og det sidste Sted vil det blive udbudt fra 1. Oktober d. A., idet det er bleven ledigt ved Dødsfald.

I Hillerød findes der en særskilt Garderobebygning opført af Statsbanerne efter derom, af den nuværende Indehaver, fremsat Ønske, men i den paagældende Overenskomst har man forlangt en aarlig Husleje paa 200 Kr. til Amortisation m. v. af Byggeudgifterne, medens en egentlig Afgift er gjort afhængig af Indehaverens Indtægt, kontrolleret ved den forlangte Bogføring, efter hvilken man ikke hidtil har fundet Anledning til at tage saadan særlig Afgift.

Foruden de foran omhandlede Garderober findes der paa følgende Stationer opført Cyklestalde, der drives i Forbindelse med Garderobehold: Københavns Klampenborgstation, Lyngby, Holte, Klampenborg og Rungsted Station, samt paa Østerbro og Vedbæk Stationer Cyklestalde, der ikke ere knyttede sammen med Garderobehold. Alle disse svare i Øjeblikket ingen egentlig Afgift, men der betales

Arealleje for Rungsted og Vedbæk Stations Vedkommende. Cyklestaldene er nemlig i sin Tid opførte uden Udgift for Statsbanerne, og man har derefter ikke den Gang betinget sig nogen Afgift. Derimod er Tilladelsen kun givet rent personligt, idet man enten har forlangt Bygningerne fjernede ved Overenskomstens Opsigelse eller har gjort Overdragelse betinget af Statsbanernes Samtykke og derved stillet i Udsigt, at man i saa Fald vilde forlange Afgift, eventuelt af Statsbanerne autoriseret og kontrolleret Bogføring, for derigennem at blive sat i Stand til at vurdere Entreprisen.

ad 3. Der findes Ishus paa følgende Stationer:

Aalborg, Esbjerg, Fredericia, Hjørring, Horsens, Københavns Godsbanegaard, Næstved, Nørre-Sundby, Odense, Randers, Roskilde, Skanderborg, Skive og Slagelse.

Med Hensyn til de økonomiske Forhold vedrørende Isleveringen skal man oplyse, at Udgiften til en Islevering, derunder Ishusenes Fyldning og Isens Lempning fra Ishusene til Vognenes Iskasser m. m., for Vinteren 1910—11 — en mild Vinter — androg ca. 21,500 Kr., og de Isgebyrer, Statsbanerne oppebare, beløb sig til ca. 24,500 Kr. Nettoindtægten var ca. 3,000 Kr.

Denne vil forøvrigt kunne stille sig væsentligt gunstigere, naar det træffer ind med tilstrækkelig Frost til, at Ishusene kan fyldes med indenlandsk Natur-Is. Sommerens Temperaturforhold kunne paa den anden Side medføre større Svind samtidig med stigende Efterspørgsel efter Is, saaledes at Kunst-Is eller norsk Is maa anskaffes.

Helper.

Zachariae.

Tilbringning af Gods. R. § 15.

I Tilslutning til Bestemmelserne i Reglementets § 15 om Tilbringning af Gods meddeles følgende:

Ved nedennævnte Stationer har Jernbanen for Tiden indrettet Vognmandskørsel:

Aalborg	Hobro	Ribe
Aarhus H.	Holbæk	Ringkøbing
Aarhus Ø.	Holstebro	Ringsted
Assens	Holte	Roskilde
Birkerød	Horsens	Silkeborg
Charlottenlund	Kalundborg	Skanderborg
Esbjerg	Kolding	Skive
Fredensborg	Korsør	Skjelskør
Fredericia	Københavns Godsbanegaard	Slagelse
Frederiksberg	Køge	Sorø
Frederikshavn	Lyngby	Sorø Bystation
Frederikssund	Løgstør	Struer
Gentofte	Middelfart	Taastrup
Glostrup	Nyborg	Thisted
Grenaa	Nykøbing paa Falster	Valby
Haslev	Nykøbing paa Mors	Varde
Hellerup	Næstved	Vejle
Helsingør	Nørrebro	Viborg
Herning	Nørre-Sundby	Vordingborg
Hillerød	Odense	Østerbro samt
Hjørring	Randers	V. Fælledvej Billetsalgssted.

De med Vognmændene hvert enkelt Sted sluttede Overenskomster ville være alle vedkommende bekendte.

De i Punkt 21, 6. Stykke, omtalte Bøger, Formular Nr. A 872, bruges ogsaa af de dersteds nævnte Stationer, naar ankommet Gods under Udbringningen ikke kan afleveres, men maa tages tilbage, fordi Adressaten ikke er hjemme.

Naar en Adressat ved en af de fornævnte Stationer ikke ønsker det i Reglementet omhandlede Stykgods, der ellers tilbringes, udkørt af Jernbanens Vognmand, maa han afgive en Erklæring herom. Til denne bruges en trykt Blanket, af hvilken alle Stationer skulle have Eksemplarer.

Naar Mindstefragten (60 Øre) for let fordærvelige Varer paa rødt Fragtbrev kommer til Beregning, og Fragten regnet efter Takst 1 ogsaa vil udgøre 60 Øre, skal Varerne fra Stationer, hvor Jernbanen har indrettet Vognmandskørsel, og Adressaterne bo inden for den for Kørslen fastsatte Kreds, tilbringes uden særlig Betaling.

For ansattes Gods, som sendes frit over Banerne, skal Modtageren altid betale Kørelønnen.

Toldpligtigt Gods bringes efter Forlangende enten til Toldpakhusene ved Stationerne eller til Byens Toldpakhus eller Toldbod. Skal der efter Tariffen opkræves Kørepenge herfor, paaføres disse Fragtbrevene. Efter at Fragtbrevet er indløst, maa Stationerne ikke befatte sig med Transport af Toldgods, medmindre vedkommende Toldopsyn er villigt til at indestaa for, at de derved foranledigede Udgifter blive Stationerne godtgjorte.

Uemballerede Cykler henregnes til den Art Gods, som ikke egner sig til at sammenlæsses med andet Gods paa en Færdselsvogn. Ved Hjælp af den Stationerne leverede Fortegnelse over Gader og Veje, hvortil Gods udbringes fra Københavns Person- og Godsbanegaard samt Frederiksberg, Nørrebro, Østerbro og Hellerup Stationer, og de der tilføjede Oplysninger om Køretaksterne ville Afsendelsesstationerne i mange Tilfælde være i Stand til — selvfølgelig uden Ansvar for Statsbanerne — at yde Afsendere af Stykgods og Frimærkepakker Vejledning med Hensyn til, over hvilken af de nævnte Stationer Gods til Adressater i Hovedstaden og dens Forstæder hensigtsmæssigt kan sendes.

Fra Valby udbringes Frimærkepakker til Adressater, som bo i Københavns Godsbanegaards 3. Kørselsdistrikt (Valby), fra Vester Fælledvej udbringes Frimærkepakker til Adressater, som bo i den Del af Godsbanegaardens 2. Kørselsdistrikt, som ligger i den vestre Bydel.

Undertiden ligger en Adressats Bopæl i to eller flere Stationers Kørekreds. Bortset fra Betalingsspørgsmaalet vil Hensynet til Befordringens Hurtighed da i Reglen tale for, at Forsendere fra Stationer Vest for København bør foretrække Københavns Person- og Godsbanegaard eller Frederiksberg som Adressestation fremfor Nørrebro eller Østerbro.

Eksemplarer af nævnte Fortegnelse (Formular Nr. A 780) kan faas i Revisionen.

Underbilag B.

DE DANSKE STATSBANER.

Betingelser

for Udførelse af Kørselen paa ..... Station.

§ 1.

Det paahviler den Entreprenør, der overtager Kørselen paa ..... Station:

a) at rangere Jernbanevogne med eller uden Læs paa Stationen og ved Havnen,
b) at befordre Jernbanevogne med eller uden Læs mellem Stationen og Havnen,
c) at afhente i Byen alt det Gods, som Jernbanen forlanger afhentet,
d) at udbringe i Byen eller paa Toldboden alt det Gods, som Jernbanen forlanger udbragt,
e) at feje og renholde alle paa Stationen (derunder indbefattet hele dens Tilliggende, saasom Maskinværksteder, Oplagspladser m. v.) værende brolagte Pladser, Gaarde, Rendestene, Kvægramper, Retirader, Klosetter, Pissoirer, Skarnkasser m. v. samt at bortføre al Renovation, Sne og alt saa vel paa Stationen som paa Hestebanen sammenfejet Skarn.

Tilbringning af Gods maa som Regel kun foregaa i Tiden fra Kl. 6 Morgen til Kl. 9 Aften paa Søgnedage. Tilbringning uden for disse Tider sker kun efter

Adressatens Ønske og Stationens nærmere Bestemmelse. For al Tilbringning og Afhentning af Gods gælder den almindelige Regel, at den skal finde Sted efter Stationens Ordre til de af denne bestemte Tider og tilendebringes snarest muligt efter at Godset er overleveret Kørselsentreprenøren til Besørgelse. For Ekspresgods gælder dog den særlige Regel, at det skal være Adressaten i Hænde senest 6 Timer efter dets Ankomst til Stationen. Gods, blandt hvilket der findes Kolli af over 500 Kilograms Vægt, er ikke Genstand for Tilbringning og Afhentning.

§ 2.

Entreprenøren leverer.....Heste og .....Kuske det efter Stationsforstanderens Skøn fornødne Antal Heste og Kuske til Rangering af Jernbanevogne paa Stationen og ved Havnen. Stationsforstanderen eller den Jernbanebetjent, til hvem han har overdraget Rangeringen, raader derved frit saa vel over Kuskene som over Hestene. Ere Kuskene fraværende, er Stationen berettiget til at benytte Hestene, uden at der kan paaføres dem noget Ansvar, hvis Hestene lide Skade derved. Hestene skulle være til Stede paa Stationen og ved Havnen i den Arbejdstid, der fastsættes af Stationsforstanderen.

§ 3.

De Heste, som Entreprenøren benytter, saa vel til Rangeringen som til anden Kørsel for Jernbanen, skal være i god og kraftig Stand og i enhver Henseende skikkede til at udføre det overtagne Arbejde. Til Kuske maa kun ordentlige og paalidelige Folk antages, og Entreprenøren er i enhver Henseende ansvarlig for deres Opførsel. Paa Jernbanens Forlangende er Entreprenøren pligtig at skifte Kusk med 8 Dages Varsel. Hestenes Fodring og Pasning samt Staldens Rengøring paahviler Entreprenøren. Gødningen fra Stalden er hans Ejendom, men han maa rette sig efter Stationens Anvisning i Henseende til dens Bortførsel.

§ 4.

Entreprenøren besørger uden Ophold alt det Gods afhentet eller udbragt i Byen og paa Toldboden, som Stationen forlanger. Til denne Kørsel skal Entreprenøren anvende en rummelig Fjedervogn med Presenning. Han er pligtig at udbringe Fragtbreve og opkræve Fragt og øvrige Omkostninger samt eventuelr Efterkrav af alt det Gods, som Statsbanerne lade udbringe til Adressaterne ved ham. Han er ligeledes forpligtet til, paa bestemte Tider, som nærmere fastsættes af Stationen, at afhente Frimærkepakker og Fragtbreve paa de Indleveringssteder i Byen, som ere eller maatte blive oprettede, og til uden Ophold at aflevere dem paa Stationen. Naar han afhenter Gods, som er opført paa et saadant Fragtbrev, og dette ikke bærer Paategning om, at Godset ønskes afhentet af Jernbanen, maa han sørge for, at Afsenderen betaler ham Kørelønnen eller giver Fragtbrevet den anførte Paategning.

Gods, der udbringes paa Toldboden, er Entreprenøren pligtig at bringe ind i Toldpakhuset efter Toldvæsenets Anvisning.

§ 5.

Entreprenøren er ansvarlig for alt det Gods, der betros ham til Afhentning eller Udbringning, og er pligtig at erstatte enhver Skade, der maatte tilføjes det, saa vel som enhver Mangel. Saafremt Gods ved Overleveringen til ham er i beskadiget Stand, maa han straks gøre Indsigelse derimod. Entreprenøren er ligeledes ansvarlig for al den Skade, der ved Forsømmelighed fra hans eller hans Folks Side maatte blive tilføjet Jernbanen.

§ 6.

For de omhandlede Arbejder erholder Entreprenøren følgende Betaling:

a. For Rangering paa Stationen og i Havnen Kr. og for Renholdelse af Stationen, Bortførsel af Renovation, Sne m. v., Kr. , i alt Kr. maanedlig.
b. For Transport af Jernbanevogne med Læs over Hestebanen, ligegyldig i hvilken Retning:

For Transport af tomme Vogne erlægges ingen Betaling.

c. For Fragtbrevombæring og Fragtopkrævning Kr. pr. Maaned.

d. For at udbringe Ekspres- og Ilgods i Byen Øre for hver 50 kg. samlet Vægt, der er udbragt i Løbet af en Maaned.

e. For at udbringe Frimærkepakker Øre pr. Frimærke. For Afhentning erlægges ingen Betaling.

f. For Tilbringning eller Afhentning af Rejsegods:
for en Kuffert, Kasse eller lignende større Kolli, pr. Stk..... Øre
for en Hatæske, Vadsæk eller lignende mindre Kolli, pr. Stk..... —

g. For Tilbringning eller Afhentning af almindeligt Fragtgods samt for Afhentning af brugt Emballage, der er ekspederet paa eet Fragtbrev:
for en samlet Vægt af indtil 12½ kg inkl..... —
for Vægte fra 12½ kg. indtil 25 kg inkl..... —
- — - 25 - — 50 - — ..... —
- — - 50 - — 100 - — ..... —
- — - 100 - — 150 - — ..... —
- — - 150 - — 200 - — ..... —
samt for hver yderligere paabegyndte 50 kg inkl..... —

h. For Tilbringning af brugt Emballage, der er ekspederet paa eet Fragtbrev, pr. paabegyndte 50 kg.....Øre.

i. For at bringe Gods ind i Toldboden betales .....Øre i Arbejdspenge pr. 50 kg af hver enkelt Forsendelse. Dele af 50 kg regnes for 50 kg.

For Afhentning af Ekspres- og Ilgods, der er bestemt til Afsendelse med Banen, er Entreprenøren berettiget til at oppebære og beregne sig Godtgørelse efter Reglerne for Tilbringning og Afhentning af almindeligt Fragtgods. I Betalingen for Tilbringning og Afhentning indbefattes Op-, Ned-, Ind- eller Udbæring for de Godskollis Vedkommende, hvis Vægt eller Omfang ikke ere større, end at een Mand kan haandtere dem. Entreprenøren er dog ikke pligtig at fordele Godset i flere Etager eller i mere end eet Lokale.

Betalingen erlægges efter Stationens Opgørelse snarest muligt — i Reglen senest 14 Dage — efter Maanedens Udgang, undtagen for de under f, g og h omhandlede Præstationer, for hvilke Entreprenøren oppebærer Betaling af vedkommende Afsender eller Modtager.

§ 7.

Skulde Entreprenøren forsømme at udføre noget af de af ham overtagne Arbejder eller udføres det ikke i Overensstemmelse med de givne Anvisninger, er Stationen berettiget til at lade det udføre for hans Regning og at søge Dækning for de den derved paaførte Udgifter i hans Tilgodehavende hos Jernbanen eller paa anden Maade.

§ 8.

Entreprenøren kan fratræde med 3 Maaneders og afskediges af Jernbanen med 1 Maaneds Opsigelse.

§ 9.

Til Fyldestgørelse af de Krav, der maatte kunne rejses i Henhold til Forsikringsloven af 7. Januar 1898 i Anledning af Arbejderes Tilskadekomst eller Død paa Grund af Tilskadekomst, er Entreprenøren forpligtet til paa egen Bekostning at holde et saa stort Antal Arbejdere, som han til enhver Tid er nødt til at holde til Udførelsen af de i nærværende Kontrakt omhandlede Arbejder, ulykkesforsikrede i et anerkendt Forsikringsselskab.

Entreprenøren underkaster sig med Hensyn til denne Forsikring Statsbanernes Kontrol, der udøves af Stationsforstanderen.

Den Police, hvorefter Arbejderne ere forsikrede, skal forevises for og deponeres hos den, der paa Statsbanernes Vegne afslutter Kontrakten.

§ 10.

Til Sikkerhed for Opfyldelsen af samtlige ovenstaaende Betingelser stiller Entreprenøren en Kaution af .....Kr. enten ved antagelig Selvskyldnerkaution eller i saadanne rentebærende Papirer, som Statsbanerne finde antagelige. For saa

vidt der stilles Selvskyldnerkaution, er Entreprenøren forpligtet til i hvert Aars Januar Maaned at overlevere Stationen Leve- og Vederhæftighedsattester — udfærdigede af Øvrigheden — for sine Kautionister.

§ 11.

Kontraktens behørige Stempling paahviler Entreprenøren.

§ 12.

I Tilfælde af Søgsmaal er Entreprenøren pligtig at møde for den for Stationen gældende Forligskommission og ordinære Ret uden Hensyn til hans personlige Værneting samt underkastet den ved Forordningen af 25. Januar 1828 hjemlede hurtigere Retsforfølgning.

Underbilag C.

DE DANSKE STATSBANER.

Stempel 2 Kr.

Betingelser

for Udførelse af Kørselen paa ..... *N. N.* ..... Station.

§ 1.

Det paahviler den Entreprenør, der overtager Kørselen paa N. N. Station:

a. at rangere Jernbanevogne med eller uden Læs paa Stationen og ved Havnen,
b. at befordre Jernbanevogne med eller uden Læs mellem Stationen og Havnen,
c. at afhente i Byen alt det Gods, som Jernbanen forlanger afhentet,
d. at udbringe i Byen eller paa Toldboden alt det Gods, som Jernbanen forlanger udbragt.

Tilbringning af Gods maa som Regel kun foregaa i Tiden fra Kl. 6 Morgen til Kl. 9 Aften paa Søgnedage. Tilbringning uden for disse Tider sker kun efter Adressatens Ønske og Stationens nærmere Bestemmelse. For al Tilbringning og Afhentning af Gods gælder den almindelige Regel, at den skal finde Sted efter Stationens Ordre til de af denne bestemte Tider og tilendebringes snarest muligt efter at Godset er overleveret Kørselsentreprenøren til Besørgelse. For Ekspresgods gælder dog den særlige Regel, at det skal være Adressaten i Hænde senest 6 Timer efter dets Ankomst til Stationen. Gods, blandt hvilket der findes Kolli af over 500 Kilograms Vægt, er ikke Genstand for Tilbringning og Afhentning.

§ 2.

Entreprenøren leverer ..... Kuske det efter Stationsforstanderens Skøn fornødne Antal Heste og Kuske til Rangering af Jernbanevogne paa Stationen og ved Havnen. Stationsforstanderen eller den Jernbanebetjent, til hvem han har overdraget Rangeringen, raader derved frit saa vel over Kuskene som Hestene. Ere Kuskene fraværende, er Stationen berettiget til at benytte Hestene, uden at der kan paaføres den noget Ansvar, hvis Hestene lide Skade derved. Hestene skulle være til Stede paa Stationen og ved Havnen i den Arbejdstid, der fastsættes af Stationsforstanderen.

§ 3.

De Heste, som Entreprenøren benytter, saa vel til Rangeringen som til anden Kørsel for Jernbanen, skulle være i god og kraftig Stand og i enhver Henseende skikkede

til at udføre det overtagne Arbejde. Til Kuske maa kun ordentlige og paalidelige Folk antages, og Entreprenøren er i enhver Henseende ansvarlig for deres Opførsel. Paa Jernbanens Forlangende er Entreprenøren pligtig at skifte Kusk med 8 Dages Varsel. Hestenes Fodring og Pasning samt Staldens Rengøring paahviler Entreprenøren. Gødningen fra Stalden er hans Ejendom, men han maa rette sig efter Stationens Anvisning i Henseende til dens Bortførsel.

§ 4.

Entreprenøren besørger uden Ophold alt det Gods afhentet eller udbragt i Byen og paa Toldboden, som Stationen forlanger. Til denne Kørsel skal Entreprenøren anvende en rummelig Fjedervogn med Presenning. Han er pligtig at udbringe Fragtbreve og opkræve Fragt og øvrige Omkostninger samt eventuelt Efterkrav af alt det Gods, som Statsbanerne lade udbringe til Adressaterne ved ham. Han er ligeledes forpligtet til, paa bestemte Tider, som nærmere fastsættes af Stationen, at afhente Frimærkepakker og Fragtbreve paa de Indleveringssteder i Byen, som ere eller maatte blive oprettede, og til uden Ophold at aflevere dem paa Stationen. Naar han afhenter Gods, som er opført paa et saadant Fragtbrev, og dette ikke bærer Paategning om, at Godset ønskes afhentet af Jernbanen, maa han sørge for, at Afsenderen betaler ham Kørelønnen eller giver Fragtbrevet den anførte Paategning.

Gods, der udbringes paa Toldboden, er Entreprenøren pligtig at bringe ind i Toldpakhuset efter Toldvæsenets Anvisning.

§ 5.

Entreprenøren er ansvarlig for alt det Gods, der betros ham til Afhentning eller Udbringning, og er pligtig at erstatte enhver Skade, der maatte tilføjes det, saa vel som enhver Mangel. Saafremt Gods ved Overleveringen til ham er i beskadiget Stand, maa han straks gøre Indsigelse derimod. Entreprenøren er ligeledes ansvarlig for al den Skade, der ved Forsømmelighed fra hans eller hans Folks Side maatte blive tilføjet Jernbanen.

§ 6.

For de omhandlede Arbejder erholder Entreprenøren følgende Betaling:

a. For Rangering paa Stationen og i Havnen Kr. 125,00 maanedlig, skriver Eet Hundrede Toti Fem Kroner, heri indbefattet Betaling for Transport af saa vel læssede som tomme Jernbanevogne fra Stationen til Havnen og omvendt.

c. For Fragtbrevombæring og Fragtopkrævning Kr..... pr. Maaned.

d. For at udbringe Ekspres- og Ilgods i Byen 15 Øre for hver 50 kg samlet Vægt, der er udbragt i Løbet af en Maaned.

e. For at udbringe Frimærkepakker 4 Øre pr. Frimærke. For Afhentning erlægges ingen Betaling.

f. For Tilbringning eller Afhentning af Rejsegods:

for en Kuffert, Kasse eller lignende større Kolli, pr. Stk.	16 Øre
for en Hatæske, Vadsæk eller lignende mindre Kolli, pr. Stk. ...	8 —

g. For Tilbringning eller Afhentning af almindeligt Fragtgods samt for Afhentning af brugt Emballage, der er ekspederet paa eet Fragtbrev:

for en samlet Vægt af indtil 12½ kg inkl.	10 —
for Vægte fra 12½ kg. indtil 25 kg inkl.	15 —
- — - 25 - — 50 - —	20 —
- — - 50 - — 100 - —	25 —
- — - 100 - — 150 - —	30 —
- — - 150 - — 200 - —	35 —
samt for hver yderligere paabegyndte 50 kg inkl.	5 —

h. For Tilbringning af brugt Emballage, der er ekspederet paa eet Fragtbrev, pr. paabegyndte 50 kg 6 Øre.

i. For at bringe Gods ind i Toldboden betales de under g anførte Takster.

For Afhentning af Ekspres- og Ilgods, der er bestemt til Afsendelse med Banen, er Entreprenøren berettiget til at oppebære og beregne sig Godtgørelse efter

Reglerne for Tilbringning og Afhentning af almindeligt Fragtgods. I Betalingen for Tilbringning og Afhentning indbefattes Op-, Ned-, Ind- eller Udbæring for de Godskollis Vedkommende, hvis Omfang eller Vægt ikke ere større, end at een Mand kan haandtere dem. Entreprenøren er dog ikke pligtig at fordele Godset i flere Etager eller i mere end eet Lokale.

Betalingen erlægges efter Stationens Opgørelse snarest muligt — i Reglen senest 14 Dage — efter Maanedens Udgang, undtagen for de under f, g og h omhandlede Præstationer, for hvilke Entreprenøren oppebærer Betaling af vedkommende Afsender eller Modtager.

§ 7.

Skulde Entreprenøren forsømme at udføre noget af de af ham overtagne Arbejder eller udføres det ikke i Overensstemmelse med de givne Anvisninger, er Stationen berettiget til at lade det udføre for hans Regning og at søge Dækning for de den derved paaførte Udgifter i hans Tilgodehavende hos Jernbanen eller paa anden Maade.

§ 8.

Entreprenøren kan fratræde med 3 Maaneders og afskediges af Jernbanen med 1 Maaneds Opsigelse.

§ 9.

Til Fyldestgørelse af de Krav, der maatte kunne rejses i Henhold til Forsikringsloven af 7. Januar 1898 i Anledning af Arbejderes Tilskadekomst eller Død paa Grund af Tilskadekomst, er Entreprenøren forpligtet til paa egen Bekostning at holde et saa stort Antal Arbejdere, som han til enhver Tid er nødt til at holde til Udførelsen af de i nærværende Kontrakt omhandlede Arbejder, ulykkesforsikrede i et anerkendt Forsikringsselskab.

Entreprenøren underkaster sig med Hensyn til denne Forsikring Statsbanernes Kontrol, der udøves af Stationsforstanderen.

Den Police, hvorefter Arbejderne ere forsikrede, skal forevises for og deponeres hos den, der paa Statsbanernes Vegne afslutter Kontrakten.

§ 10.

Til Sikkerhed for Opfyldelsen af samtlige ovenstaaende Betingelser stiller Entreprenøren en Kaution af.....Kr. enten ved antagelig Selvskyldnerkaution eller i saadanne rentebærende Papirer, som Statsbanerne finde antagelige. For saa vidt der stilles Selvskyldnerkaution, er Entreprenøren forpligtet til i hvert Aars Januar Maaned at overlevere Stationen Leve- og Vederhæftighedsattester — udfærdigede af Øvrigheden — for sine Kautionister.

§ 11.

Kontraktens behørige Stempling paahviler Entreprenøren.

§ 12.

I Tilfælde af Søgsmaal er Entreprenøren pligtig at møde for den for Stationen gældende Forligskommission og ordinære Ret uden Hensyn til hans personlige Værneting samt underkastet den ved Forordningen af 25. Januar 1828 hjemlede hurtigere Retsforfølgning.

Af Hensyn til Stempelberegningen anslaas det aarlige Vederlag til ikke at overstige 4,000 Kr., hvorefter Stempel er forbrugt med 80 Øre samt som Kautionsbevis med 1 Kr. 20 Øre, i alt 2 Kr.

I Henhold til foranstaaende Betingelser, som jeg forpligter mig til i Et og Alt at overholde, paatager jeg undertegnede ..... A. ..... mig at udføre Kørselen paa ..... N. N. ..... Statsbanestation fra den ..... 1. November ..... 1912 at regne.

..... N. N. ..... den 18. Oktober 1912.

..... A. .....

Til Vitterlighed:

..... B. .... C. .....

Som Kautionister og Selvskyldnere i Henhold til Betingelsernes § 10:

..... N. N., ... den 18. Oktober 1912.

..... D. .... E. .....

Til Vitterlighed:

..... F. .... G. .....

At ..... D. ..... og ..... E. ..... ere mig bekendte som vederhæftige Mænd, attesteres.

By- og Herredsfogedkontoret i N. N., den 18. Oktober 1912.

H.

Approberes:

Kjøbenhavn, den 20. Oktober 1912.

Paa Statsbanernes Vegne:
efter Bemyndigelse
H. Ziemann,
Trafikbestyrer.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

København, den 20. Maj 1912.

Bilag 43.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Anledning af Statsbaneudvalgets Skrivelse af 10. ds. tillader man sig vedlagt at oversende en Fortegnelse over Restaurationerne inden for Statsbanernes Omraade, paaført Angivelse af den Afgift, der for Tiden svares af hvert Restaurationshold især.

Naar løbende Forpagtninger opsiges til Ophør, søger man gennem offentlig Udbydelse at komme til Kundskab om, hvad Fagfolk mene at kunne bringe ud af Restaurationerne, og naar Tilbudene ere indkomne, vælger man det højeste, for saa vidt det stammer fra en Mand, som anses for at have fornødne Kvalifikationer. Hvert 5. Aar foretages en almindelig Regulering af Lejeafgifterne, og man forhøjer disse, hvor det skønnes at kunne lade sig gøre. Bedømmelsen af dette Forhold vil efterhaanden blive lettet, idet der i alle nyere Kontrakter ifølge Ministeriets Paabud er optaget den i vedlagte Kontraktsblanket anførte § 11.

Aftryk af de gældende Priskuranter for Restaurationernes Levering af Spise- og Drikkevarer, henholdsvis til de rejsende og til Tjenestemænd, vedlægges.

Helper.

Zachariae.

Fortegnelse over Jernbanerestaurationerne og den aarlige Lejeafgift, der svares af dem.

Aalborg	750 Kr.
Aalestrup	600 —
Aarhus H.	4,000 —
— Ø.	400 —
Bramminge	875 —
Dalmose	120 —
Esbjerg	6,000 —
(+ 10 % af det Beløb, hvormed Bruttoindtægten overstiger 40,000 Kr. aarlig.	
Fredericia	27,200 —
Frederikshavn	1,400 —
Frederikssund	100 —
Halskov	0 —
Helsingør	0 —
Herning	1,875 —
Hillerød	200 —
Hjørring	3,000 —
Hobro	4,520 —
Holbæk	300 —
Holstebro	1,000 —
Horsens	700 —
Kalundborg	100 —
Kbhvn. Personbgd.	12,500 —
— Klampenb. Bgd.	250 —
— Godsbgd.	0 —
Kjøge	1,600 —
Knudshoved 5 Kr. daglig efter 14 Dages Drift.	
Kolding	3,200 —
Korsør	1,600 —
Langaa	7,100 —
Lunderskov	300 —
Masnedsund	100 —
Middelfart	0 —
Nyborg	2,500 Kr.
Nykjøbing F.	300 —
Næstved	1,200 —
Nørre-Sundby	100 —
Odense	3,750 —
Randers	4,000 —
Ribe	200 —
Ringkjøbing	800 —
Ringsted	600 —
Roskilde	3,100 —
Ryomgaard	700 —
Silkeborg	2,000 —
(+ 10 % af det Beløb, hvormed Bruttoindtægten overstiger 9,000 Kr. aarlig.	
Skanderborg	3,000 —
Skive	3,000 —
Skjern	1,375 —
Slagelse	1,660 —
Struer	1,200 —
Thisted	300 —
Tommerup	812 —
Vamdrup	4,000 —
Varde	1,000 —
Vejle	420 —
Vemb	2,000 —
Viborg	1,200 —
Korsør-Kiel Overfarten	0 —
Storebælts —	2,000 —
Oddesund —	200 —
Masnedø-Orehoved Overfarten	200 —
Gjedser-Warnemünde Overfarten	2,500 —
Helsingør-Helsingborg Overfarten	0 —

Desuden haves en Restauration paa Kjøbenhavn-Malmøoverfarten, hvort Statsbanerne for Tiden yde et aarligt Tilskud af 900 Kr.

Underbilag B.

Kontrakt angaaende Bortforpagtning af Stations Restauration.

1.

Genstanden for Forpagtningen er Restaurationsholdet paa Station med Forpligtelse til paa Forlangende at servere Smørrebrød og almindelige Drikkevarer. Til dette Brug overlade Statsbanerne Restauratøren følgende Lokaler:

2.

Forpagtningens Tiltrædelse sker den

3.

Det paahviler Restauratøren betimeligt at iagttage Næringslovens Forskrifter og afholde de deraf flydende Omkostninger.

4.

Restauratøren er forpligtet til, hvor Banerne ikke selv levere Buffetskab og Disk at levere disse Inventariegenstande af saadan Art, som af Trafikbestyreren maatte forlanges. Den forsvarlige Behandling af det Statsbanerne tilhørende Inventarium, over hvilket en Fortegnelse er vedhæftet denne Kontrakt, skal paases af Lejeren, der er pligtig at erstatte Genstande, som paa Grund af Overlast ere gjorte ubrugelige, i hvilken Henseende Lejeren er underkastet Generaldirektionens Afgørelse. Den almindelige Vedligeholdelse af de Statsbanerne tilhørende Inventariegenstande paahviler derimod Statsbanerne.

5.

I Ventesalene maa ikke uden Banernes særlige Tilladelse holdes dækket Bord eller serveres med varme Retter. Restauratøren er til enhver Tid pligtig at underkaste sig Statsbanernes Bestemmelser med Hensyn til Tiden for Restaurationens Aabning og Lukning.

6.

Restauratøren er pligtig altid at være tilstrækkeligt forsynet med Varer af bedste Kvalitet og af den Art, som vedkommende Trafikbestyrer paalægger ham. Han maa ved Togenes Ankomst og Afgang have de sædvanlige Forfriskninger saaledes beredte, at de rejsende hurtigt kunne blive forsynede. Paa Trafikbestyrerens nærmere Forlangende er han pligtig at holde Frokostkurve eller Smørrebrødspakker til Medtagelse i Togene samt at lade de almindeligt gangbare Forfriskninger falbyde paa Perronerne under Togenes Ophold; men i øvrigt maa Forhandling uden for Restaurationslokalerne ikke finde Sted. For de paa den vedføjede Takst anførte Forfriskninger, hvormed han i ethvert Fald skal være forsynet, tør han ikke forlange højere Betaling end den der foreskrevne.

Med Hensyn til Udlevering af Spise- og Drikkevarer til Jernbane-, Told- og Posttjenestemænd gælde de i vedlagte »Meddelelser fra Generaldirektionen« af 1909 angivne Bestemmelser.

Serveringen skal være renlig, ordentlig og prompte, og Publikum skal i det Hele behandles med den størst mulige Forekommenhed og paa bedst mulige Maade.

7.

Udførelsen af Serveringen maa kun ske ved ordentlige, høflige og velklædte Folk. Restauratøren er pligtig at sørge for, at der stedse er tilstrækkeligt Personale dertil.

For saa vidt Restauratøren holder kvindeligt Personale til de rejsendes Betjening i Restaurationen, skal dette Personale under Funktion være iført sort Kjole med hvidt Smækforklæde.

8.

Restauratøren er pligtig for sit Vedkommende at opretholde god Orden, saavel i de Ventesale, han benytter, som i de øvrige Restaurationslokaler, der ere ham overladte, og paase, at de i saa Henseende givne Regler — herunder ogsaa mulige Forbud mod Tobaksrygning — efterleves. Restaurationsværelser tør ikke benyttes til Gæstebud, nogen Slags Spil eller lignende.

I Tilfælde af betydelige Uordener maa Stationsbestyreren uopholdeligt tilkaldes.

9.

Opvarmning, Belysning og Renholdelse af de Restauratøren til Restaurations- eller privat Brug overladte særlige Rum paahviler Restauratøren, der tillige har at levere de hertil fornødne Materialier og at vedligeholde de paagældende Lamper.

10.

Restauratøren maa finde sig i de Ulemper og Flytninger, som maatte foranlediges ved Ombygning eller Reparation af Stationsbygningen.

11.

Restauratøren er pligtig inden hvert Aars 15. Januar, at opgive til Generaldirektionen den aarlige Bruttoomsætnings Størrelse i det forløbne Kalenderaar, specificeret for følgende enkelte Hovedkategorier:

1. Spisevarer.
2. Spirituosa.
3. Bajersk Øl.
4. Kaffe og Te.
5. Alle andre Varer.

Han er derfor pligtig at føre Bøger over sin Omsætning og paa Forlangende forelægge disse for Statsbanernes overordnede Tilsynspersonale.

Restauratøren er med Hensyn til sine Forpligtelser underkastet Trafikbestyrerens, Trafikinspektørens og Stationsbestyrerens Tilsyn og Kontrol og maa paa Forlangende forevise de ham overladte Lokaler m. m. Mener han sig forurettet, maa han henvende sig til Generaldirektionen.

12.

Forpagtningsafgiften indbetales gennem Stationsbestyreren til Statsbanernes Kassekontor senest 16 Dage forud for hvert Fjerdingaars Begyndelse, henholdsvis 15. Marts, 15. Juni, 15. September og 15. December. Kontrakten kan af Statsbanerne og Restauratøren opsiges med et Fjerdingaars Varsel til 1. April og 1. Oktober; desuden kan den af Statsbanerne hæves med 8 Dages Varsel, naar man ikke maatte være tilfreds med den Maade, hvorpaa Restaurationen bestyres. Saafremt Forpagtningen paa saadan Maade ophører inden Forløbet af det Fjerdingaar, for hvilken Afgiften er betalt, refunderes der Restauratøren en forholdsmæssig Del deraf. Ved Fratrædelse skulle alle de Restauratøren overladte Lokaler m. m. afleveres i samme Stand som ved Modtagelsen, fraregnet den Forringelse, der hidrører fra sædvanlig Slid og Ælde. Enhver forefunden Mangel eller Beskadigelse skal Restauratøren skadesløst erstatte; i Søgsmaalstilfælde er han underkastet Bestemmelserne i Forordningen af 25. Januar 1828.

Generaldirektionen forbeholder sig Ret til, saafremt den iøvrigt dertil maatte finde Anledning, at fordre stillet en efter dens Skøn betryggende Sikkerhed for Kontraktens tro og nøjagtige Opfyldelse fra Lejerens Side.

13.

Kontraktens Stempling paahviler Lejeren.

I Henhold til foranstaaende Kontrakt, som jeg i Et og Alt forpligter mig til at overholde, overtager undertegnede Restaurationen paa Statsbanestation fra den mod en aarlig Afgift af Kr., skriver Kroner.

, den

Til Vitterlighed

Approberes

, den

Paa Statsbanernes Vegne.

Efter Bemyndigelse.

Underbilag C.

Bestemmelser angaaende Restaurationsforholdet om Bord i Statsbanernes Dampfærger og Dampskibe.

§ 1.

Statsbanerne udstyre Færger og Skibe med de fornødne Linnedsager, Køjetæpper o. a. l. samt med nødvendigt Kabys- og Restaurationsinventarium, derunder indbefattet Glas og Porcellænssager, alt i Overensstemmelse med det for hver Færge og Skib førte Inventarie-Regnskab. Den til Restauratøren skete Overlevering af ovennævnte Genstande konstateres ved hans daterede Underskrift i nævnte Inventarie-Regnskab. Naar de Kontrakten omfattende Færger og Skibe stationeres andetsteds, skal Restauratøren sørge for at erholde Førerens Kvittering for det medfølgende Inventarium, for saa vidt angaar de ham overladte Genstande.

§ 2.

For det saaledes overleverede Inventars stadige Tilstedeværelse, gode Vedligeholdelse og Renholdelse (derunder indbefattet al Vadsk) skal Restauratøren drage Omsorg og have Ansvar, og han skal erstatte, hvad der maatte bortkomme eller ituslaas, hvorimod Statsbanerne bære Udgifterne til Fornyelse af, hvad der opslides ved Brugen.

Restauratørens Erstatningspligt for bortkomne eller ituslaaede Inventariegenstande fyldestgøres ved, at Genstandene leveres gennem Søfartsinspektøren mod Godtgørelse af Udgifterne.

§ 3.

I samtlige i Kontrakten omhandlede Færger og Skibe skal Restauratøren holde Kahytter og Kamre samt Kabys med Tilbehør af Inventarium og Lamper rene og i Orden og dertil samt til de rejsendes Betjening antage det fornødne Medhjælpspersonale. Alle Udgifterne til dette Personales Paamønstring, Lønning, Sygepleje samt Medicin til samme ere Statsbanerne uvedkommende.

Til Fyldestgørelse af de Krav, der maatte kunne rejses i Henhold til Lov af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed, er Restauratøren forpligtet til paa egen Bekostning at holde sig og sit Personale ulykkesforsikret i et anerkendt Forsikringsselskab. Restauratøren underkaster sig med Hensyn til denne Forsikring Statsbanernes Kontrol, der udøves af Søfartsinspektøren, hos hvem Forsikringspolicen deponeres.

Søfartsinspektørens Forlangende om øjeblikkelig Fjernelse af saadanne Folk, som han maatte være utilfreds med, skal straks efterkommes. Restauratøren skal paase, at hans Folk ere velklædte samt høflige og opmærksomme mod de rejsende, og at der ikke afkræves disse Drikkepenge.

Det mandlige Opvartningspersonale skal bære mørkeblaat Jakkesæt med blanke (forgyldte) Knapper i Vest og Jakke. Den kvindelige Betjening skal være iført sort eller mørkeblaa højhalset Kjole og hvidt Smækforklæde. Det paagældende Opvartningspersonale skal i Tjenesten bære et af Statsbanerne nærmere fastsat Emblem.

I hver Færge skal der foruden den fornødne Kabysbetjening være ansat mindst Opvartere og Opvartningsjomfruer, hvilket Personale tillige kan anvendes til Renholdelse af Kahytter med Tilbehør i de oplagte Skibe samt til Tjeneste i disse, naar de ere i Fart i Stedet for Færgerne.

Skulde Forholdene medføre, at midlertidig Reduktion i Antallet af det nævnte Personale kan finde Sted, vil Søfartsinspektørens Tilladelse i saa Henseende i hvert enkelt Tilfælde være at indhente.

§ 4.

Naar Færgerne eller Skibene enten paa Grund af Eftersyn eller af anden Aarsag midlertidig henlægges andetsteds, skal Restauratøren være pligtig at holde den efter Søfartsinspektørens nærmere Bestemmelse fornødne Betjening om Bord til Lokalernes Renholdelse, Tilsynet med Inventariet og eventuelt Officerspersonalets Forplejning.

§ 5.

Anvendes Færgerne og Skibene undtagelsesvis til Sejlads uden for Overfarterne, skal Restauratøren være pligtig at efterkomme de Fordringer, der maatte stilles til ham med Hensyn til særlige Foranstaltninger, forøget Betjeningspersonale eller deslige. Restauratøren skal derhos være pligtig at bespise den Del af Skibsbesætningen, som ønsker det, mod en daglig Godtgørelse af 1 Kr. 25 Øre pr. Mand af den overordnede Besætning og 1 Kr. pr. Mand af den underordnede Besætning. I denne Betaling er indbefattet Te og Kaffe, men ikke Øl og spirituøse Drikke.

§ 6.

Restauratøren er underkastet Skibsførerens og Søfartsinspektørens Tilsyn og Kontrol, ligesom saa vel han som hans Folk ere Officerspersonalet om Bord og særlig Føreren underlagte og skulle med Hensyn til Ordens Overholdelse m. m. uvægerligt rette sig efter Førerens Bestemmelser. Formener Restauratøren sig eller sine Folk forurettede, maa han gennem Søfartsinspektøren henvende sig til Direktøren for Trafikafdelingen.

§ 7.

Restauratøren forpligter sig til at føre Restaurationen om Bord i de paagældende Færger og Skibe som en 1. Klasses Restauration og saaledes, at der ikke fra nogens Side bliver grundet Anledning til Klage, samt til at være saa rigeligt forsynet med de nødvendige Spise- og Drikkevarer, at Mangel ikke kan opstaa, selv om Rejsen ved et eller andet Tilfælde eller under Isforhold skulde strække sig ud over den sædvanlige Overfartstid. Førerens Anmodning om af en eller anden Grund at foretage en forøget Proviantering skal tages til Følge. Restauratøren er forpligtet til efter Søfartsinspektørens nærmere Bestemmelse at holde dækket Frokostbord og Aftensbord med mindst 1 Ret varm Mad. Det kan ligeledes paalægges ham paa enkelte Ture at holde et begrænset Antal Middagsretter.

§ 8.

Vedlagte »Priskurant« angiver de Varer, som Restauratøren til enhver Tid skal være forsynet med, samt de Priser, han er berettiget til at opkræve derfor. Priskurantен skal være til Stede paa Bordet og tillige findes opslaaet i Kahytten.

De af den overordnede Skibsbesætning, som maatte ønske det, skal Restauratøren bespise mod en daglig Godtgørelse af 1 Kr. 25 Øre pr. Mand. I denne Betaling er indbefattet Te og Kaffe, men ikke Øl og spirituøse Drikke.

Til Skibsbesætningen samt til inden- og udenlandske Tjenestemænd under Jernbanen, Post- og Toldvæsenet, som i Tjenesteanliggender gøre Overfarten med, skal Restauratøren være pligtig at levere de i Prisliste A. nævnte Varer til den deri anførte Pris.

Den menige Del af Besætningen skal, hvor der ikke findes særlig Mandskabskabys og naar det kan ske uden Hindring for Restauratørens egen Benyttelse af Kabyssen have Adgang til denne for at tilberede sin Mad.

§ 9.

Naar det under truende Isforhold maatte vise sig nødvendigt at forsyne Færgerne og Skibene ved Overfarten med Nødproviant, paahviler det Restauratøren efter nærmere Ordre fra Føreren at levere denne i det Omfang, som bestemmes af Søfartsinspektøren. Provianten opbevares af Føreren og maa ikke benyttes uden hans Tilladelse.

For den Del af Provianten, som maatte blive brugt, udbetales Værdien kontant til Restauratøren, medens den uforbrugte Del tilbageleveres ham efter endt Vinter mod en Godtgørelse af 12½ % af de tilbageleverede Varers Værdi.

§ 10.

Det paahviler Restauratøren betimeligt at iagttage Næringslovens Forskrifter og afholde de deraf flydende Omkostninger.

§ 11.

Be værtning af andre end Statsbanernes, Post- og Toldvæsenets i Tjenesteanliggender om Bord værende Tjenestemænd maa kun finde Sted under Overfarten og umiddelbart forinden Afgangen (d. v. s. efter det korresponderende Togs Komme).

Navnlig maa saakaldte siddende Gæster ikke haves.

§ 12.

Naar Restauratøren eller nogen af hans Personale beordres af Søfartsinspektøren til at rejse over Statsbanerne til eller fra Færger eller Skibe, der ere under Eftersyn eller lignende paa fremmed Sted, eller i Anledning af Afhentning af nybyggede Færger eller Skibe, kan der efter Søfartsintpektørens nærmere Bestemmelse udstedes Fripas til Rejse over de danske Statsbaner for de paagældende Personer.

§ 13.

Restauratøren skal altid have Bopæl ved Overfarten paa dansk Side og selv personlig lede Restaurationen. I hvert i Fart værende Skib eller Færge skal Restauratøren, hvis han ikke selv er om Bord, have en betroet Mand (Overkelner), der kan optræde paa Restauratørens Vegne.

§ 14.

Restauratøren er pligtig inden hvert Aars 15. Januar at opgive til Generaldirektionen den aarlige Bruttoomsætnings Størrelse i det forløbne Kalenderaar specificeret for følgende enkelte Hovedkategorier:

1. Spisevarer.
2. Spirituosa.
3. Bajersk Øl.
4. Kaffe og Te.
5. Alle andre Varer.

Han er derfor pligtig at føre Bøger over sin Omsætning og paa Forlangende forelægge disse for Statsbanernes overordnede Tilsynspersonale.

§ 15.

Om Restaurationsholdet oprettes Kontrakt, som stemples paa Restauratørens Bekostning,

I Tilfælde af Pligtforsømmelse efter Kontrakten med tilhørende Bestemmelser kan Restauratøren af Søfartsinspektøren idømmes Bøder paa indtil 100 Kr.

§ 16.

Restauratøren kan opsiges med et Fjerdingaars Varsel til Fratrædelse ved Udgangen af en Maaned, ligesom han ogsaa selv kan opsige og fratræde med samme Varsel, men hvis han i noget væsentligt Punkt efter Trafikdirektørens Skøn, der i saa Henseende er afgørende, forsømmer eller tilsidesætter nogen af de ham efter Kontrakten paahvilende Forpligtelser, skal han være pligtig efter Forlangende at fratræde med 8 Dages Varsel.

§ 17.

Ved Fratrædelse skulle alle de Restauratøren overladte Skibsrum og Inventariegenstande afleveres i samme Stand som den, hvori de fandtes ved Modtagelsen, fraregnet den Forringelse, som hidrører fra Ælde eller fra Slid ved forsvarlig Brug. Enhver forefaldende Mangel eller Beskadigelse skal Restauratøren skadesløst erstatte. Hvis Enighed om Erstatningen ikke opnaas, fastsættes den af 2 uvildige Mænd, hvoraf hver Part vælger sin. De 2 Mænd kunne efter eget Valg supplere sig med en Opmand. Erstatningen skal fastsættes for hver enkelt Mangel eller Skade. I Søgsmaalstilfælde er Restauratøren underkastet Forordningen af 25. Januar 1828 og pligtig at møde for den kgl. Landsoversamt Hof- og Stadsret som 1. Instans.

Til Sikkerhed for forannævnte Forpligtelsers Opfyldelse stiller Restauratøren en Kaution af indtil 2,000 Kr. ved Aflevering af et Garantibevis fra en indenlandsk Bank.

Der forbeholdes Statsbanerne Ret til at antage hvilket af de paa Overtagelsen af Restaurationsholdet indkomne Tilbud, de maatte foretrække, samt eventuelt at forkaste dem alle.

Kjøbenhavn i

De danske Statsbaner.
Direktøren for Trafikafdelingen.

Underbilag D.

DE DANSKE STATSBANER.

Takst for Jernbane-Restaurationen.

(Gælder samtlige Stations-Restaurationer.)

1 stor Kop	Kaffe eller Te	20 Øre
1 - -	do. - do. paa Kande	25 —
1 lille -	do. - do.	15 —
1 - -	do. - do. paa Kande	20 —
½ Flaske	Bajerskøl	20 —
½ —	pasteuriseret skattefrit Øl	15 —
½ —	Hvidtøl	10 —
¼ —	Soda- eller Seltersvand	15 —

1 Snaps	dansk Brændevin eller Akvavit	10 Øre
1 —	Genever	10 —
1 —	Cognac	15 —
1 —	do. , fin (original Aftapning)	25 à 50 —
1 —	gl. Rom	15 —
1 —	do. , fin	25 à 35 —
1 —	Bitter	10 à 15 —
1 stort	Glas Toddy (Cognac, Rom, Arrac)	30 à 40 —
1 lille	do. do. — — —	20 —
1 Stk.	Smørrebrød med Paalæg af Steg, salt Kød, Skinke, Rullepølse, Spegepølse, Schweizer- eller hollandsk Ost	12 —
1 —	do. med finere Paalæg	15 à 25 —
1 —	do. uden Paalæg	5 —
1 —	Wienerbrød	5 à 10 —

Generaldirektionen.

Underbilag E.

DE DANSKE STATSBANER.

Takst for Restaurationen i Fredericia Stations Spisesal.

Middag (Suppe, Fisk, en Kødret og Kaffe)	2 Kr.	» Ø.
Frokost, koldt Bord med en varm Ret	1 —	50 —
Suppe	» —	50 —
Bøf med Smørsauce	1 —	25 —
do., dansk	1 —	» —
Kotelet	1 —	» —
Fisk	1 —	» —
Bouillon	» —	35 —
Æg pr. Stk.	» —	15 —
En stor Kop Kaffe eller Te uden Brød	» —	25 —
En lille - do. - do. - do.	» —	20 —
En stor Kop Chokolade uden Brød	» —	35 —
En lille - do. - do.	» —	25 —
Wienerbrød pr. Stk.	» —	05 —
Smørrebrød med Paalæg af Steg, salt Kød, Skinke, Rullepølse, Spegepølse, Schweizer- eller hollandsk Ost pr. Stk.	» —	12 —
do. med finere Paalæg - —	15 à	25 —
do. uden Paalæg - —	» Kr.	05 —
1/2 Flaske Bajerskøl	» —	20 —
1/2 — do. Carlsberg eller Tuborg	» —	25 —
1/2 — Porter, dansk	» —	35 —
1/2 — do. , engelsk	» —	60 —
1/2 — pasteuriseret skattefrit Øl	» —	15 —

En stor Toddy pr. Glas	30 à 40 Ø.
Æggeøl - —	» Kr. 30 —
Soda- eller Seltersvand pr. Flaske	» — 15 —
do. - do. - Sifon eller Rosenborg Sodavand	» — 20 —
1/1 Flaske Portvin eller Sherry	fra 4 Kr. til højere Priser
1/2 — do. - do.	- 2 — - — —
1/1 — Rødvin	- 2 — - — —
1/2 — do.	- 1 — - — —
1/3 — do.	» Kr. 75 Ø.
1/1 — Rhinskvin	fra 3 Kr. 50 Ø. til højere Priser
1/2 — do.	- 1 — 75 — - — —
Portvin og Sherry	pr. Glas 35 Ø. à 50 Ø.
Rødvin	pr. Glas » Kr. 50 —
Cognac eller Rom	- — » — 25 —
do. fin (original Aftapning)	- — » — 50 —
Chartreuse	- — » — 50 —
Dom	- — » — 50 —
Kakao	- — » — 40 —
Vermouth	- — » — 35 —
Absinth	- — » — 35 —
Pommerants	- — » — 20 —
Akvavit	- — » — 10 —
Genever	- — » — 15 —
Bitter	pr. Glas fra 20 Ø. til 25 —
Cigarer pr. Stk.	fra 10 Ø. til højere Priser

Underbilag F.

Priskurant for Restaurationen om Bord i De danske Statsbaners Dampfærger paa Ruten Gedser-Warnemünde.

Spisevarer:

Middag ved table d'hôte: 3 Retter Mad og Dessert	2 Kr. 50 Ø.
Kabaret	1 — » —
Bøfsteg med Kartofler	1 — 15 —
Kotelet eller Karbonade med do.	1 — 15 —
Fisk, kogt eller stegt	1 — » —
Skinke med Æg	1 — » —
2 Spejlæg	» — 35 —
Kogte Æg	pr. Stk. » — 10 —
Smør og Ost	» — 35 —
Smørrebrød	pr. Stk. » — 12 —
do. med særligt Paalæg	pr. Stk. 15 Ø. til » — 25 —
Tvebakker til Kaffe eller Te	» — 10 —
Sandkage	pr. Stk. » — 10 —
Omelet	» — 50 —
Citron	pr. Stk. » — 20 —
Appelsin	- — » — 20 —
Stødt Sukker	» — 10 —

Drikkevarer:

Bouillon	»	Kr.	35	Ø.
Kaffe, en stor Kop	»	—	30	—
do. , - lille —	»	—	20	—
Te, - stor —	»	—	30	—
do. , - lille —	»	—	20	—
Soda- eller Seltersvand	»	—	20	—
Engelsk Porter	pr. 1/2 Fl.	»	— 65	—
Bajersk Øl fra Fad	»	—	20	—
do. - paa Flaske	pr. 1/2 Fl.	»	— 25	—
Hvidt Øl, Skibsøl eller pasteuriseret skattefrit Øl	- 1/2 -	»	— 15	—

Vine:

Almindelig Rødvin	pr. 1/1 Fl.	2	— 50	—
— do.	- 1/2 -	1	— 25	—
— Moselvin	- 1/1 -	2	— »	—
— do.	- 1/2 -	1	— »	—
— Rhinskvin	- 1/1 -	2	— 50	—
— do.	- 1/2 -	1	— 25	—
— Portvin	- 1/1 -	3	— »	—
— do.	- 1/2 -	1	— 50	—
— Madeira	- 1/1 -	3	— »	—
— do.	- 1/2 -	1	— 50	—
— Sherry	- 1/1 -	3	— »	—
— do.	- 1/2 -	1	— 50	—
— Champagne (fransk)	- 1/1 -	5	— »	—
— do.	- 1/2 -	2	— 75	—
— do. (tysk)	- 1/1 -	4	— »	—
— do.	- 1/2 -	2	— 25	—
Svensk Punsch	- 1/1 -	3	— »	—
— do.	- 1/2 -	1	— 50	—

Originale Vine og Slotsaftapninger til særlige Priser.

Madeira	pr. Glas	»	— 40	—
Portvin	- — -	—	40	—
Sherry	- —	»	— 40	—
Gammel Rom	- —	»	— 20	—
Almindelig Cognac	pr. Glas 20 Ø. à		35	—
Cognac, (original Aftapning)	pr. Glas	»	— 50	—
Genever	- —	»	— 15	—
Bitter	- —	»	— 15	—
Akvavit	- —	»	— 10	—
Absinth	- —	»	— 35	—
Arraks Punsch	- —	»	— 50	—
Carlshamns do.	- —	»	— 40	—
Ægge do.	- —	»	— 65	—
Rom do.	- —	»	— 50	—
Cognacs Toddy	- —	»	— 50	—
Portvins do.	- —	»	— 50	—
Sherry do.	- —	»	— 50	—
Whisky do	- —	»	— 50	—
Likør	- —	»	— 50	—

DE DANSKE STATSBANER.

Priskurant for 3die Klasses Kahyt i Storebæltsfærgerne.

Spisevarer:

Beafsteak med Kartofler	1	Kr.	» Ø.
Kotelet	1	—	» —
Fisk, kogt eller stegt	1	—	» —
Skinke med Æg	»	—	75 —
2 Spejl-Æg	»	—	35 —
Smør og Ost efter en varm Ret	»	—	30 —
Smørrebrød pr. Stk.	»	—	12 —
do. med særligt Paalæg	15, 20 à		25 —
Omelet	»	—	50 —
Stødt Sukker	»	—	10 —
Kogte Æg pr. Stk.	»	—	10 —
Brød til Kaffe eller Te	»	—	05 —

Drikkevarer:

Bouillon pr. Kop	»	—	25 —
Kaffe, en stor Kop	»	—	25 —
do. , - lille —	»	—	15 —
Te, - stor —	»	—	25 —
do. , - lille —	»	—	15 —
Sodavand	»	—	15 —
Bajersk Øl	20 à		25 —
Kroneøl eller andet pasteuriseret skattefrit Øl	»	—	15 —
Hvidt Øl	»	—	12 —
Portvin pr. Glas	»	—	35 —
Sherry - —	»	—	35 —
Gammel Rom	»	—	15 —
— do.	»	—	10 —
Cognac	»	—	15 —
do.	»	—	10 —
Genever	»	—	12 —
Køsters Bitter	»	—	15 —
Malurt do.	»	—	10 —
Akvavit	»	—	10 —
Arraks Punsch	»	—	35 —
Carlshamns Punsch	»	—	35 —
Rom Toddy	»	—	35 —
do.	»	—	25 —
Cognacs Toddy	»	—	35 —
do.	»	—	25 —
Sherry Toddy	»	—	35 —

Priskurant for Restaurationerne om Bord i Statsbanernes Dampskibe og Dampfærger paa Ruterne Korsør-Kiel og Korsør-Nyborg.

Spisevarer:		
Middag ved table d'hôte: 3 Retter Mad og Dessert		2 Kr. 50 Ø.
Frokost: 1 varm Ret i Forbindelse med koldt Bord		1 — 75 —
Aften: 1 varm Ret i Forbindelse med koldt Bord		1 — 75 —
Beafsteak med Kartofler		1 — » —
Kotelet eller Karbonade med Kartofler		1 — » —
Fisk, kogt eller stegt		1 — » —
Skinke med Æg		» — 75 —
2 Spejlæg		» — 35 —
Kogte Æg	pr. Stk.	» — 10 —
Smør og Ost		» — 35 —
Smørrebrød	pr. Stk.	» — 12 —
do. med særligt Paalæg	pr. Stk. 15, 20 à	25 —
Brød til Kaffe eller The		» Kr. 10 —
Brød og Smør til Kaffe		» — 20 —
Wienerbrød	pr. Stk.	» — 05 —
Omelet		» — 50 —
Citron	pr. Stk.	» — 20 —
Appelsin	- -	» — 20 —
Stødt Sukker		» — 10 —
Drikkevarer:		
Bouillon	pr. Kop	» — 35 —
Kaffe, en stor Kop		» — 30 —
do. - lille —		» — 20 —
Te, - stor —		» — 30 —
do., - lille —		» — 20 —
do., à la russe		» — 30 —
do., med Brød, Smør og Marmelade		» — 75 —
Soda- eller Seltersvand		» — 20 —
Engelsk Porter	pr. 1/2 Fl.	» — 65 —
Bajersk Øl	pr. 1/2 Fl.	20 à 25 —
Hvidt Øl, Skibsøl eller pasteuriseret skattefrit Øl	pr. 1/2 Fl.	» — 15 —
Røde Vine:		
Chateau Lafitte	pr. 1/1 Fl.	6 — 70 —
Leoville	pr. 1/1 Fl. 3 à	4 — » —
do.	pr. 1/2 Fl. 1 1/2 à	2 — » —
St. Julien	pr. 1/1 Fl.	2 — 50 —
do.	- 1/2 -	1 — 25 —
Portvin	- 1/1 -	4 — » —
do.	- 1/2 -	2 — » —
Hvide Vine:		
Graves	- 1/1 -	2 — » —
do.	- 1/2 -	1 — »
Madeira Nr. 1	- 1/1 -	6 — » —
do. —	- 1/2 -	3 — » —
do. Nr. 2	- 1/1 -	4 — » —
do. —	- 1/2 -	2 — » —

Sherry	-	1/1 Fl.	3 Kr.	» Ø.	
do.	-	1/2 -	1	— 50	—
Champagne Cliquot	-	1/1 -	10	— »	—
do. do.	-	1/2 -	5	— »	—
do. Sillery eller Oeil de perdrix	-	1/1 -	8	— »	—
do. do. - do.	-	1/2 -	4	— »	—
Laubenheimer	-	1/1 -	4	— »	—
do.	-	1/2 -	2	— »	
Liebfraumilch	-	1/1 -	3	— »	—
do.	-	1/2 -	1	— 50	—
Carlshamns Punsch	-	1/1 -	3	— »	—
Caloric	-	1/1 -	4	— »	—
do.	-	1/2 -	2	— »	—

Madeira	pr. Glas	»	— 35	—
Portvin	- —	»	— 35	—
Sherry	- —	»	— 35	—
Gammel Rom	- —	»	— 20	—
— Cognac	- —	»	— 20	—
Cognac, Martell eller Hennesy	- —	»	— 50	—
Whisky	- —	»	— 40	—
Whisky	pr. Snaps	»	— 20	—
Genever	pr. Glas	»	— 15	—
Bitter	- —	»	— 15	—
Akvavit	- —	»	— 10	—
Absinth	- —	»	— 35	—
Vermouth	- —	»	— 40	—
Caloric	- —	»	— 50	—
Carlshams Punsch	- —	»	— 40	—
Ægge do	- —	»	— 65	—
Rom do.	- —	»	— 50	—
Cognacs Toddy	- —	»	— 50	—
Portvins do.	- —	»	— 50	—
Sherry do.	- —	»	— 50	—
Whisky do.	- —	»	— 50	—
Likør	- —	»	— 50	—
Pommerantslikør	- —	»	— 20	—

Underbilag J.

Priskurant for Restaurationen om Bord i Dampfærger og Dampskibe paa Ruterne: Kjøbenhavn-Malmø, Helsingør-Helsingborg, Masnedø-Orehoved.

Koldt Bord	pr. Kuvert	1 Kr.	50 Ø.
Smørrebrød	pr. Stk.	» —	12 —
do. med særligt Paalæg	pr. Stk. 15, 20 Ø. à	» —	25 —

Stor Kop Kaffe med Brød	»	Kr.	35 Ø.
- — do. uden -	»	—	25 —
- — Te med -	»	—	35 —
- — do. uden -	»	—	25 —
Bajersk Øl pr. $^1/_2$ Fl. 20 Ø. à	»	—	25 —
Carlsberg Porter pr. $^1/_2$ Fl.	»	—	35 —
Hvidt Øl, Skibsøl eller pasteuriseret skattefrit Øl - $^1/_2$ -	»	—	15 —
Sodavand - $^1/_2$ -	»	—	15 —
Svensk Punsch - $^1/_1$ - 2	—	50 —	
do. - Glas	»	—	35 —
Cognac pr. Glas 15, 20 Ø. à	»	—	25 —
Cognac (original Aftapning) pr. Glas 35 Ø. à	»	—	50 —
Gl. Rom pr. Glas	»	—	15 —
Bitter - —	»	—	15 —
Genever - —	»	—	10 —
Akvavit - —	»	—	10 —
Toddy af Cognac eller Vin - —	»	—	40 —

Vine fra 2 Kroner til højere Priser.

Underbilag K.

Priskurant for Restaurationen ved Oddesundoverfarten.

1 Kop Kaffe med Brød	25	Øre
1 - Te - —	25	—
1 halv Kop Kaffe med Cognac, Rom eller Brændevin	25	—
$^1/_2$ Flaske Bajersk Øl	17	—
$^1/_2$ — Tuborg Lager Øl	20	—
$^1/_2$ — hvidt Øl	10	—
1 Sodavand	15	—
1 svensk Sodavand	15	—
1 stort Glas Ægge-Øl	30	—
1 Glas Portvin eller Sherry	25	—
1 — Svensk Banco	25	—
1 — Hennesy Cognac	35	—
1 Snaps dansk Brændevin	5	—
1 Akvavit	10	—
1 Snaps Cognac	10	—
1 — do. , fin	15	—
1 — Rom	10	—
1 — gammel Rom	15	—
1 Toddy	30	—
1 do.	20	—
1 Stk. Smørrebrød med Paalæg	12	—
1 - Wienerbrød	5 à 10	—
1 Cigar	10	—
1 do.	8	—

DE DANSKE STATSBANER.

Meddelelser fra Generaldirektionen.

(Gælder samtlige Stations-Restaurationer.)

M. 138. — Om Udlevering fra Jernbanerestaurationerne af Spise- og Drikke varer til Jernbane-, Post- og Toldtjenestemænd gælde følgende Bestemmelser:

A. Til det rejsende Tjenstpersonale leveres:

1 Kop Kaffe eller The med Sukker og Fløde	8 Øre
1 — do. - do. uden — - —	5 —
1 Flaske dansk Sodavand (¼ l)	5 —
½ — Hvidtøl	5 —
½ — Skibsøl	5 —
½ — skattefrit mørkt eller lyst Øl	8 —
1 Stk. Wienerbrød	5 —
1 - Smørrebrød med Steg, Rulle- eller Spegepølse, Schweizer- eller Mejeriost	6 —
1 - do. uden Paalæg	4 —

og efternævnte Varer, for hvilke der dog af Restauratøren kan kræves en Forudbestilling af ca. 10 Min., nemlig:

1 Kop kogt, varm Mælk (ca. ¼ l)	5 Øre
1 — Bouillon	8 —
1 — Kakao	8 —
½ Flaske kogt, varmt Hvidtøl med Sukker	8 —

NB. Det bemærkes, at Moderationen kun indrømmes for Varer, der serveres og nydes i III Kl. Restauration.

B. Til det stedlige Tjenstpersonale leveres ugentlig, maanedlig eller for Perioder efter Tjenstomgangen paa Stationen, efter Aftale mellem de paagældende Tjenstmænd og Restauratøren, Maaltider og alkoholfri Forfriskninger til bestemte Tider i Døgnet med en Moderation i Prisen af 25 % i Forhold til den for Publikum gældende Pris.

Disse Bestemmelser træde i Kraft den 1. Oktober d. A. De vedrøre ikke Restaurationerne paa Færger, Skibe og Isbaadsetablissementer.

Generaldirektionen. København, den 24. September 1909.

Underbilag M.

Bestemmelser vedrørende Udlevering af Spise- og Drikkevarer fra Marketenderiet paa Københavns Centralbanegaard til Jernbane-, Post- og Toldtjenestemænd.

A. Til alt Tjenstpersonale skulle følgende Varer leveres til de anførte Priser:

1 Kop Kaffe og The med Sukker og Fløde	8 Øre
1 — do. - do. uden — - —	5 —
½ Flaske Hvidtøl	5 —
¼ — dansk Sodavand	5 —
½ — Skibsøl	8 —
½ — skattefrit mørkt eller lyst Øl	5 —
1 Stk. Wienerbrød	6 —
1 - Smørrebrød med Steg-, Rulle- og Spegepølse, Schweizer- og Mejeriost	4 —
1 - bart Smørrebrød	

og efternævnte Varer, for hvilke der dog af Restauratøren kan kræves en Forudbestilling af ca. 10 Min., nemlig:

1 Kop kogt varm Mælk (1 Pægl)	5 Øre
1 — Bouillon	8 —
1 — Kakao	8 —
½ Flaske kogt varmt Hvidtøl med Sukker	8 —

B. Til det stedlige Tjenstpersonale leveres ugentligt, maanedligt eller for Perioder efter Tjenstomgangen paa Stationen efter Aftale mellem de paagældende Tjenstmænd og Restauratøren Maaltider til bestemte Tider i Døgnet med en Moderation i Prisen af 25 % i Forhold til den for Publikum gældende Pris.

I Marketenderiet maa af Alkoholdrikke kun købes en enkelt Bajer til et Maaltid. Denne betales med den i Taksten for Jernbanerestaurationer fastsatte Pris. Iøvrigt maa der ikke i Marketenderiet sælges spirituøse Drikke.

Underbilag N.

For Udlevering af Spise- og Drikkevarer til de om Bord i Skibe og Færger tjenstgørende Jernbane-, Post- og Toldtjenestemænd gælder følgende

Prisliste.

1 stor Kop Kaffe med Sukker og Fløde	10 Øre
1 - — Te - — - —	10 —
1 - — Bouillon	10 —

1 stor Kop Kakao	10	Øre
1 - — kogt Mælk	8	—
1 Flaske Citronvand (¼ l)	10	—
1 — dansk Sodavand (¼ l)	6	—
½ — skattefrit Øl	10	—
½ — Skibsøl	10	—
1 Stk. Smørrebrød med Steg, Rulle- eller Spegepølse, Schweizer- eller Mejeriost.	8	—
1 - do. uden Paalæg	4	—

Paa de øvrige Varer, der ere nævnte i Priskuranten for Publikum, ydes en Moderation af 25 % i Forhold til den for Publikum gældende Pris.

København, i Decbr. 1911.

Direktøren for Trafikafdelingen.

Bilag 44.

Til Ordningskommissionen for Statsbanerne af 1911.

Undertegnede Restauratører tillade sig efter Opfordring af den ærede Kommission at fremsende nedenstaaende Oplysninger angaaende de ønskede Forandringer i Statsbanerestaurationernes Forpagtningsvilkaar, da det hele er af et forældet System, ca. 40 Aar gammelt.

I. Forpagtningskontrakterne reguleredes i Henhold til medfølgende Udkast. (Bilag A.)

II. At Licitationerne over Restaurationerne og Dampfærgerne maa bortfalde, og at Restauratørerne maa komme til at svare visse Procenter af deres Bruttoomsætning.

III. At der oprettes Restaurationer i II. Kl. Ventesal, hvor det kan lade sig gøre, og hvor der er Sandsynlighed for, at det ikke bringer Tab.

IV. At der vælges en Jernbanerestauratør til at være Generaldirektoratet behjælpelig med at besætte ledige Restaurationer paa Stationerne.

V. At Afgifterne for Restaurationerne ansættes til:
8 pCt. af de første 20,000 Kr.s Omsætning;
10 pCt. af de derefter følgende 30,000 Kr.s Omsætning.
Skulde nogen Omsætning overstige 50,000 Kr. endvidere 12 pCt. af det Beløb, der overstiger de 50,000 Kr.

VI. At Rabatsystemet for tjenstgørende Personale, saa vel rejsende som stedligt, maa forandres i III. Kl., og at Rabatten til Told- og Postembedsmænd helt maa bortfalde, idet Personalet i de sidste Aar jo har faaet Lønforhøjelse, foruden de Diæter de faa, naar de ere paa Rejse eller tjenstgørende for fremmede Stationer.

Vi tillade os at henvise til Priskuranten for Tjenestmænd, hvoraf det vil ses, at det giver os rent Tab at levere Mad og Drikkevarer til de deri anførte Priser; tillige ønsker man gerne, at der paa Stationerne oprettes Spise- og Venteværelser for det tjenstgørende Personale, hvor det kan nyde Mad og Drikkevarer (selvfølgelig kun alkoholfri), naar de sælges fra Restaurationen.

Det vilde nemlig være af stor Betydning, om Restauratøren kunde komme til at holde Kontrol med Betjeningen, hvad der med de nuværende mange forskellige Priser paa leverede Varer saa vel til Publikum som til Jernbanefunktionærerne er saa godt som umuligt. Som Eksempel kan nævnes en Vare som Kaffe, der sælges til 3 forskellige Priser, nemlig:

Kaffe paa Kande	25 Øre
Kaffe, skænket	20 —
Kaffe til Tjenestmænd	8 —

ligeledes er der forskellige Priser paa store og smaa Kopper Kaffe og Te.

VII. Restauratørerne kunne ikke paalægges Forandringer hverken med Hensyn til Indskrænkning af Lokale eller i Retning af Priser undtagen efter fælles Overenskomst.

VIII. I Stedet for ovennævnte Priskuranter foreslaas to som Bilag B og C.

Ved at indføre forannævnte Form for Forpagtningsafgifterne ville Statsbanerne antagelig faa ca. 50,000 Kr. mere i aarlig Indtægt af Restaurationerne, end de havde 1. Januar 1911.

Den 3die Oktober 1912.

Chr. Christensen, Skanderborg St.
A. V. Hedemann, Langaa St.
Jens C. Nielsen, Fredericia St.
N. P. Jensen, Vejle St.

M. Jensen, Nyborg St.
B. L. Bech, Kolding St.
A. Christiansen, Esbjerg St.
A. C. Larsen, Vemb St.

F. W. Meyer, Skive St.
Carl V. Jensen, Dampfærgen »Odin«, Korsør.
D. Møller, Vamdrup St.
H. H. Carstens, Silkeborg St.

J. Rathske, Hobro St.
J. Andersen, Hjørring St.

Underbilag A.

Forpagtningskontrakt angaaende Bortforpagtningen af St. Restauration.

§ 1.

Genstanden for Forpagtningen er Restaurationsholdet paa ..... Station med Forpligtelse til paa Forlangende at servere almindelige Spise- og Drikkevarer til gangbare Priser. Til dette Brug overlade Statsbanerne Restauratøren følgende særlige Rum:

1.

2.

3.

Opvarmning, Belysning og Renholdelse af de til Brug overladte særlige Rum paahviler Restauratøren, derimod leverer Statsbanerne det hertil hørende Inventar, f. Eks. Borde, Stole, Disk og Skranke til Restaurationen og Borde, Skabe, Hylder, Komfur m. m. til Økonomilejligheden.

Belysning, Varme og Rengøring i Vente- og Spiseværelserne paahviler derimod Statsbanerne.

§ 2.

Forpagtningens Tiltrædelse sker den 1. ..... 19 .....

§ 3.

Det paahviler Restauratøren at iagttage Næringslovens Forskrifter og at afholde de deraf flydende Omkostninger, ligesom enhver Restauratør skal være forsynet med det dertil nødvendige Næringsbevis.

Fremleje af Restaurationen er forbudt.

§ 4.

Det paahviler Restauratøren forsvarligt at behandle det Statsbanerne tilhørende Inventar, over hvilket en Fortegnelse er vedhæftet Kontrakten. Den almindelige Vedligeholdelse af det Statsbanerne tilhørende Inventar og Lokaler paahviler Statsbanerne.

§ 5.

Restauratøren er til enhver Tid pligtig at underkaste sig Statsbanernes Bestemmelse med Hensyn til Restaurationens Aabning og Lukning.

§ 6.

Det er Restauratøren tilladt til det rejsende Publikum at falbyde Forfriskninger paa Perronen under Togenes Ophold.

§ 7.

Serveringen skal være renlig, prompte og udføres af ordentlige, høflige og velklædte Folk. Restauratøren er forpligtet til at sørge for, at der stedse er tilstrækkeligt Personale.

§ 8.

Restauratøren maa finde sig i de Ulemper, som maatte foranlediges ved Reparation af Stationsbygningen, Lokalerne og Inventaret; derimod er Restauratøren under Ombygning eller Opførelse af Stationen efter Ildsvaade, samt i Tilfælde af Trafikstandsninger under Strike eller Krig fritaget for at svare Afgift, saa længe et saadant Forhold vedvarer.

§ 9.

Restauratøren er med Hensyn til sin Forpagtning underkastet Generaldirektoratets Tilsyn og Kontrol, og han maa paa Forlangende forevise de ham overladte Lokaler m. m.

Mener Restauratøren sig forurettet, maa han henvende sig til Ministeriet.

§ 10.

Forpagtningsafgiften ansættes til nedenstaaende Procent af Bruttoindtægten, og Afgiften indbetales til Stationen den 1ste i hver Maaned for den foregaaende Maaned.

Restauratøren fører en autoriseret Kassebog, hvilken altid skal være tilgængelig for Statsbanernes Revision.

Kontrakten kan fra begge Sider opsiges med 3 Maaneders Varsel til henholdsvis 1. Januar og 1. Juli. Ved Fratrædelse skulle alle de Restauratøren overladte Lokaler m. m. afleveres i samme Stand som ved Modtagelsen, fraregnet den Forringelse, der hidrører fra Slid og Ælde. I Søgsmaalstilfælde ere begge Parter underkastede Forordning af 25. Januar 1828.

Statsbanerne forbeholde sig Ret til, saafremt de dertil maatte finde Anledning, at fordre stillet en efter deres Skøn betryggende Sikkerhed for Kontraktens nøjagtige Overholdelse fra Lejerens Side.

§ 11.

Kontraktens Stempling paahviler begge Parter med Halvdelen til hver.

§ 12.

I Henhold til foranstaaende Kontrakt, som jeg i et og alt forpligter mig til at overholde, overtager undertegnede .....
Restaurationen paa .....Statsbanestation fra .....
den .....19..... mod en Afgift af .....

.....den .....19.....

Forpagter.

Til Vitterlighed.

Approberes.

Underbilag B.

Takst for Jernbanens rejsende og tjenestgørende Personale.

1 stor Kop Kaffe eller Te	15 Øre
½ Fl Hvidtøl, stedlige Bryggerier	12 —
¼ Fl Sodavand	10 —
1 Stk. Smørrebrød med Paalæg, Steg, salt Kød eller Schweizerost	10 —
1 Stk. Smørrebrød uden Paalæg	5 —
1 Stk. Wienerbrød	5 —
1½ Pægl kogt varmet Mælk	10 —

Udkommanderede kunne spise ved Restauratørens eget Bord, saafremt saadant findes, for 2 Kr. pr. Dag.

Underbilag C.

Takst for Publikum paa Jernbanens Restaurationer.

1 Kop Kaffe eller Te, II. Kl.	25 Øre
1 — — III. Kl.	25 —
½ Fl. Carlsberg, Tuborg Bajersk Øl	25 —
½ Fl. af det stedlige Bryggeri	22 —
½ Fl. pasteuriseret skattefrit Øl	15 —
¼ Fl. Seltservand	15 —
1 Snaps dansk Brændevin eller Akvavit	10 —
1 — Cognac eller Genever	15 —
1 — — — —	25 à 50 —
1 — Rom	15 —
1 — — , fin	25 à 35 —
1 — Bitter	15 —
1 Stk. Smørrebrød med Paalæg, Steg, salt Kød, Rullepølse, Spegepølse, Schweizer- eller hollandsk Ost	12 —
1 Stk. Smørrebrød med finere Paalæg	15—25 à 35 —
1 Stk. Smørrebrød uden Paalæg	6 —
1 Stk. Wienerbrød	5 —

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 45.

København B., den 22de August 1912.



Til Statsbaneudvalget af 1911.

Under Henvisning til Udvalgets Skrivelse af 25de Marts d. A. tillader Generaldirektionen sig herved at besvare de deri stillede Spørgsmaal vedrørende Bevogtning og Indhegning af Statsbanestrækninger saaledes:

Ad 1. Følgende Banestrækninger ere uindhegnede eller dog kun for ganske korte Strækningers Vedkommende indhegnede:

Sorø-Vedde,
Korsør-Halskov,
Nyborg-Knudshoved,
Hobro-Løgstør,
Aalestrup-Viborg,
Skive-Glyngøre,
Oddesund N.-Thisted,
Viborg-Herning.

Desuden ere paa flere af de indhegnede Baner Strækningerne gennem Skovene uindhegnede.

Ad 2, 3 og 4. For Hovedbanernes Vedkommende mener man ikke at kunne undvære Bevogtning af selv mindre befærdede Overkørsler, idet den Nedsættelse af Toghastigheden, som dette i Følge det ad 5 anførte vilde medføre, ikke vil kunne tænkes indført paa Hovedbaner.

Hvad angaar nu indhegnede Sidebaner, vil Bevogtningen af den største Del af Overkørslerne paa disse formentlig kunne bortfalde, naar Lukkeindretningerne samtidig fjernes og Banerne i det hele taget forandres til uindhegnede, dog kun under Forudsætning af, at Toghastigheden samtidig nedsættes til den for uindhegnede Baner fastsatte — nemlig 45 km i Timen.

De omtalte indhegnede Sidebaner ere nedenstaaende anført med Tilføjelse af de aarlige Udgifter til Hegnets Vedligeholdelse og til Bevogtning af de Overkørsler, for hvilke Bevogtningen eventuelt kan inddrages, samt endelig den nuværende største tilladte Toghastighed:

Banestrækning	Vedligeholdelse af Hegn Kr.	Bevogtning af Overkørsler udenfor Stationerne Kr.	Nuværende største Hastighed km i Timen
Struer-Oddesund S.	600	3,700	70
Holstebro-Herning	2,000	7,000	—
Laurberg-Silkeborg	700	5,500	—
Randers-Grenaa Aarhus Ø.-Ryomgaard	4,900	13,500	—
Skanderborg-Skern	5,600	28,000	—
Bramminge-Vedsted	1,000	14,000	—
Tommerup-Assens	1,500	5,000	—
Værslev-Slagelse	3,800	6,500	—
Slagelse-Næstved	4,500	11,800	—
Dalmose-Skelskør	1,300	1,800	—
Vanløse-Frederikssund	4,500	8,500	90
Ialt ...	30,400	105,300	

De Udgifter, der paa disse Konti aarlig ville kunne spares, er altsaa ca. 135,700 Kr. Det er imidlertid tvivlsomt, om Ændringen i det hele taget vilde betyde nogen væsentlig Besparelse for Statsbanerne, saafremt de paagældende Nabo-Lodsejere kunne gøre Krav paa Erstatning for Hegnets Fjernelse. Endelig vil en eventuel Fjernelse af Indhegning og Lukkeindretninger og den deraf følgende Nedsættelse af Kørehastigheden utvivlsomt fremkalde meget stærk Modstand fra Befolkningens Side, idet dennes stadige Krav tværtimod gaar i Retning af Indførelse af Bevogtning af ubevogtede Overkørsler og Forhøjelse af Kørehastigheden. Ved Anlæg af nye Sidebaner vil man antagelig kunne opnaa nogen Besparelse ved straks at bygge disse uindhegnede.

Derimod har man allerede længe haft Opmærksomheden henvendt paa andre Veje, ad hvilke Besparelser i nævnte Udgifter kunne opnaas. Disse ere:

at forandre en Del af de Overkørsler, der ved Banens Anlæg ere udlagte som offentlige Overkørsler uden at føre nogen offentlig Vej over Banen, til private Overkørsler eller endog helt nedlægge dem.

at samle flere Niveauoverkørsler — gennem passende Vejforbindelser — til een enkelt saadan,

at erstatte en eller flere Niveauoverkørsler med een skinnefri Vejforbindelse, samt

at anbringe Bomme — hvor Forholdene tillade det — indrettede til Fjernbetjening fra Nabooverkørsler eller Stationer.

Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at det vilde fremme Tilvejebringelse af de 3 førstnævnte Forbedringer meget, hvis der kunde skaffes Lovhjemmel til at nedlægge Overkørsler og til at ordne de dermed i Forbindelse staaende Forhold til Amtsraad, Sogneraad og private Brugere ved Ekspropriation samt til at fastsætte eventuelle Erstatninger ved Taksation.

Ad 5. Den foreslaaede Forandring maa efter Generaldirektionens Formening nødvendiggøre en Nedsættelse af Kørehastigheden til den ved Politireglementet for Statsbanerne fastsatte, nemlig 45 km i Timen, idet det baade for de vejfarendes og for Togsikkerhedens Skyld maa være muligt at standse Togene foran enhver Overkørsel.

E. B.

Flensborg.

Bilag 46.

1. Sidesporet lægges omtrent som vist paa vedlagte Plan. Over Sporet anbringes et Led, som gives Tilslutning til Statsbanernes Hegn, der flyttes som vist paa Planen, samt en Stoppebom, begge forsynede med Laase, hvortil kun N. N. Station maa have Nøgle. Led og Stoppebom holdes laaset, undtagen naar der rangeres til Sidesporet.

2. Alle Arbejder ved Anlæg, Vedligeholdelse og den eventuelle senere Fjernelse af den inden for Banens Hegn liggende Del af Sidesporet samt Ledet og Stoppebommen udføres ved Statsbanernes Foranstaltning paa Sidesporejerens Bekostning, saaledes at de dermed forbundne Udgifter godtgøres Statsbanerne efter Regning. Alle Arbejder ved Anlægget, Vedligeholdelsen og den eventuelle senere Fjernelse af Sidesporet uden for Statsbanernes Hegn sker ved Sidesporejerens Foranstaltning uden Udgift for Statsbanerne, men efter disses Anvisning.

Regning paa Statsbanernes Udgifter ved Vedligeholdelsen vil indtil videre blive Sidesporejeren tilstillet ved Udgangen af hvert Kalenderaar.

3. Sidesporet maa kun bruges til Forsendelser i hele Vognladninger af Varer til og fra Sidesporejeren — jfr. dog Punkt 5. — Vognene blive ved Statsbanernes Foranstaltning og efter disses Tid og Lejlighed hensatte paa og afhentede fra Sidesporet umiddelbart Syd for den i Punkt 1 omtalte Stoppebom. For saadan Førsel betaler Sidesporejeren en Afgift af 50 Ø. pr. læsset Vogn; for tomme Vogne betales intet.

Den videre Førsel af Vognene er Statsbanerne uvedkommende.

4. Ved Brugen af Sidesporet ville Statsbanernes Anvisninger være at følge, ligesom de almindelige ved Statsbanerne gældende Regler med Hensyn til Jernbanevognes Brug samt Af- og Paalæsning skulle følges.

Al Skade, der ved Brugen af Sidesporet med eventuelle senere Udvidelser — jfr. Punkt 7 — maatte paaføres Statsbanernes Ejendele eller det Materiel, for hvilket disse maatte være ansvarlige over for Trediemand, godtgøres Statsbanerne af Sidesporejeren efter Regning.

5. Statsbanerne skulle have Ret til at lade Vogne henstaa paa Sidesporet, naar Sidesporejerens Brug af samme derved ikke forstyrres.

6. Statsbanernes Tjenestemænd skulle til enhver Tid have uhindret Adgang til Sidesporet.

7. Forandringer ved eller Udvidelser af Sidesporet maa ikke foretages uden Statsbanernes Samtykke. For alle Forandringer eller Udvidelser, hvorom Enighed opnaas, blive de nærværende Betingelser gældende, for saa vidt der ikke fra Statsbanernes Side træffes anden Bestemmelse.

8. Statsbanerne skulle have Ret til naar som helst at foretage en Omlægning eller fuldstændig Aflægning af Sidesporet, og de dermed forbundne Udgifter ville være at betale af Sidesporejeren efter Regning — ogsaa hvad angaar mulige Udgifter til Landinspektør for Grænseafsætning —, uden at han har noget Krav paa Erstatning for de midlertidige eller vedvarende Afbrydelser i Brugen af Sidesporet, som maatte blive en Følge deraf. I saadanne Tilfælde vilde de af Sidesporejeren betalte Materialier, der ikke paany maatte finde Anvendelse i Sporet, være enten at afgive til ham eller at afkøbe ham til en Pris, svarende til den Værdi, de til den Tid efter Statsbanernes Skøn maatte have.

9. Sidesporejeren forpligter sig til at udrede Værdistigningsafgift i Overensstemmelse med de Regler, som eventuelt maatte blive givne ved Lov om Ydelse af saadan Afgift af fremtidige Sidespor til bestaaende Baner.

10. Som Sikkerhed for Opfyldelsen af de Forpligtelser, der i Henhold til foranstaaende paahvile Sidesporejeren, udstedes en Deklaration, der vil være at tinglæse og notere som Hæftelse paa den Sidesporejeren tilhørende Ejendom, hvorpaa Sidesporet føres ind.

11. Deklarationen forsynes med en Paategning, der underskrives af Ejeren af den Nabogrund, hvorover Sporet føres, før det kommer ind paa Sidesporejerens Ejendom, og hvori Ejeren giver sit Samtykke til Sporets Anlæg samt anerkender Statsbanernes Ret til i Henhold til ovenstaaende Punkt 8 at anlægge eller helt aflægge Sidesporet, i hvilken Henseende Deklarationen tillige vil være at tinglæse og notere som Hæftelse paa den ovennævnte Nabogrund.

Det Areal af denne Ejendom, der kommer til at ligge inden for det flyttede Banehegn, vedbliver at høre til denne Ejendom.

12. Som Sikkerhed for Dækning af Statsbanernes Udgifter ved Anlægget af Sidesporet maa der, forinden Arbejdet paabegyndes, til Statsbanernes Kassekontor i.....indbetales et Beløb af.....Kr. i rede Penge. Saafremt det under Arbejdets Gang skulde vise sig, at dette Beløb er utilstrækkeligt, vil der blive forlangt yderligere Indbetaling. Naar Arbejdet er endt, vil der finde en endelig Afregning Sted, efter hvis Udvisende Sidesporejeren er pligtig straks at efterbetale, hvad Arbejdet maatte have kostet mere end indbetalt, medens et muligt Overskud vil blive tilbagebetalt. Sikkerhedsbeløbet forrentes ikke.

Det bemærkes, at Kassekontorets Kvitteringer kun have Gyldighed, naar de ere noterede i Kassekontrollen.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt en Lovbestemmelse om Erlæggelse af Værdistigningsafgift af Sidespor til bestaaende Jernbaner maatte kunne anbefales, skal jeg tillade mig at fremsætte efterstaaende Betragtninger:

For saa vidt Talen er om *offentlige* Sidespor til bestaaende Baner, bemærkes, at saadanne maa anses som integrerende Bestanddele af selve Banerne og derfor bør dele Skæbne med disse. For saa vidt saadanne Sidespor anlægges ved Jernbaner, som omfattes af Lov Nr. 105 af 18. April 1910 om Jernbaneskyld, maa Sporene derfor antages ogsaa at omfattes af Loven, hvilket med andre Ord vil sige, at Værdistigningsafgift (Jernbaneskyld) bliver at svare, for saa vidt Sidesporanlægget bevirker en selvstændig Stigning af Ejendomsværdier. Anbringes Sidesporene derimod ved andre (ældre) Jernbaner end de fornævnte, bør der formentlig heller ikke blive Spørgsmaal om Værdistigningsafgift i Anledning af Sidesporanlægene, saa længe selve Jernbanernes Indflydelse paa Værdiforholdene ikke hjemler nogen Afgiftsydelse.

Spørgsmaalet kan saaledes begrænses til *private* Sidespor, og det er da ogsaa kun for saadannes Vedkommende, at en Lovgivning om Værdistigningsafgift af Statsbaneledelsen er stillet i Udsigt i de almindeligt anvendte Betingelser for Anlæg af private Sidespor til Statsbaner.

Den paagældende Bestemmelse er først i senere Tid optagen i de nævnte Betingelser.

Det, hvorpaa der formentlig er tænkt, er en særlig, lovhjemlet Afgift, som af den private Lodsejer, hvem det tillades at faa anbragt et Sidespor til en offentlig Jernbane, skulde svares for den Værdiforøgelse, som ved Sporets Anlæg tilførtes hans Ejendom derved, at den efter Anlægget bliver særlig egnet til industriel Brug. Afgiften skulde formentlig være af lignende Art som den ved Lov Nr. 105 af 18. April 1910 hjemlede Jernbaneskyld; den skulde altsaa søge sin Begrundelse deri, at der ved en offentlig Foranstaltning (et offentligt Anlæg) tilførtes den privates Ejendom en Værdiforøgelse.

Ved nærmere Undersøgelse vil det dog vise sig, at den ommeldte Afgift ikke vilde kunne begrundes i Hensyn af denne Art. Det særegne ved en Jernbanes Anlæg, som iøvrigt ogsaa ved forskellige andre offentlige Foranstaltninger, er det, at der — uden Indflydelse af eller Bistand fra de enkelte private Ejere af Ejendomme i vedkommende Egn — af det offentlige tilvejebringes en blivende Tilstand, som fremkalder en Stigning i de paagældende Ejendommes Værdi, af hvilken Værdistigning det offentlige ikke uden særlig Lovbestemmelse er i Stand til at drage direkte Fordel, idet den uden saadan Lov alene kommer den private Grundejer til gode; men de private Sidespor tilvejebringes alene efter *vedkommende Grundejers egen Foranstaltning*, og der *tilvejebringes ikke ved disses Anlæg en blivende Tilstand*, idet Banerne altid forbeholde sig Ret til atter at fjerne Sporene, naar de maatte finde det ønskeligt, *Endelig er den paagældende Jernbane*, hvor Talen er om et privat Sidesporanlæg. *altid Herre over Fastsættelsen af alle Vilkaar* for Tilladelsen til Anlægget. *Anlægget kan kun komme i Stand i Kraft af et Kontraktsforhold*, og det er da naturligt, at Banen ved den Kontrakt, som maa oprettes, betinger sig alle de Fordele og Ydelser, som maatte være opnaaelige og findes rimelige, ligesom det synes indlysende, at en særlig Lovgivning for dette Omraade i hvert Fald er overflødig. Det vil endvidere

fremgaa af det foran anførte, at en saadan Lovgivning ikke vilde have nogen Tilknytning til det ellers anvendte og ved Lov Nr. 105 af 18. April 1910 anerkendte Begreb om »Værdistigningsafgift«; det er endog et Spørgsmaal, om den Forøgelse af den øjeblikkelige Brugsværdi, som tilføres en Ejendom ved Anbringelse af et Sidespor til samme, har Krav paa at betegnes som »Værdistigning«; rigtigere vil det vistnok være at kalde den en Forbedring af Ejendommen eller det paa samme drevne Etablissement. Tilfældet minder i høj Grad om det, at en Ejendomsbesidder fra vedkommende Kommunes Ledninger faar indlagt Elektricitet, Gas eller Vand i sin Ejendom. Her foregaar en Forbedring af Ejendommen, som efter almindelig Opfattelse foretages af Ejeren selv; men om en af Kommunen fremkaldt Værdistigning vil man ikke tale, og ingen vilde tænke sig Muligheden af, at Kommunen foruden sædvanligt Vederlag for sin Ydelse til den private skulde have Krav paa en »Værdistigningsafgift«; om alt saadant kunde der snarere opstaa Spørgsmaal ved Kommunens Anbringelse af Ledningerne i Gaderne, o: ved dens Tilvejebringelse af selve de Anlæg, som muliggøre, at den private kan tilkontrahere sig Ledninger ind paa sin Ejendom, hvilket overført paa Jernbaneforhold vil svare til selve Jernbanens Anlæg, ikke til Anlægget af Sidesporet, der maa sammenstilles med Anbringelse af Stikledningen ind i den enkelte Ejendom.

Det maa efter det udviklede fraraades at skride til en Lovgivning om »Værdistigningsafgift« ved Tilvejebringelse af private Sidespor fra Jernbaner; en saadan er overflødig, vilde intet have til fælles med det almindelige Begreb om Værdistigningsafgift og vilde vistnok være uden Sidestykke, netop fordi den ikke let lader sig begrunde. Staar dette fast, maa det endvidere anbefales, at et Vilkaar, der stiller saadan Lovgivning i Udsigt, udgaar af Statsbanernes Betingelser for Anlæg af Sidespor, ikke blot fordi dets Optagelse i Betingelserne er formaalsløst, men fordi det tillige er skadeligt, idet det ved at stille en mulig Ekstra-Afgift i Udsigt er egnet til at forringe det Vederlag, som Statsbanerne ellers ved Kontrakter om private Sidesporanlæg ere i Stand til at opnaa hos Medkontrahenten, eller endog ved at opstilles kan umuliggøre et Sidespors Anlæg, fordi den private Part, der ønsker Sporet, ikke vil indgaa paa et Vilkaar af den ommeldte Art.

København, den 26. Januar 1913.

Frederik V. Petersen.

Bilag 48.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

København B., den 18. Juni 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Under Henvisning til Udvalgets Skrivelse af 21. Maj d. A. om Oplysninger vedrørende Statsbanernes Plantningsvæsen skal man til de fremsatte Spørgsmaal bemærke følgende:

ad 1. Der er ved Statsbanerne ansat 2 Plantører, nemlig een med Bolig i Langaa og een med Bolig i Roskilde. De paagældende, hvis Omraade er henholdsvis Jylland og Øerne, lønnes som Overbanemestre af 2. Grad, og de udøve ikke anden Virksomhed ved Statsbanerne end Plantørgerning.

ad 2. Statsbanerne benytte kun rent undtagelsesvis private Gartnere, Udgiften til saadan Hjælp har i afvigte Driftsaar været ca. 600 Kr.

ad 3. Statsbanerne eje Planteskoler i Langaa, Randers og Roskilde. Til Drift af disse er i afvigte Aar medgaaet følgende Beløb:

Planteskolen i Langaa	c.	6,300 Kr.
— - Randers	-	2,100 —
— - Roskilde	-	5,800 —
Tilsammen ...	c.	14,200 Kr.

For de i Langaa og Randers værende Planteskolers Vedkommende ser man sig ikke i Stand til at opgive nogen Anlægssum. De paagældende Planteskoler ere anlagte for mange Aar siden og ere derefter igennem Aarene stadig udvidede efter Behov. De hermed forbundne Udgifter ere afholdte af de aarlige Bevillinger paa Plantningskontoen.

Anlægssummen for Planteskolen i Roskilde har været ca. 8,000 Kr., ekskl. Arealet. Dette udgøres dels af et aflagt Grusgravareal og dels af et inden for et Snebælte liggende Areal.

ad 4. Med Hensyn til de Vilkaar paa hvilke der fra Planteskolerne udleveres Planter til ansatte tillader man sig at henvise til Generaldirektionens hoslagte trykte Ordre -E Nr. 36. Endvidere vedlægges Generaldirektionens trykte Meddelelse Nr. 98 af 18. August 1911, hvoraf fremgaar, hvilke Planter der i afvigte Aar havdes til Raadighed til Udlevering fra Planteskolerne.

En Fortegnelse vedlægges over Statsbanernes i afvigte Driftsaar af Plantningskontoen afholdte Udgifter.

C. Holten,
kst.

Flensborg.

Udlevering af Planter til Tjenestemænd.

Nr. 36 (gl. Nr. C 90, D 1026, sidste Afsnit, Ma 670, Ba 361).

Til Brugere af *Tjenestehaver* kan, saa vidt Forraad haves, fra Planteskolerne vederlagsfrit udleveres Planter til Brug i nævnte Haver.

Endvidere vil der, naar Forraad haves, vederlagsfrit kunne udleveres *Hegnsplanter* til Brug i *lejede* Haver paa Statsbanernes Grund.

Andragende om Planter indgives til Banebestyreren i den paagældende Kreds. For 1ste, 2den, 3die og 5te Kreds' Vedkommende videresendes Andragenderne af Banebestyrerne til Banebestyreren i 4de Kreds med Paategning og Anbefaling, for saa vidt saadan kan gives.

Andragenderne maa indeholde udtrykkelig Bemærkning om, hvorvidt Planterne ere til Brug i Tjenestehaver eller kun til lejede Havelodder, samt Oplysning om, til hvilken Station de ønskes sendte.

Til Udleveringen og Benyttelsen af Planterne knyttes følgende Betingelser:

Planterne maa kun anvendes til Beplantning af Statsbanernes Havearealer, og vil Statsbanernes Plantører saa vidt muligt dermed føre Kontrol.

Ved Plantningen vil vedkommende Plantør være villig til lejlighedsvis at give Anvisning og Raad, navnlig i Henseende til Valg af Planter og Jordens Behandling til Modtagelsen af Planterne.

Hvert Efteraar vil der udgaa Meddelelse om, naar Andragender om Planter vil være at indsende.

Underbilag B.

Udlevering af Planter til Tjenestemænd.

Under Henvisning til Ordre E. 36 meddeles herved, at der i det forestaaende Efteraar og Foraar, saalænge Forraad haves, vil kunne udleveres de Tjenestemænd, der ere Brugere af Tjenestehaver, følgende Plantesorter — naar skriftligt Andragende derom indgives til Banebestyreren i den paagældende Kreds, og Andragendet kan anbefales af Banebestyreren — nemlig:

Fra Planteskolerne i Langaa og Randers.

Elm	30—120	cm.	høje,
Ahorn	60—120	—	—
El	60—120	—	—
Ask	90—120	—	—
Røn, almindelig	60—120	—	—
— skandinavisk	60—120	—	—
Kastanie	60—120	—	—
Bøg	30—60	—	—
Thuja	30—60	—	—
Birk,			
Popler, kanadiske			
— ontariske			
— Pyramide-			
— Sølv-			
Pilestiklinger,			
Tjørn,			
Hassel,			
Hyld, almindelig			
Liguster,			
Guldregn,			
Æbleroser,			
Naur,			
Mahonia,			
Gran, hvid-			
Fyr, Bjerg-			
Prydbuske,			
Vildvin,			
Vedbend, smaabladet,			
— storbladet,			
Æbletræer,			
Pæretræer,			
Ribsbuske,			
Solbærbuske,			
Hindbærbuske,			
Brombær,			
Vinranker,			
Jordbærplanter,			
Rabarberplanter.			

Fra Planteskolen i Roskilde:

Elm	60	cm.	høje,
Ahorn	85	—	—
El, Rød	60	—	—
— Hvid-	80	—	—
Ask	80	—	—
Røn, almindelig	90	—	—
— skandinavisk	80	—	—
Kastanie	55	—	—
Bøg	65	—	—
Avnbøg	65	—	—
Thuja	30—100	—	—
Eg,			
Lind,			
Tjørn,			
Hyld, almindelig			
Hyld, Drue-			
Naur,			
Mahonia,			
Gran, Hvid-			
— Sitka,			
Fyr, Bjerg-			
Lærk, almindelig			
— japansk,			
Syren (ikke forædlede),			
Sandtidsel, (Klintepil),			
Vildvin, almindelig,			
— selvklatrende,			
Prydbuske,			
Jordbærplanter,			
Rabarberplanter.			

Til Andragender, der ikke ere fremsendte og udfærdigede i Overensstemmelse med forannævnte Ordre, kan intet Hensyn ventes taget, og Andragenderne maa saa vidt muligt indgives inden 15. September og 1. April henholdsvis for Efteraarets og Foraarets Vedkommende.

Fortegnelse

over

Forbruget paa Budgetkonto 3. B. 9., Plantninger i Driftsaaret 1911—12.

I. Almindelig Vedligeholdelse af tilstedeværende Plantninger samt Drift af Planteskolerne i Langaa, Randers og Roskilde ..... c. 28,550 Kr.

II. Nyplantninger paa Stationer, Arealer og Skraaninger samt ved Tjenesteboliger m. v.:

1.	Plantning paa	Skodsborg Station	c. 284 Kr.	
2.	—	— Birkerød Station	- 151 —	
3.	—	— Lillerød Station	- 233 —	
4.	—	— Hillerød Station	- 198 —	
5.	—	— Lyngby Station	- 282 —	
6.	—	— Holte Station	- 78 —	
7.	—	— Grundstykke c. 8,5 ha mellem Ulfborg og Tim	- 328 —	
8.	—	— Hellerup Station	- 237 —	
9.	—	— Nyborg Station	- 364 —	
10.	—	— Arealer ved Centralværkstederne, Kjøbenhavn	- 1,714 —	
11.	—	— Gredstedbro	- 14 —	
12.	—	— Guldager	- 68 —	
13.	—	— Tim	- 47 —	
14.	—	— Korsør	- 75 —	
15.	—	— forskellige sjællandske Stationer (Slyngplanter)	- 75 —	
16.	—	— Klampenborg Station	- 10 —	
17.	—	— Gjedser Station	- 27 —	
18.	—	ved Tjenesteboliger ved Centralværkstederne, Kjøbenhavn	- 76 —	
19.	—	paa Skraaninger m. v. paa Langaa—Silkeborg Banen	- 597 —	
20.	—	— Grundstykker paa Strækningen Fredericia—Taulov	- 230 —	
21.	—	— Uggelhuse Station	- 57 —	
22.	—	— Strømmen Holdeplads	- 108 —	
23.	—	— Bur Holdeplads	- 82 —	
24.	—	— Skraaninger, Grundstykker m. v. paa Strækningen Nørre Sundby—Frederikshavn	- 1,034 —	
25.	—	— Randers Station	- 10 —	
26.	—	— Hjulby Station	- 419 —	
27.	—	— Ullerslev Station	- 216 —	
28.	—	— Langeskov Station	- 245 —	
29.	—	— Skraaninger mellem Haslev og Olstrup	- 90 —	
				- 7,350 —
			Ialt....	c. 35,900 Kr.

Kjøbenhavn, den 18. Juni 1912.

C. Holten,
kst.

De danske Statsbaner.
Direktøren for Maskinafdelingen.

Bilag 49.

København B, den 28de November 1911.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Anledning af Statsbaneudvalgets Skrivelse af 26de f. M. tillader man sig at meddele følgende:

ad 1. Intet af det ved Hovedkontoret beskæftigede overordnede Personale har udelukkende med Ledelsen af Statsbanernes Værksted at gøre, men beskæftiger sig lige saa vel med den almindelige Administration som med Ledelsen af Værksteder og Maskinkredse.

ad 2. Ved Maskinafdelingens Laboratorier i København og Aarhus beskæftiges:

1 Maskiningeniør (21de Lønningsklasse),
1 Ingeniørassistent (18de Lønningsklasse),
1 timelønnet Kemiker (polyteknisk Kandidat),
1 — Arbejdsmand,
1 — Haandværker ca. 1 Time daglig,
1 — Arbejdsmand ca. 3 Timer daglig,

desuden beskæftiges ved de ca. 120 Kulundersøgelser, der aarlig foretages paa Kulprøvestationen i København:

1 Lokomotivfører (9de Lønningsklasse),
1 Lokomotivfyrbøder (4de Lønningsklasse),
2 timelønnede Arbejdsmænd,

hver gennemsnitlig 3½ Time ved hver Prøve, medens dette Personale i den øvrige Tid er beskæftiget med anden Tjeneste.

Endvidere tildanner Værkstedernes Personale i den almindelige Arbejdstid de for Undersøgelserne paa Laboratorierne nødvendige Prøvestykker af Jern og Metaller.

÷ *ad 3.* En Fortegnelse vedlægges over det overordnede Personale ved Værkstederne i København, Aarhus og Nyborg, idet bemærkes, at man ikke har kunnet dele det overordnede Personale paa Regnskabskontorerne og Magasinerne mellem Værksted og Kredse og derfor har opført det hele Personale, der beskæftiges saa vel med Værkstederne som med Kredsenes Regnskabsvæsen.

For de maanedslønnede er den tilsvarende Lønningsklasse anført.

÷ *ad 4.* En Fortegnelse vedlægges over Værkstedernes enkelte Afdelinger med Angivelse af Antallet af Værkmestre for hver Afdeling, hvor mange Haandværkere og Arbejdsmænd der findes ved hver Værkstedsafdeling paa hver af de gældende Timelønsatser samt Antallet af Lærlinge i hvert Værksted.

A. Floor.

Sæbye.

De danske Statsbaner.
Direktøren for Maskinafdelingen.

Underbilag A.

Kobenhavn B, den 28de November 1911.

Fortegnelse

over

det overordnede Personale ved Værkstederne i København, Aarhus og Nyborg, saa vel vedrørende den tekniske Ledelse som Værkstedernes Regnskabsafdeling.

Ved *Centralværkstedet i København* beskæftiges:

1 Værkstedsbestyrer	23de	Lønningsklasse.
1 Maskiningeniør	21de	—
1 Ingeniørassistent (midlertidig)	18de	—
1 —	17de	—
10 Værkmestre I.	16de	—
9 Værkmestre II. (heraf 1 uden for Nummer)	14de	—

samt *fælles for Værkstedet og 1ste og 5te Maskinkreds:*

1 Regnskabsfører	18de	Lønningsklasse.
2 Fuldmægtige (hvoraf 1 ved Centralmagasinet)	17de	—
1 Værkmester II. (Centralmagasinet)	14de	—
2 Magasinformænd —	4de	—

Ved *Centralværkstedet i Aarhus* beskæftiges:

1 Værkstedsbestyrer	23de	Lønningsklasse.
1 Maskiningeniør	21de	—
2 Ingeniørassistenter (hvoraf 1 midlertidig)	17de	—
8 Værkmestre I.	16de	—
9 Værkmestre II.	14de	—

samt *fælles for Værkstedet og 2den — 4de Maskinkreds:*

1 Regnskabsfører	18de	Lønningsklasse.
2 Fuldmægtige (hvoraf 1 ved Centralmagasinet)	17de	—
1 Værkmester II. (Centralmagasinet)	14de	—
1 Magasinformand —	4de	—

Ved *Værkstedet i Nyborg* beskæftiges:

1 Maskiningeniør	21de	Lønningsklasse.
1 Fuldmægtig	17de	—
1 Værkmester I	16de	—
1 Værkmester II	14de	—

samt *fælles for Værkstedet og 2den Maskinkreds:*

1 Magasinformand	4de	Lønningsklasse.

A. Floor.

Sœbye.

De danske Statsbaner.
Direktøren for Maskinafdelingen.

København B, den 28de November 1911.

Forteg

over

Værkstedernes enkelte Afdelinger med Angivelse af Antallet af Værkmestre for Værkstedsafdeling paa hver af de gældende Timelønsatser samt

Timeløn	Haandværkere							
	50 Øre	48 Øre	44 Øre	42 Øre	40 Øre	38 Øre	36 Øre	34 Øre
København.								
Lokomotivværkstedet	»	»	5	7	13	20	34	33
Vognværkstedet	»	»	3	6	10	15	27	14
Drejerværksted I	»	»	3	6	9	14	25	15
Drejerværksted II	»	»	1	3	4	6	13	5
Smedie og Metalstøberi	»	»	2	4	7	10	18	11
Kedelsmedien	»	»	2	3	6	9	14	9
Træværkstedet	1	»	5	10	16	24	42	31
Maler- og Sadelmagerværkstedet	»	»	3	6	10	15	27	25
Elektrisk Værksted	»	»	2	4	7	9	16	10
	1	»	26	49	82	122	216	153
Aarhus.								
Lokomotivværkstedet	»	»	5	10	18	31	27	60
Vognværkstedet	»	»	3	5	10	15	29	13
Drejerværkstedet	»	»	4	9	16	23	41	27
Smedien	»	»	2	5	8	12	22	12
Kedelsmedien	»	»	4	7	10	16	29	17
Træværkstedet	»	1	4	9	15	24	42	38
Maler- og Sadelmagerværkstedet	»	»	3	6	9	14	25	15
Elektrisk Værksted	»	»	1	3	5	7	12	7
	»	1	26	54	91	142	227	189
Nyborg.								
Hele Værkstedet	»	»	1	5	12	10	21	16

nelse

hver Afdeling, hvor mange Haandværkere og Arbejdsmænd der er ansat ved hver Antallet af Lærlinge i hvert Værksted. (November 1911.)

Arbejdsmænd				I alt				Antal Værkmestre	Anmærkninger
38 Øre	36 Øre	34 Øre	32 Øre	Haandværkere	Arbejdsmænd	Lærlinge	Tilsammen		
1	5	6	8	112	20	22	154	3	
3	8	14	17	75	42	»	117	2	
1	1	4	2	72	8	»	80	2	
»	3	8	3	32	14	»	46	1	
»	»	3	3	52	6	»	58	1	
»	1	2	3	43	6	»	49	1	
»	3	4	6	129	13	3	145	3	
1	3	5	6	86	15	»	101	2	
1	4	6	8	48	19	5	72	2[1])	[1]) hvoraf 1 næsten altid fører Tilsyn med Arbejder uden for Værkstedet.
7	28	52	56	649	143	30	822	17[2])	[2]) Endvidere 1 Værkmester, der fører Tilsyn med Bygningen af Materiel paa fremmede Værksteder, og 1 Værkmester, der er traadt uden for Nummer.
1	5	7	11	151	24	44	219	2	
2	9	15	19	75	45	»	120	2	
1	3	5	7	120	16	»	136	3	
»	1	1	2	61	4	»	65	1	
»	4	3	5	83	12	»	95	2	
1	2	4	7	133	14	1	148	2	
»	4	4	6	72	14	4	90	2	
»	1	2	3	35	6	»	41	2[3])	[3]) hvoraf 1 næsten altid fører Tilsyn med Arbejder uden for Værkstedet.
5	29	41	60	730	135	49	914	16[4])	[4]) Endvidere 1 Værkmester paa Værkstedets Tegnestue.
»	2	3	3	65	8	8	81	2	

A. Floor.

Sæbye.

De danske Statsbaner
Maskinafdelingen.

Bilag 50.

Finansaaret 1910-1911.

Oversigt

over

Faste og Ekstra-Timelønnedes Lønningsindtægt m. v.

i

Centralværkstederne i København og Aarhus samt Værkstedet i Nyborg.

Omfatter ikke faste og ekstra Haandværkere, der have gjort stadig eller jævnlig Tjeneste som Lokomotivfyrbødere o. l., ejheller Lærlinge.

Anm.: Overtidsgodtgørelsen, der ikke er indbefattet i de angivne gennemsnitlige Indtægter pr. Arbejdstime. beregnes med 50 pCt. af den normerede Timeløn for alt Arbejde, der udføres paa Søn- og Helligdage samt paa Søgnedage i Tiden mellem Kl. 6 Em. og Kl. 6 Fm. uden Hensyn til om der arbejdes efter Timeløn eller efter Akkord.

I Oversigten er intet Hensyn taget til Godtgørelser for Udearbejde. Understøttelser under Sygdom og Tilskadekomst eller andre Godtgørelser, der ikke er Lønning for virkelig udført Arbejde.

Værksted	Fag m. v.	Station	Antal Mand	Gennemsn.-Indt. pr. Arb. Time			Akkord-Arbejde udgjorde	Overtids-godtgør. udgjorde
				Minimum Øre	Maksimum Øre	Gennemsnitlig Øre	pCt.	Kr.
Lokomotiv-reparations-værkstedet	Haandværkere	Kbhavn	71	45,2	80,4	61,8	97,44	881
		Aarhus	109	34,0	79,3	60,1	96,37	882
		Nyborg	34	36,8	68,0	53,3	90,76	686
	Hjælpere	Kbhavn	8	40,0	64,2	49,7	58,24	270
		Aarhus	10	40,9	58,3	49,5	62,05	375
		Nyborg	2	51,0	52,5	51,7	83,56	60
	Arbejdsmænd	Kbhavn	21	33,2	64,2	50,3	82,74	258
		Aarhus	25	32,0	59,5	49,1	79,08	406
		Nyborg	6	38,8	52,3	44,4	63,39	138
Vogn-reparations-værkstedet	Haandværkere	Kbhavn	54	62,3	84,5	70,2	99,60	321
		Aarhus	53	50,1	82,5	67,9	99,43	205
		Nyborg	7	39,5	47,9	42,9	28,63	266
	Hjælpere	Kbhavn	16	38,0	70,1	63,0	94,32	197
		Aarhus	18	40,0	66,9	61,4	92,63	251
	Arbejdsmænd	Kbhavn	44	32,0	67,7	50,8	74,41	1891
		Aarhus	45	33,7	69,9	59,3	94,38	200
Drejer-værkstedet	Haandværkere	Kbhavn	95	49,7	84,6	67,8	98,25	458
		Aarhus	108	45,3	79,1	62,4	97,00	5713
		Nyborg	12	36,0	68,7	58,4	91,09	65
	Hjælpere	Kbhavn	14	56,3	69,7	61,3	97,79	753
		Aarhus	14	40,0	62,7	52,0	80,60	1994
		Nyborg	1	48,0	48,0	48,0	78,14	14
	Arbejdsmænd	Kbhavn	25	34,7	68,1	53,7	84,92	866
		Aarhus	18	36,1	55,9	44,4	64,69	1809
Smedien	Haandværkere	Kbhavn	45	34,1	81,0	69,0	99,40	602
		Aarhus	55	57,4	81,0	68,8	99,79	7802
		Nyborg	2	64,6	67,1	65,8	97,96	3
	Hjælpere	Kbhavn	2	38,0	48,8	43,4	35,39	87
		Aarhus	7	38,0	66,8	53,1	68,53	972
		Nyborg	3	38,0	57,1	49,2	66,35	88
	Arbejdsmænd	Kbhavn	7	36,9	47,5	45,5	62,81	263
		Aarhus	4	54,4	63,2	58,6	96,94	57
Kedelsmedien	Haandværkere	Kbhavn	37	49,6	80,5	60,5	93,19	1210
		Aarhus	65	51,0	77,6	60,7	96,55	10577
		Nyborg	4	56,0	63,4	60,2	97,99	22
	Hjælpere	Kbhavn	2	60,3	64,2	63,0	99,80	—
		Aarhus	6	38,0	56,3	46,0	53,70	594
	Arbejdsmænd	Kbhavn	6	37,3	56,5	45,8	71,38	116
		Aarhus	10	34,0	56,9	47,1	75,00	1260
		Nyborg	1	57,6	57,6	57,6	95,24	14

Værksted	Fag m. v.	Station	Antal Mand	Gennemsn.-Indt. pr. Arb. Time			Akkord-Arbejde udgjorde,	Overtidsgodtgør. udgjorde
				Minimum Øre	Maksimum Øre	Gennemsnitlig Øre	pCt.	Kr.
Kobbersmedien og Blikkenslagerværkstedet	Haandværkere	Kbhavn	11	58,7	74,7	65,7	99,24	59
		Aarhus	10	56,4	78,0	63,7	99,63	363
		Nyborg	1	70,0	70,0	70,0	82,77	4
	Arbejdsmænd	Kbhavn	1	48,9	48,9	48,9	100,0	—
Metalstøberiet	Haandværkere	Kbhavn	7	62,8	74,1	66,8	99,91	14
		Aarhus	7	58,8	79,7	66,0	99,89	—
	Arbejdsmænd	Aarhus	3	56,4	63,0	59,2	99,86	—
Træværkstedet (omfatter Snedker- og Karetmagerværkstedet)	Haandværkere	Kbhavn	125	34,0	77,6	58,5	95,73	388
		Aarhus	125	34,0	72,8	54,7	93,77	152
		Nyborg	3	52,1	68,5	60,9	84,00	10
	Hjælpere	Kbhavn	4	54,7	60,4	57,3	91,59	43
		Aarhus	4	36,0	67,8	58,3	88,45	5
	Arbejdsmænd	Kbhavn	13	40,4	54,0	45,8	82,45	183
		Aarhus	15	33,0	63,2	52,6	90,90	323
Malerværkstedet	Haandværkere	Kbhavn	56	42,5	79,2	66,4	99,73	199
		Aarhus	47	58,7	76,1	66,1	99,28	255
		Nyborg	2	57,6	68,5	61,9	87,27	—
	Hjælpere	Kbhavn	3	63,6	71,4	66,4	98,85	12
		Aarhus	12	60,2	68,3	64,2	98,46	64
		Nyborg	1	52,3	52,3	52,3	84,87	16
	Arbejdsmænd	Kbhavn	6	49,8	60,6	57,0	97,06	28
		Aarhus	10	56,8	63,7	59,9	99,74	49
Sadelmagerværkstedet	Haandværkere	Kbhavn	23	48,5	76,0	63,9	98,24	73
		Aarhus	14	57,3	77,4	64,2	99,33	98
	Hjælpere	Kbhavn	3	47,4	67,4	54,9	78,41	92
		Aarhus	1	66,6	66,6	66,6	99,84	—
	Arbejdsmænd	Kbhavn	9	39,3	61,5	53,5	85,38	169
		Aarhus	3	56,9	64,9	60,7	97,55	82
Elektrisk Værksted	Haandværkere	Kbhavn	48	34,6	75,2	63,9	91,94	805
		Aarhus	32	50,9	74,4	61,1	94,68	710
		Nyborg	5	53,1	61,5	58,6	94,95	180
	Hjælpere	Kbhavn	3	42,0	49,9	44,3	20,06	831
	Arbejdsmænd	Kbhavn	24	32,2	71,2	49,8	68,14	1948
		Aarhus	6	54,6	63,7	57,6	98,94	89
		Nyborg	1	46,5	46,5	46,5	70,29	13

De danske Statsbaner. **Bilag 51.**
Direktøren for Maskinafdelingen.

København B, den 30te December 1911.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Refererende til Maskinafdelingens Skrivelse Nr. 8619 af 30te Oktober d. A. tillader man sig herved at fremsende den ønskede Fortegnelse over samtlige Arbejdsmaskiner i Statsbaneværkstederne i København, Aarhus og Nyborg med saa fuldstændige Oplysninger, vedrørende de enkelte Maskiners Anskaffelsesaar og -pris, som det er lykkedes at fremskaffe, blandt andet ved Gennemgang af Arkiverne, af hvilke det i Aarhus ikke gaar længere tilbage end til Aar 1878.

For de fra udenlandske Fabriker leverede Maskiners Vedkommende gælder Priserne gennemgaaende for Levering franko, ufortoldet.

A. Floor.

Sæbye.

De danske Statsbaner.
Direktøren for Maskinafdelingen.

Underbilag.

Fortegnelse

over

Værktøjsmaskiner

i

Statsbanernes Værksteder i København, Aarhus og Nyborg.

December 1911.

Forkortelser af Firmanavne.

Fairbairn:	Fairbairn, Kennedy & Naylor, Leeds.
Farvemøllen:	De forenede Malermestres Farvemølle A/S., København.
Flather:	The Mark Flather Planer Co., Nashua N. H., U. S. A.
Framag:	Frankfurter Maschinenfabrik A/G., Frankfurt a. M.
Grafenstaden:	Ellsässische Maschinenbau-Gesellschaft, Grafenstaden.
Hartmann:	Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, Chemnitz.
Kalker Werkzeugmfabr.:	Kalker Werkzeugmaschinenfabrik, Breuer, Schumacher & Co., Kalk b. Köln.
Karlsruher:	Karlsruher Werkzeugmaschinenfabrik, vorm. Gschwindt & Co., Karlsruhe.
Oerlikon:	Schweizerische Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon, Zürich.
Henry Pels & Co.:	Berlin-Erfurter Maschinenfabrik, vorm. Henry Pels & Co., Berlin.
Smith, Beacock:	Smith, Beacock & Tannet, Victoria Foundry, Leeds.
Sonderm. & Stier:	Deutsche Werkzeugmaschinenfabrik, vorm. Sondermann & Stier, Chemnitz.
Zimmermann:	Chemnitzer Werkzeugmaschinenfabrik, vorm. Joh. Zimmermann, Chemnitz.

København.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
		Spindel-højde	Vange-længde				Kr.	
Lokomotivværkstedet.								
Drejebænk	25	650	7000	Deutsche Niles	Berlin	1909	11,775	Direkte elektrisk.
—	41	460	3060	Lodge & Shipley	Cincinnati	—	6,520	
—	122	460	3960	J. E. Reinecker	Chemnitz	—	4,075	
—	8	380	4270	Lodge & Shipley	Cincinnati	1907	6,950	Enkelt Remskive.
—	101	310	3000	Karlsruher	Karlsruhe	1909	2,565	
—	10	300	3150	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1884	2,340	
—	117	280	3000	J. E. Reinecker	—	1909	2,640	
—	118	280	3000	—	—	—	2,640	
—	9	270	4850	Zimmermann	—	1870	2,400	
—	121	265	2800	Flather	Nashua	1909	2,360	
—	20	240	3000	Nielsen & Winther	København	1885	1,800	
—	29	230	2500	—	—	1887	1,600	
—	18	230	2400	—	—	1886	1,600	
—	77	230	2000	—	—	1894	1,450	
—	78	230	2000	—	—	1894	1,450	
—	79	230	2000	—	—	1894	1,450	
—	16	225	2500	Karlsruher	Karlsruhe	1909	1,600	
—	119	225	2500	—	—	—	1,600	
—	87	225	22000	Hendey Norton Machine Co.	Parrington Conn.	1896	1,870	
—	13	220	3400	Zimmermann	Chemnitz	1870	1,835	
—	120	190	2400	Nielsen & Winther	København	1908	2,200	
—	14	180	2200	—	—	1904	1,950	
—	93	180	1200	—	—	1897	1,250	
—	17	165	2540	Zimmermann	Chemnitz	1870	1,250	
—	19	165	2540	—	—	—	1,250	
—	28	165	1880	Nielsen & Winther	København	1887	1,230	
—	24	150	1850	Whitworth & Co.	Manchester	1857	1,730	
—	249	150	2500	Frister & Rossmann	Berlin	1894	1,068	Dobbelt.
Hjulbænk	1	1190	6250	Nielsen & Winther	København	1909	24,000	Direkte elektrisk.
—	6	790	5000	—	—	—	15,800	— —
—	229	650	5400	Collet & Engelhard	Offenbach a. M.	—	11,250	— —

—	2	850	5500	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1882	8,910	
—	84	935	5900	Berliner Werkzeugmfabr.	Berlin	1891	8,230	Ombyggede til direkte elektrisk Drift.
—	200	1000	6400	Smith, Beacock	Leeds	ca. 1860		
		Spindelboring						
Revolverbænk	12	132	3000	Nielsen & Winther	København	1907	6,000	
—	113	50	2200	Pratt & Whitney	Hartford	1909	4,300	
—	90	50	2200	—	—	1905	3,735	
—	92	35	1300	—	—	1899	3,325	
—	91	23	1300	Brown & Sharpe	Providence	1907	2,450	
—	253	38	1150	Alfr. Herbert	Coventry	1911	3,075	Fuldt autom.
—	54	36	1600	Grafenstaden	Grafenstaden	1903	1,370	For Støttebolte.
—	114	36	1600	—	—	1910	1,925	–
		Spindel-Diam.	Udladning					
Boremaskine	51	40	317	Hamilton Tool Co.	Hamilton, Ohio	1909	1,120	
—	47	55	630	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1870	1,600	
—	50	45	380	—	—	—	785	
—	56	55	520	Nielsen & Winther	København	1891	1,400	
—	59	32	260	—	—	1911	360	
—	254	32	260	—	—	—	320	
—	255	15	180	C. & E. Fein	Stuttgart	1910	330	Direkte elektrisk.
Radial-Boremaskine	57	73	2000	Dreses Tool Co.	Cincinnati	1909	7,400	
—	45	75	1800	Ernst Schiess	Düsseldorf	—	5,450	
		Spindel-Diam.	Borelængde					
Horizontal-Boremaskine	107	60	2×500	Werkzeugmfabr. Union	Chemnitz	1909	2,570	
—	60	105	700	Zimmermann	—	Før 1882		
Dobb. Plejlstangs-Boremaskine.	106	75	4100	Grafenstaden	Grafenstaden	1909	5,960	
Komb. Cylinderudbore- og Horizontal-Boremaskine.	109			Collet & Engelhard	Offenbach a. M.	1910	23,590	Direkte elektrisk.
			Vangelængde					
Langhuls-Boremaskine	48	110	4000	Hartmann	Chemnitz	1895	6,800	Dobbelt.
		Vandringer						
Horizontal-Fræsemaskine	80	800	350	Hartmann	Chemnitz	1894	2,910	
—	85	500	270	—	—	1895	1,946	Universal.

København.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
							Kr.	
		Vandringer						
Horizontal-Fræsemaskine	81	1200	400	Karlsruher	Karlsruhe	1909	2,510	
—	98	650	200	Cincinnati Milling & Machine Co.	Cincinnati	1907	3,590	
Vertikal-Fræsemaskine	88	1320	305	Brown & Sharpe	Providence	1909	7,200	
—	89	1500	650	J. E. Reinecker	Chemnitz	—	6,980	
		Bredde	Længde					
Høvlemaskine	30	2500	3650	Kalker Werkzeugmfabr.	Kalk b. Köln.	1885	5,920	Fælles Elektro-
—	32	1600	5100	Zimmermann	Chemnitz	1864	3,510	motor.
		Slag-længde	Vange-længde					
Shapingmaskine	111	600	1500	Oerlikon	Zürich	1909	6,840	Dobbelt.
—	110	710	1000	Hartmann	Chemnitz	—	2,365	Pillar-Shaper.
—	34	430	2500	Zimmermann	—	1870	2,700	
—	36	240	1600	—	—	1864	1,460	
—	38	250	1680	Sonderm. & Stier	—	1885	1,290	
—	42	360	2400	Nielsen & Winther	København	1891	2,000	
—	201	350	350	Flather	Nashua	1899	1,000	Pillar-Shaper.
		Stød-længde	Længde					
Stikkemaskine	33	350	2100	Zimmermann	Chemnitz	1864	2,100	
—	40	130	1200	Sonderm. & Stier	—	1882	950	
		For Aksler	Vange-længde					
Centrermaskine	103	100	1020	Nielsen & Winther	København	1909	650	2-spindlet.
—	66	85	1000	—	—	1885	560	
		Spindel-boring	Vange-længde					
Skrueskæremaskine	61	52	2000	Grafenstaden	Grafenstaden	1893	2,088	
—	62	20	1800	Smith, Beacock	Leeds	1862	900	
		Kapacitet						
Møtrikskæremaskine	256	25		National Machine Co.	Tiffin, Ohio	1911	1,495	4-spindlet.

		Skivens Diam.						
Værktøjs-Slibemaskine	96	.....	.....	Brown & Sharpe	Providence	1909	2,900	Universal.
—	115	900	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	—	540	
—	67	900	.....	Sterne & Co.	Glasgow	1881	1,000	
—	104	500	.....	Nielsen & Winther	København	1909	270	
—	105	500	.....	—	—	—	270	
—	108	500	.....	—	—	—	270	
—	112	500	.....	—	—	—	270	
—	76	500	.....	—	—	1892	540	
—	74	150	.....	—	—	1891	700	Dobbelt.
—	95	.....	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1908	1,070	For Spiralbor.
Parallel-Slibemaskine	69	350	.....	Eget Fabrikat	?	1902		
Slibemaskine for Stempelstænger	94	250	.....	Mayer & Schmidt	Offenbach a. M.	1905	5,530	
Hydr. Presse (Hjulpresse)	72	.....	.....	Deutsche Niles	Berlin	1909	8,210	Direkte elektrisk.
—	71	.....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1885	960	For Haandkraft.
Dornpresse	116	.....	.....	Nielsen & Winther	København	1909	400	For Haandkraft.
—	102	.....	.....	—	—	—	400	—
Koldsav	198	.....	.....	Diston & Son	Philadelfia	1897	160	
—	199	.....	.....	Gustav Wagner	Reutlingen	1909	2,175	Direkte elektrisk.
Prøvemaskine	82	.....	.....	Mohr & Federhaff	Mannheim	1894	732	
Oliecentrifuge	250	.....	.....	American Tool Co.	Cincinnati	1910	390	
Vognværkstedet.		Spindel-højde	Vange-længde					
Drejebænk	137	310	3000	Flather	Nashua	1909	3,090	
—	142	265	2800	—	—	—	2,360	
—	21	230	2600	Nielsen & Winther	København	1889	1,600	
—	139	230	2500	Karlsruher	Karlsruhe	1909	1,600	
—	141	230	2500	—	—	—	1,600	
—	15	225	2525	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1884	1,620	
—	138	190	2400	Nielsen & Winther	København	1908	2,200	
—	22	170	2425	—	—	1890	1,085	
—	23	170	2100	—	—	1896	1,085	
—	7	630	4850	Eget Fabrikat	—	Før 1870		
—	11	230	3530	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1885	2,250	Akselbænk.
—	27	230	2560	Nielsen & Winther	København	1891	1,600	
—	251	200	3400	Eget Fabrikat	—	Før 1870		

København.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
		Spindel-højde	Vange-længde				Kr.	
Hjulbænk	3	800	5500	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1878	7,020	Ombygg. til direkte elektrisk Drift.
—	4	700	4850	Zimmermann	—	1870	5,185	—
—	5	700	5150	Hulse & Co.	Manchester	Før 1870		—
—	83	730	5000	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1891	6,280	—
—	145	650	5400	Deutsche Niles	Berlin	1909	12,000	Direkte elektrisk.
—	144	650	5400	—	—	—	12,000	—
		Spindel-boring						
Revolverbænk	147	60	2200	Nielsen & Winther	København	1909	3,900	
—	86	51	2000	Craven Brothers	Manchester	1894	1,440	
		Spindel-Diam.	Udladning					
Boremaskine	150	50	460	Hamilton Tool Co.	Hamilton	1909	1,760	
—	55	45	400	Nielsen & Winther	København	1887	800	
—	44	65	450	Eget Fabrikat	—	Før 1870		
—	248	65	450	—	—	—		
—	252	25	335	—	—	—	.....	Vægboremaskine.
Radial-Boremaskine	151	50	1250	Nielsen & Winther	København	1909	2,500	
Langhuls-Boremaskine	58	55	210	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1870	1,750	
		Vandringer						
Horizontal-Fræsemaskine	65	330	135	Hartmann	Chemnitz	1885	1,780	
Vertikal-Fræsemaskine	64	1320	305	Brown & Sharpe	Providence	1905	3,975	
		Slag-længde	Vange-længde					
Shapingmaskine	152	300	2100	Hartmann	Chemnitz	1909	3,080	
—	35	330	2070	Sonderm. & Stier	—	1875	2,560	
—	37	230	1300	Zimmermann	—	1867	1,215	

		Stød-længde	Længde					
Stikkemaskine	31	430	3000	Kalker Werkzeugmfabr.	Kalk b. Köln	1885	3,330	
		For Aksler	Vange-længde					
Centrermaskine	75	85	1000	Nielsen & Winther	København	1892	450	
		Spindel-boring	Vange-længde					
Skrueskæremaskine	149	50	1500	National Machine Co.	Tiffin, Ohio	1909	1,725	
—	97	22	1500	Acme Mach. Tool Co.	Cleveland	1907	1,300	
		Skivens Diam.						
Værktøjs-Slibemaskine	228	.....	.....	Nielsen & Winther	København	1909	2,150	Universal.
—	136	500	.....	—	—	—	270	
—	146	500	.....	—	—	—	270	
—	68	500	.....	Sterne & Co.	Glasgow	ca. 1881	ca. 450	
—	143	900	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1909	540	
—	99	600	.....	—	—	1894	910	Dobbelt.
Hydr. Presse (Hjulpresse)	70	.....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1878	2,050	For Haandkraft.
Dornpresse	140	.....	.....	Nielsen & Winther	København	1909	400	—
Afballanceringsmaskine	53	.....	.....	Eget Fabrikat	—	1895		
Lokke- og Klippemaskine	63	8	.....	?	—	Før 1870		
Pudsemaskine	148	.....	.....	Langbein Pfanhauser Werke	Leipzig	1910	246	
Elektrisk Værksted.		Spindel-højde	Vange-længde					
Drejebænk	184	205	2450	Nielsen & Winther	København	1906	2,700	
—	185	200	2450	Karlsruher	Karlsruhe	1909	1,320	
—	186	160	1800	Nielsen & Winther	København	1896	700	
—	188	115	1300	—	—	1901	675	
—	190	125	1500	J. G. Weisser Söhne	St. Georgen, Baden	1904	565	
—	189	190	1700	Nielsen & Winther	København	1901	600	
		Spindel-boring						
Revolverbænk	191	13	1300	Brown & Sharpe	Providence.	1901	1,500	

København.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
		Spindel-Diam.	Udladning				Kr.	
Boremaskine	194	35	250	Sibley & Ware	Southbend, Indiana	1904	330	
—	195	20	165	Nielsen & Winther	København	1909	600	3-spindlet.
—	196	15	165	—	—	1909	200	
Radial-Boremaskine	197	16	1700	Oerlikon	Zürich	1909	1,765	Direkte elektrisk.
		Vandringer						
Vertikal-Fræsemaskine	183	600	200	Hartmann	Chemnitz	1909	1,825	
—	182	250	250	Nielsen & Winther	København	1901	700	Kopiermaskine.
		Skivens Diam.						
Slibemaskine	181	500	.....	Nielsen & Winther	København	1909	270	
—	261	.....	.....	Eget Fabrikat	—	1911	.....	Til Fræsere. Fremstillet af ældre Genstande.
Pudsemaskine	187	.....	.....	Langbein-Pfanhauser Werke	Leipzig	1904	120	
—	259	.....	.....	—	—	1910	246	Direkte elektrisk.
		Klipper	Længde					
Klippemaskine	192	8	.....	Købt gennem N. A. Schjørring	København	1908	295	
Presse	246	.....	200	L. Schuler	Göppingen	1910	1,050	
Kærvfræser	260	.....	.....	Eget Fabrikat	København	1911	.....	Fremstillede af ældre Genstande.
Spolebænk	193	.....	.....	—	—	1910	.....	
		Spindel-Diam.	Udladning					
Bandageværkstedet.								
Bandage-, Bore- og Oprivemaskine.	215	90	500	Nielsen & Winther	København	1909	3,850	Direkte elektrisk.
	216	90	500	—	—	—	3,850	-- —
		Drejehøjde	Drejediam.					
Boremølle (Karusselbænk)	210	2500	1350	Deutsche Niles	Berlin	1909	16,075	Direkte elektrisk.
—	211	350	1250	Ernst Schiess	Düsseldorf	—	9,675	Direkte elektrisk, specielt for Bandager.

		Spindel-Diam.	Udladning					
Boremaskine	46	65	640	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1875	1,800	
—	202	55	500	—	—	1885	840	
		Skivens Diam.						
Slibemaskine	214	500	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1909	520	Dobbelt
—	213	500	.....	Nielsen & Winther	København	—	270	
Kedelsmedien.		Spindel-Diam.	Udladning					
Boremaskine	52	52	400	Nielsen & Winther	København	1906	1,620	Direkte elektrisk.
—	124	45	400	Oerlikon	Zürich	1909	1,570	— —
Radial-Boremaskine	123	80	2000	Deutsche Niles	Berlin	1909	7,050	— —
Vertikal-Kant-Fræsemaskine	26	.....	1250	Kuhn-Esslingen	Esslingen	1909	3,860	— —
		Skivens Diam.						
Slibemaskine	43	900	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1909	540	
—	39	500	.....	Nielsen & Winther	København	—	270	
Bukkemaskine	128	.....	.....	Henry Berry & Son	Leeds	1910	11,000	Hydraulisk.
Klippemaskine	127	.....	.....	Kalker Werkzeugmfabr.	Kalk b. Köln	—	5,400	—
Klippe- og Lokkemaskine	203	.....	.....	Henry Pels & Co.	Berlin	1905	3,220	Direkte elektrisk.
Horizont.-Boremaskine paa Hjul	125	45	450	Collet & Engelhard	Offenbach a. M.	1910	2,800	— —
—	126	45	450	—	—	—	2,800	— —
Oprive- og Gevindskæremaskine	73	.....	.....	Grafenstaden	Grafenstaden	—	2,450	Transportabel.
Nittemaskine	243	.....	.....	Deutsche Niles	Berlin	1909	3,840	For Trykluft.
—	244	.....	.....	—	—	—	1,920	— —
Valseværk	224	150	1,500	Nielsen & Winther	København	1889	2,200	For Haandkraft.
Rørværkstedet.								
Rørrensemaskine	222	.....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1909	2,625	Direefk elektrisk. Med Røgudsugning.
Rørfræsemaskine	220	.....	.....	—	—	—	1,285	
Rørafstikkemaskine	129	.....	.....	Duncker	Hamburg	1887	61	
Slibemaskine	221	350	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1879	350	
—	130	500	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1909	230	
Rørstukkemaskine	225	.....	.....	Fritz Hürxthal	Remscheid	1901	485	
Rørdornemaskine	226	.....	.....	H. Kuch	Ludwigshafen a.R	1897	324	
Rørskæremaskine	131	.....	.....	De Fries & Co.	Düsseldorf	1902	213	

København.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
							Kr.	
Kobbersmedien.								
Bukkemaskine	133	.....	.....	?	?	.....	.....	Haandmaskine.
Rundsaks	134	.....	.....	?	?	.....	.....	—
Rundmaskine	135	.....	.....	Erdmann Kircheiss	Aue i. S.	.....	.....	—
Rørbøjepresse	227	.....	.....	Fielding & Platt	Gloucester	1901	1,900	Hydraulisk.
Sikkemaskine	132	.....	.....	?	?	.....	.....	Haandmaskine.
Sadelmagerværkstedet.								
Symaskine	236	.....	.....	Singer Mfg. Co.	New York	1893—1900	450	3 Maskiner paa fælles Bord med een Motor.
—	237	.....	.....	—	—	1904	730	Direkte elektrisk.
—	238	.....	.....	—	—	1909	730	—
Krølhaarspillemaskine	240	.....	.....	W. S. Wagner	København	1889	275	
—	247	.....	.....	Møller-Krüger	—	1910	680	Direkte elektrisk.
Malerværkstedet.								
Kværnmølle	204	.....	.....	Købt gennem Farvemøllen	København	1909	82	
Valsemølle	205	.....	.....	Spangenberg	Mannheim	1893	258	
Rører	206	.....	.....	J. M. Lehmann	Dresden	1909	595	
—	207	.....	.....	Købt gennem Farvemøllen	København	—	315	
Valsemølle	208	.....	.....	Spangenberg	Mannheim	1898	258	
Farverivemaskine	209	.....	.....	J. M. Lehmann	Dresden	1909	820	
Grovsmedien.								
Damphydr. Presse	217	350 t	.....	Kalker Werkzeugmfabr.	Kalk b. Köln	1909	24,100	
Damphammer	218	5 ctw	.....	B. & S. Massey	Manchester	—	2,400	
—	219	5 ctw	.....	—	—	1899	2,305	
Fjederprøvemaskine	212	.....	.....	Eget Fabrikat	—	1902		

Metalstøberiet.								
Magnetseparator	230			Badische Maschinenfabrik und Eisengiesserei.	Durlach	1909	250	
Sandsigte	231			—	—	—	360	
Askeseparator	233			—	—	—	900	
Kokesknuser	232			M. C. Dreyer	København	1900	456	
Træværkstedet.								
Drejebænk	153	160	1800	Eget Fabrikat	København	Før 1870		
—	154	265	3000	Nielsen & Winther	—	1889	440	
Baandsav-Slibemaskine	155			Mayer & Schmidt	Offenbach a. M.	1905	232	
Baandsav-Filemaskine	156			Carl Mortensen	København	1909	220	
Fræsemaskine	157			Kirchner & Co.	Leipzig	—	675	
—	158			—	—	1889	460	Med Rundstok- og Sinkeapparat.
Tappemaskine	160			Jonsereds Fabr. A/B.	Jonsered	1890	950	
—	161			J. B. Bruun & Søn	Nykøbing F.	1909	1,400	
Boremaskine	162	40	325	Eget Fabrikat	København	Før 1870		
—	163	37	460	Nielsen & Winther	—	1896	430	
Baandsav	164			Jonsereds Fabr. A/B.	Jonsered	1890	1,100	
—	165			Kirchner & Co.	Leipzig	1896	415	
Kehlemaskine	166			Jonsereds Fabr. A/B.	Jonsered	1890	741	
Høvlemaskine	167			—	—	1909	1,800	Direkte elektrisk.
Bore- og Stemmemaskine	168			Kirchner & Co.	Leipzig	1892	1,330	
—	169			Framag	Frankfurt a. M.	1909	2,910	
—	258			Witherby, Rugg & Richardson.	Worcester	1890	1,280	
Afretter	170			Egan & Co.	Cincinnati	1896	800	
—	171			Kirchner & Co.	Leipzig	1909	640	
Høvle og Pløjemaskine	172			Witherby, Rugg & Richardson.	Worcester	1890	3,530	Direkte elektrisk.
—	173			Gebr. Schmaltz	Offenbach a. M.	1909	5,250	— —
Rundsav	174			Kirchner & Co.	Leipzig	1889	1,100	— —
—	175			Framag	Frankfurt a. M.	1909	520	Forstilleligt Bord.
—	176			Witherby, Rugg & Richardson	Worcester	1889	305	
Skruphøvl	177			—	—	1889	1,670	
Slibemaskine	178			Jonsereds Fabr. A/B.	Jonsered	1890	250	
—	179			Kirchner & Co.	Leipzig	1889	390	
Pendulsav	180			Jonsered Fabr. A/B.	Jonsered	1909	331	

København.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff Pris	Anm.
							Kr.	
Afkortesav	257	.....	.....	Jonsered Fabr. A/B.	Jonsered	1890	275	
Slibesten	234 235	.....	.....	?	?	?	?	
Aarhus.								
Lokomotivværkstedet.		Spindel-højde	Vange-længde					
Drejebænk	292	470	4270	Ll. Blond Mach. Tool Co.	Cincinnati	1910	6,750	
—	293	340	4700	J. E. Reinecker	Chemnitz	—	3,480	
—	294	280	2800	Sonderm. & Stier	—	—	2,550	
—	297	225	2300	—	—	—	1,990	
—	298	225	2400	Hartmann	—	—	1,282	
—	295	180	2750	Nielsen & Winther	København	—	2,200	
—	296	180	2150	J. E. Reinecker	Chemnitz	—	1,630	
—	299	180	1830	Købt gennem Jyllands Staal- & Maskinforr.	Aarhus	—	1,245	
—	300	180	1830	—	—	—	1,050	
Hjulbænk	194	1190	6250	Nielsen & Winther	København	1910	24,400	Direkte elektrisk.
—	8	1000	6130	Eget Fabrikat	—	1852	.....	Ombygget 1909. Direkte elektrisk
		Spindel-Diam.	Udladning					
Boremaskiner	285	50	470	Hamilton Tool Co.	Hamilton, Ohio	1910	1,800	
—	284	40	400	Grafenstaden	Grafenstaden	—	1,800	
—	286	32	280	Nielsen & Winther	København	—	365	
Radial-Boremaskine	20	55	1400	Zimmermann	Chemnitz	1873	3,175	Ombygget 1910.
Horizontal-Boremaskine (Plejlstangs-Boremaskine).	289	75	.....	Grafenstaden	Grafenstaden	1910	5,560	Dobbelt.
		Vandringer						
Horizontal-Fræsemaskine	291	350	1400	J. E. Reinecker	Chemnitz	1910	3,280	
Vertikal-Fræsemaskine	290	650	1500	J. E. Reinecker	Chemnitz	1910	7,290	

		Slag-længde	Vange-længde					
Shapingmaskine	288	350	3300	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1910	2,840	
—	287	710	1200	Smith & Mills Mach. Tool Co.	Cincinnati	1910	1,820	Pillarshaper.
—	57	240	1100	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1882	935	
—	58	240	1100	—	—	—	935	
		Skivens Diam.						
Værktøjs-Slibemaskine	282	900	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1910	540	
—	283	500	.....	Nielsen & Winther	København	—	325	
		Plan-Diam.	Vange-længde					
Hjulværkstedet.								
Hjuldrejebænk	223	2100	6600	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1899	13,440	
—	1	2000	6130	Hartmann	—	Før 1878		
—	40	1900	6100	Francis Berry	Leeds	1878	7,500	
—	24	1600	5200	Hulse & Co.	Manchester	1871		
—	12	1550	5180	—	—	—		
—	10	1450	5030	Fairbairn	Leeds	Før 1878		
—	11	1400	4900	Zimmermann	Chemnitz	1873	8,900	
—	41	1350	5000	Francis Berry	Leeds	1878	4,740	
—	224	1300	4700	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1899	5,470	
—	225	1300	4700	—	—	—	5,470	
Bandage-, Bore- og Oprive-maskine.	43	.....	.....	Craven Brothers	Manchester	1878	2,455	Forsænket.
—	226	.....	.....	Nielsen & Winther	København	1899	2,380	—
		Spindel-Diam.	Udladning					
Radial-Boremaskine	18	65	1900	Hulse & Co.	Manchester	1871		
		Skivens Diam.						
Værktøjs-Slibemaskine	227	900	.....	Sterne & Co.	Glasgow	1886	1,140	
		Spindel-Diam.	Udladning					
Kedelsmedien.								
Boremaskine	103	65	640	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1882	1,545	

Aarhus.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
		Spindel-Diam.	Udladning				Kr.	
Boremaskine	102	45	420	Fairbairn	Leeds	Før 1878		
Radial-Boremaskine	172	70	2000	Craven Brothers	Manchester	1894	2,450	
—	101	65	1900	Hulse & Co.	—	1871		
Valseværk, større	105	.....	.....	Fairbairn	Leeds	Før 1878		
— lille	98	.....	.....	—	—	—		
Lokke- & Klippemaskine	100	20	.....	Smith, Beacock	—	—		
—	99	12	.....	W. Collier & Co.	Manchester	—	.....	Hydraulisk.
Nittemaskine	152	.....	.....	Fielding & Platt	Gloucester	1891	4,000	Hydraulisk stationær.
—	268	.....	.....	—	—	1904	1,455	Hydraulisk transportabel.
Oprive- og Gevindskæremaskine	108	.....	.....	Grafenstaden	Grafenstaden	1908	3,000	Direkte elektrisk. Transportabel.
Værktøjs-Slibemaskine	122	500	.....	Sterne & Co.	Glasgow	1886	520	
Kokesknusemaskine	159	.....	.....	Selig Sonnenthal	London	1887	152	
Rørværkstedet.								
Rørrensemaskine	278	.....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1909	1,920	Med Røgudsugning.
—	221	.....	.....	Pedrick & Ayer Co.	New York	1898	1,200	
Rørafskærer	279	.....	.....	?	?			
Rørfræsemaskine	106	.....	.....	Zimmermann	Chemnitz			
Rørafstikkemaskine	218	.....	.....	Sonderm. & Stier	—	1876	1,500	
Hurtighammer	257	.....	.....	Fritz Hürxthal	Remscheid	1911	570	
Rørdornemaskine	215	.....	.....	H. Kuch	Ludwigshafen a.R.	1897	324	
Slibemaskine	120	500	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1886	325	
—	192	500	.....					
Drejerværkstedet.		Spindelhøjde	Vangelængde					
Drejebænk	52	475	5900	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1882	4,500	

		Spindel-højde	Vange-længde					
—	.....	7	425	5000	Smith, Beacock	Leeds	Før 1878	
—	.....	9	425	2300	—	—	—	
—	.....	135	385	5100	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1887	3,175
—	.....	136	385	5100	—	—	—	3,175
—	.....	143	385	5100	—	—	—	3,175
—	.....	53	375	5400	Hartmann	—	1882	3,800
—	.....	70	330	4900	Zimmermann	—	1873	4,415
—	.....	37	360	5600	Sonderm. & Stier	—	1878	3500
—	.....	3	360	3400	Smith, Beacock	Leeds	Før 1878	
—	.....	6	340	3900	W. Collier & Co.	Manchester	—	
—	.....	139	325	4400	Sonderm. & Stier	Chemnitz		
—	.....	85	285	4000	—	—	1883	2,150
—	.....	36	260	6400	—	—	1878	2,800
—	.....	86	260	3950	—	—	1883	2,150
—	.....	33	260	4500	Hartmann	—	1878	2,025
—	.....	126	250	3800	?	?		Dobbelt.
—	.....	65	250	3450	Whitworth & Co.	Manchester	1882	3,585
—	.....	234	250	2500	Whitcomb Blaisdell Mach. & Tool Co.	Worcester	1899	1,625
—	.....	140	240	3600	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1887	1,650
—	.....	46	240	3600	—	—	—	1,650
—	.....	239	235	2500	Hendey Norton	Perrington, Conn.	1899	1,990
—	.....	176	235	2200	Nielsen & Winther	København	1894	1,450
—	.....	177	235	2200	—	—	—	1,450
—	.....	2	230	3500	Zimmermann	Chemnitz	1873	2,800
—	.....	128	230	3400	Sonderm. & Stier	—	1886	1,710
—	.....	129	230	3400	—	—	—	1,710
—	.....	240	230	2500	Flather	Nashua	1899	1,650
—	.....	133	225	3600	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1887	1,650
—	.....	134	225	3600	—	—	—	1,650
—	.....	130	225	3400	—	—	1886	1,710
—	.....	69	220	2100	Fairbairn	Leeds	Før 1878	
—	.....	15	200	2200	Flather	Nashua	1909	1,365
—	.....	270	200	2200	Nielsen & Winther	København	1906	2,000
—	.....	241	195	2000	—	—	1899	1,160

Aarhus.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
		Spindel-højde	Vange-længde				Kr.	
Drejebænk	242	195	2000	Nielsen & Winther	København	1899	1,160	
—	243	195	2000	—	—	—	1,160	
—	5	195	1850	Grafenstaden	Grafenstaden	1885	2,230	Ovalbænk.
—	4	185	3100	Fairnbairn	Leeds	Før 1878		
—	179	180	2550	Karlsruher	Karlsruhe	1894	920	Dobbelt.
—	180	180	2550	—	—	—	920	—
—	64	175	2000	Whitworth & Co.	Manchester	1882	2,320	
—	94	170	2100	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1885	970	
—	48	155	2000	—	—			
		Spindel-boring						
Revolverbænk	273	18	.....	Hartford Aut. Screw Co.	Hartford	1907	2,000	Automatisk.
—	260	8	.....	Pratt & Whitney	—	1902	800	Automatisk. Købt brugt.
—	233	54	1600	Nielsen & Winther	København	1899	1,750	
—	184	45	2000	Craven Brothers	Manchester	1894	1,440	
—	185	30	800	—	—	—	1,360	
—	214	16	.....	Pratt & Whitney	Hartford	1897	1,500	
		Spindel-boring	Vange-længde					
—	232	36	1600	Grafenstaden	Grafenstaden	1899	1,530	For Støttebolte.
—	259	36	1600	—	—	1901	1,380	—
—	266	36	1600	—	—	1905	1,370	—
—	271	36	1600	—	—	1906	1,700	—
—	272	40	1350	—	—	1899	2,080	Façonbænk.
—	16	35	1350	—	—	1906	2,300	—
—	238	35	1350	—	—	1907	2,595	—
		Spindel-Diam.	Udlad-ning					
Boremaskine	22	80	850	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1885	2,350	

—	61	55	500	—	—	1882	1,020	
—	62	55	500	—	—	—	1,020	
—	228	55	450	—	—	1899	1,160	
—	235	55	450	—	—	—	1,160	
—	236	55	450	—	—	—	1,160	
—	19	55	410	Smith, Beacock	Leeds	Før 1878		
—	45	40	300	Fairbairn	—	—		
—	202	35	175	B. B. Noyes & Co.	Greenfield, Mass.	1904	ca. 80	
—	21	32	270	Ferd. Kunad	Leipzig	Før 1878		
Radial-Boremaskine	280	70	1500	Deutsche Niles	Berlin	1911	6,650	
			Bore-længde					
Horizontal-Boremaskine	68	105	700	Zimmermann	Chemnitz			
			Vange-længde					
—	137	7	1000	Sonderm. & Stier	—	1878	1,035	4-spindlet
Cylinder-Boremaskine	95	....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1885	2,140	
		Van-dring	Vange-længde					
Langhuls-Boremaskine	144	310	4000	Hartmann	Chemnitz	1887	6,800	Dobbelt.
—	34	260	1200	—	—	1878	2,070	
		Vandringer						
Horizontal-Fræsemaskine	231	350	1000	Hartmann	Chemnitz	1895	2,910	
—	189	350	800	—	—	1899	3,215	
—	230	350	600	Zimmermann	—	—	1,825	Universal.
—	25	270	600	W. Collier & Co.	Manchester	Før 1878		
—	157	270	400	Hartmann	Chemnitz	1893	2,016	Universal.
—	198	130	275	Pratt & Whitney	Hartford	1896	956	
—	131	.....	.....	Hartmann	Chemnitz	1887	650	For Fræsere.
—	265	.....	.....	(Fransk)	?			Instrument Fræse-maskine.
Vertikal-Fræsemaskine	229	600	650	Hartmann	Chemnitz	1899	3,620	
		Høvle-bredde	Høvle-længde					
Høvlemaskine	26	1300	4500	Smith Beacock	Leeds	Før 1878		
—	27	900	3000	Zimmermann	Chemnitz	1873	5000	

Aarhus.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
		Høvle-bredde	Høvle-længde				Kr.	
Høvlemaskine	28	675	1200	W. Collier & Co.	Manchester	Før 1878		
—	71	850	3000	Fairbairn	Leeds	—		
		Slag-længde	Vange-længde					
Shapingmaskine	91	450	1000	Flather	Nashua	1904	1,225	Pillarshaper.
—	254	450	1000	—	—	1901	1,225	—
—	35	525	2100	Mfabr. Deutschland	Dortmund	1887	3,408	
—	56	500	2700	Hartmann	Chemnitz	1882	3,200	
—	124	500	2850	Sonderm. & Stier	—	1886	3,780	
—	67	370	2350	Zimmermann	—			
—	178	250	1220	Nielsen & Winther	København	1894	1,200	
—	49	240	1050	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1881	940	
—	51	240	1050	—	—	—	940	
—	29	200	1800	W. Collier & Co.	Manchester	Før 1878	.....	2 Stødslæder.
		Slag-længde	Vange-længde			Før		
Stikkemaskine	30	500	3000	Fairbairn	Leeds	1882		
—	141	250	1700	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1887	1,665	
—	142	250	1700	—	—	—	1,665	
—	63	250	1600	—	—	1882	1,425	
Centrermaskine	42	.....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1887	1,035	Bruges som Støtte-bolte-Boremaskine.
		Spindel-boring						
Skrueskæremaskine	190	51	.....	Grafenstaden	Grafenstaden	1895	2,088	
—	31	25	.....	W. Collier & Co.	Manchester	Før 1878		
—	72	25	.....	Hulse & Co.	—	1871		
—	249	38	.....	Morgan Reliance Co.	Cleveland	1901	1,462	
—	32	16	.....	Fairbairn	Leeds	Før 1878		
—	158	16	.....	Ducammun	Mulhause	1875	2,150	

		Skivens Diam.						
Værktøjs-Slibemaskine	55	900	.....	Sterne & Co.	Glasgow	1882	950	
—	121	900	.....	—	—	1899	998	
—	44	500	.....	—	—	1878	440	
—	50	500	.....	—	—	1879	440	
—	59	500	.....	—	—	1882	475	
—	237	500	.....	—	—	1889	452	
—	54	.....	.....	Grafenstaden	Grafenstaden	1882	810	Dobbelt.
Slibemaskine	39	.....	.....	Eget Fabrikat	København	.....	.....	For Paralleler.
—	146	.....	.....	—	—	.....	.....	For Kvadranter.
—	277	.....	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1908	1,070	For Spiralbor.
Hydr. Presse	267	.....	.....	Collet & Engelhard	Offenbach a. M.	1905	5,375	Hjulpresse.
—	14	.....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	ca. 1880	ca. 2,000	— (mindre) For Haandkraft.
—	87	.....	.....	—	—	1883	1,125	Skruepresse. For Haandkraft.
		Plan-Diam.						
Planbænk	125	2500	.....	Hartmann	Chemnitz	1886	6,660	
Afballanceringsapparat	186	.....	.....	Eget Fabrikat	—	1895		
Spaanseparator	154	.....	.....	F. Steinrück	Berlin	1891	270	
Olieseparator	256	.....	.....	American Tool Co.	Cincinnati	1901	270	
		Skivens Diam.						
Sliberummet.								
Slibemaskine	92	600	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1885	900	Dobbelt.
—	82	200	.....	—	—	1878	300	—
Poleremaskine	175			Langbein-Pfanhauser Werke	Leipzig	1894	75	
Magasinet.								
Koldsav	302	.....	.....	Gustav Wagner	Reutlingen	1911	2,120	Direkte elektrisk.
Malerværkstedet.								
Kværnmølle	248	.....	.....	?	?			
Valsemølle	118a	.....	.....	Spangenberg	Mannheim	1892	250	
—	118b	.....	.....	?	?			

Aarhus.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
							Kr.	
Rører	303			Købt gennem Farvemøllen	Københavnn	1911	340	
—	304			J. M. Lehmann	Dresden	—	605	
Farvevalse	305			—	—	—	835	
Sadelmagerværkstedet.								
Symaskine	170			A. Nielsen	Aarhus			
—	171			—	—			
Skrueslagpresse	161			F. Steinrück	Berlin	1892	245	
Træværkstedet.								
Drejebænk	76	260	2400	Eget Fabrikat	—			
Savslibemaskine	89			Th. Robinson & Son	Rochdale	1884	450	
Baandsavfilemaskine	306			Carl Mortensen	Københavnn	1911	260	
Fræsemaskine	119			Th. Robinson & Son	Rochdale	1886	462	
Tappemaskine	78			—	—	Før 1878		
Boremaskine	23			W. Collier & Co.	Manchester	—		
—	173			Eget Fabrikat	—			
—	250			—	—			
Baandsav	77			Th. Robinson & Son	Rochdale	Før 1878 ca.		
—	217			Hespe & Co.	Ottensen.	1897	?	
Kehlemaskine	123			Witherby, Rugg & Richardson	Worcester	1886	650	
Bore- og Stemmemaskine	74			Th. Robinson & Son	Rochdale	Før 1878		
—	183			I. A. Fay & Co.	Cincinnati	1895	1,135	
—	275			Kirchner & Co.	Leipzig	1907	1,300	
Afretter	210			I. A. Fay & Co.	Cincinnati	1896	460	

Høvle- og Pløjemaskine	75	.....	.....	Th. Robinson & Son	Rochdale	1870		
Kehlemaskine	274	.....	.....	Thygesen	Aabyhøj	1907	1,200	
						Før		
Rundsav	83	.....	.....	Th. Robinson & Son	Rochdale	1878		
—	88	.....	.....	—	—	—		
Skruphøvl	80	.....	.....	Witherby, Rugg & Richardson	Worcester	1882	1,850	
Pendulsav	182	.....	.....	Kirchner & Co.	Leipzig	1894	311	
Slibesten	81	.....	.....	Easterbrook & Allcard	Sheffield			
—	110	.....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1878	205	
Lokke- og Klippemaskine	84	.....	.....	?	?			
Valsemaskine	199	.....	.....	Dampfkessel- & Gasometer Fabr	Braunschweig	1896	1,650	
Metalpladesav	220	.....	.....	F. Steinrück	Berlin	1885	68	
		Spindel-Diam.	Vange-længde					
Modelsnedkeriet.								
Drejebænk	216	300	2850	Nielsen & Winther	København	1897	950	
Baandsav	209	.....	.....	I. A. Fay & Co.	Cincinnati	1896	900	
Afretter	79	.....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1881	340	
		Spindel-højde	Vange-længde					
Laaseværkstedet.								
Drejebænk	17	185	2650	Hartmann	Chemnitz	Før 1878		
		Spindel-Diam.	Udladning					
Boremaskine	200	50	450	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1896	1,100	
—	104	35	260	W. Collier & Co.	Manchester	Før 1878		
—	181	35	250	Tysk Fabrikat	—	—		Faststaaende Spindel. Løfteligt Bord.
		Vandringer						
Horizontal-Fræsemaskine	145	100	100	Eget Fabrikat				
		Skivens Diam.						
Slibemaskine	191	300	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz			
		Spindel-højde	Vange-læagde					
Elektrisk Værksted.								
Drejebænk	276	205	2500	Nielsen & Winther	København	1908	2,700	
—	264	200	1500	—	—	1903	600	

Aarhus.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
		Spindel-højde	Vange-længde				Kr.	
Drejebænk	263	155	1300	Nielsen & Winther	København	1903	725	
—	247	135	1200	Bernh. Esche	Chemnitz	1910	505	
—	269	105	1250	J. G. Weisser Söhne	St.Georgen, Baden	1906	747	
		Spindel-højde	Udlad-ning					
Boremaskine	261	35	260	Sibley & Ware	Southbend, Indiana	1903	330	
—	245	16	165	Nielsen & Winther	København	1900	170	
—	301	25	190	Alfr. Herbert	Coventry	1911	1,071	3-spindlet.
		Vandringer						
Vertikal-Fræsemaskine	262	200	250	Nielsen & Winther	København	1903	800	
		Skivens Diam.						
Slibe- og Pudsemaskine	255	350	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1901	200	
Laboratoriet								
Materialprøvemaskine	93	50 t	.....	Grafenstaden	Grafenstaden	1885	4,925	Direkte elektrisk.
Sønderrivningsmaskine	96	.....	.....	Alb. v. Tarnogrocki	Essen-Ruh.	1904	1,095	
Bøjeprøvemaskine	174	.....	.....	?	?			Overtaget fra Telegrafværkstedet.
Støbejernsprøvemaskine	193	.....	.....	Mohr & Federhoff	Mannheim	1895	732	
Metalstøberi og Kobbersmedie.								
Bukkemaskine	13	.....	.....	Fielding & Platt	Gloucester	1902	1,910	Hydr. for Haandkraft.
Klippemaskine	163	.....	.....	?	?			
Lokkemaskine	205	.....	.....	F. Steinrück	Berlin	1896	86	
Sikkemaskine	206	.....	.....	—	—	—	54	
Bukkemaskine	207	.....	.....	Mohr & Federhoff	Mannheim	1894	410	

Rundsaks	252	.....	.....	Erdm. Kircheiss	Aue i. S.	1896	194	
Rundmaskine	253	.....	.....	—	—	—	90	
Sandblandemaskine	....	.....	.....	Badische Maschinenfabr. und Eisengiesserei.	Durlach	1895	180	
Smedien.								
Damphammer	111	1250kg	.....	Kalker Werkzeugmfabr.	Kalk b. Köln	1905	5,800	
—	113	6 ctw.	.....	B. & S. Massey	Manchester	1885	2,200	
—	112	2 ctw.	.....	Davis & Primrose	Leith	1880	1,450	
Fjederprøvemaskine	114	.....	.....	Hartmann	Chemnitz	1878	1,735	
Slibesten	115	Diam 1200	.....	?	?			
Nyborg.								
Drejerværkstedet.		Spindel-højde	Vange-længde			Før		
Drejebænk	12	420	5000	Smith, Beacock	Leeds	1878		
—	11	380	5100	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1887	3,175	
—	10	330	4900	—	—	—	2,330	
—	6	290	3760	Smith, Beacock	Leeds	Før 1878		
—	9	230	3500	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1887	1,650	
—	7	230	3050	Smith, Beacock	Leeds	Før 1878	.....	Uden fast Forsætter
—	32	210	2950	Nielsen & Winther	København	1909	2,700	Trædrejebænk.
—	5	200	3100	Smith Beacock	Leeds	Før 1878		
—	8	190	2900	Zimmermann	Chemnitz	1873	1,900	
—	53	185	2200	Nielsen & Winther	København	1905	1,950	
—	4	180	3050	W. Collier & Co.	Manchester	Før 1878		
—	78	180	1830	Lodge & Shipley	Cincinnati	1909	1,645	
—	41	90	540	Leipziger Werkzeugmfabr., vorm W. v. Pittler.	Leipzig	1894	500	Paa Søjle.
		Spindel-boring	Vange-længde					
Revolverbænk	51	39	1800	Grafenstaden	Grafenstaden	1904	1,910	Façonbænk.
—	50	36	1600	—	—	1903	1,360	For Støttebolte.

Nyborg.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
		Spindel-Diam.	Udladning				Kr.	
Boremaskine	18	55	520	Nielsen & Winther	København	1887	1,350	
—	17	55	420	Smith, Beacock	Leeds	Før 1878		
—	16	50	360	W. Collier & Co.	Manchester	—		
			Borelængde					
Horizontal-Boremaskine	72	60	700	Werkzeugmfabr. »Union«	Chemnitz	1908	2,570	
		Spindel-Diam.	Vandring					
Langhuls-Boremaskine	38	55	250	Hartmann	Chemnitz	1893	2,438	
		Høvlebredde	Høvllængde			Før		
Høvlemaskine	23	1300	2600	Fairbairn	Leeds	1878		
		Slaglængde	Vangelængde					
Shapingmaskine	3	305	2100	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1878	2,180	
—	1—2	250	2200	Smith, Beacock	Leeds	Før 1878	.....	Dobbelt.
			Længde					
Stikkemaskine	20	230	1700	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1885	1,845	
		For Aksler	Vangelængde					
Centrermaskine	77	100	1020	Nielsen & Winther	København	1906	612	2-spindlet.
		Spindelboring						
Skrueskæremaskine	21	51	2030	Smith, Beacock	Leeds	1865		
—	15	39	1400	Acme Mach. Tool Co.	Cleveland	1907	1,300	
		Skivens Diam.						
Værktøjs-Slibemaskine	24	350	.....	Sterne & Co.	Glasgow	1882	440	
Parallel Slibemaskine	39	.....	.....	Craven Brothers	Manchester	1878	2,088	

Hydr. Presse	40	.....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	1898	1,475	Vertikal.
Værktøjsrum.		Vandringer						
Horizontal-Fræsemaskine	52	240	500	Nielsen & Winther	København	1905	1,980	Universal.
		Skiven Diam.						
Slibemaskine	54	220	.....	Mayer & Schmidt	Offenbach a. M.	1905	935	Universal. Dobbelt.
Hjulværkstedet.		Spindel-højde	Vange-længde					
Hjuldrejebænk	73	1190	6250	Nielsen & Winther	København	1908	22,000	Direkte elektrisk.
—	13	650	5600	Francis Berry	Leeds	1876	4,740	— —
		Spindel-Diam.	Udlad-ning					
Radial-Boremaskine	69	55	1700	Zimmermann	Chemnitz	1864	2,565	
Grovsmedien.								
Damphammer	29	3 ctw.	.....	B. & S. Massey	Manchester	1885	1,420	
Slibesten	25	1200	.....	Thompson & Sterne	Glasgow			
Lokomotivværkstedet.		Klipper						
Lokke- og Klippemaskine	76	14	.....	Henry Pels & Co.	Berlin	1908	3,000	Direkte elektrisk.
Rørværkstedet.								
Rørrensemaskine	59	.....	.....	Fritz Hürxthal	Remscheid	1907	1,600	
Rørfræsemaskine	58	.....	.....	Sonderm. & Stier	Chemnitz	—	1,285	
Rørafstikkemaskine	56	.....	.....	Fritz Hürxthal	Remscheid	1905	377	
Slibemaskine	60	500	.....	Naxos Union	Frankfurt a. M.	1907	340	
—	37	500						
Hurtighammer	57	.....	.....	Fritz Hürxthal	Remscheid	1905	620	
Rørdornemaskine	75	....	.....	—	—	1906	450	
Pladebøjemaskine	68	170	1250	Købt gennem V. Løwener	København	1905	1,250	

Nyborg.

	Nr.	Dimensioner mm		Fabrikant		Anskaff. Aar	Anskaff. Pris	Anm.
							Kr.	
Elektrisk Værksted.		Spindel-højde	Vange-længde					
Drejebænk	55	165	1600	Nielsen & Winther	København	1901	775	
		Spindel-Diam.	Udlad-ning					
Boremaskine	79	32	260	Nielsen & Winther	København	1909	320	
Pudsemaskine	42	.....	.....	Langbein-Pfanhauser-Werke	Leipzig	1909	246	
Snedkerværksted.								
Baandsav	71	.....	.....	Thygesen	Aabyhøj	1907	800	Direkte elektrisk.
Malerværkstedet.								
Farvevalse	48	.....	.....	Spangenberg	Mannheim	1899	258	
Kædeprøvemaskine	22	.....	.....	Mohr & Federhoff	Mannheim	1896	2,200	

De danske Statsbaner. **Bilag 52.**

Direktøren for Maskinafdelingen.

København B, den 5te December 1911.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Anledning af Statsbaneudvalgets Skrivelse af 8de f. M. tillader man sig i Forbindelse med Skrivelse herfra af 16de f. M. at meddele følgende Oplysninger vedrørende Driftsaaret 1910—11.

ad 1. Antallet af Lokomotivreparationer i de forskellige Værksteder stiller sig saaledes:

Værksted	København	Aarhus	Nyborg
Svær Reparation	77	100	11
Let Reparation	110	165	22
Mindre Reparation uden Hjulafdrejning	72	25	89
I alt Reparationer	259	290	122

ad 2. Antallet af Vognreparationer i de forskellige Værksteder stiller sig saaledes:

Værksted	København	Aarhus	Nyborg
Antal Reparationer:			
Personvogne	1,081	1,318	»
Postvogne	162	74	»
Rejsegodsvogne, Hjælpevogne og lukkede Godsvogne	913	913	»
Aabne Godsvogne	721	784	9
I alt Reparationer	2,877	3,089	9
Antal Hjulafdrejninger	7,021	6,333	9
Antal Opmaalinger:			
Person-, Post- og Rejsevogne	194	210	»
Andre Vogne	389	374	3

ad 3. Paa Hjælpeværkstedet paa Københavns Godsbanegaard er der i alt repareret 4,613 Vogne.

ad 4. En Fortegnelse vedlægges over udbetalt Folkeløn paa de 3 Værksteder samt paa Hjælpeværkstedet paa Københavns Godsbanegaard.

Udførligere Oplysninger angaaende de ved Driftsmateriellet udførte Vedligeholdelsesarbejder m. m. findes i øvrigt i Statsbanernes aarlige Driftsberetninger, Bilag Litra S., og bemærkes, at Beretningen for 1910—11 ventes at foreligge i Begyndelsen af Januar Maaned 1912.

A. Floor.

Sæbye.

Oversigt

over Størrelsen af den Folkeløn, der er udbetalt paa Statsbanernes Værksteder i København, Aarhus og Nyborg i Driftsaaret 1910—11, med Angivelse af det Beløb, der falder for hver enkelt Afdeling inden for de nævnte Værksteder; endvidere Størrelsen af den Folkeløn, som er udbetalt i nævnte Driftsaar paa Filialværkstedet paa Københavns Godsbanegaard.

Værkstedsafdeling m. v.	København		Aarhus		Nyborg	
	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Lokomotivreparationsværksted	158,258.	33	200,504.	71	54,564.	32
Vognreparationsværksted	194,863.	76	190,325.	40	7,517.	33
Drejerværksted	225,235.	22	216,484.	04	19,756.	82
Smedien	95,778.	58	114,636.	24	8,118.	25
Kedelsmedeværksted	71,583.	41	120,651.	51	7,578.	55
Kobbersmede- og Blikkenslagerværksted	20,090.	16	16,399.	89	1,905.	28
Metalstøberi	12,769.	57	15,382.	80	»	
Træværksted	207,066.	98	195,245.	63	4,961.	15
Malerværksted	105,213.	86	120,830.	40	4,207.	61
Sadelmagerværksted	57,175.	51	30,378.	78	»	
Elektrisk Værksted	123,962.	65	64,925.	24	9,898.	48
Lærlinge	9,490.	25	23,738.	33	4,030.	74
Tilsammen	1,281,488.	28	1,309,502.	97	122,538.	53
Filialværkstedet paa Københavns Godsbanegaard	17,465.	72				

De Danske Statsbaner.
Direktøren for Maskinafdelingen.

København B, den 5te December 1911.

A. Floor.

De danske Statsbaner.
Maskinafdelingen.

Bilag 53.

Bestyreren af
Centralværkstedet i København.

København B, den 18de Juni 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911, Underudvalg 4.

Henvisende til det ærede Udvalgs Skrivelse af 27de April d. A. fremsendes vedlagte Fortegnelse over Dele, der fremstilles fabriksmæssigt i herværende elektriske Afdeling, og knyttes hertil følgende Bemærkninger:

Hensigten med at forfærdige nævnte Dele i Værkstedet var den at skabe regulerende Arbejde, til hvilket der i elektrisk Værksted, der ligesom de øvrige Værksteder arbejder med en *fast* Arbejdsstyrke, er særlig Trang. Man paabegyndte dog ikke Fabrikationen, forinden man ved Forsøg havde overbevist sig om, at den ogsaa var økonomisk forsvarlig.

I Fortegnelsen er ikke medtaget Ampére- og Voltmetre. Efter at der i Handlen er bragt *Præcisions*-Volt- og Ampéremetre af bedre Konstruktion end Statsbanernes og til moderate Priser, er man efter Aftale med Belysningsingeniøren ophørt med at forfærdige saadanne.

Man maa henlede Opmærksomheden paa, at alle i Fortegnelsen anførte Dele ere noget afvigende i Konstruktion og Dimensioner fra de i Handel forekommende, og at Sammenligning af Priserne som Følge heraf ikke kan være korrekt. For Pos. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11, 12 og 13 er de anførte Indkøbspriser (opgivet af Belysningsingeniøren) de som Statsbanerne have betalt for lignende Dele. For Pos. 5, 9 og 10 har man anført Indkøbspris — Katalogpris ÷ 20 pCt. Rabat for Dele, der nærmest kan sammenlignes med Statsbanernes Konstruktioner. For Pos. 9 og 10 har man med Henblik paa Toldafgiften m. m. regnet 1 M = 1 Kr.

Werner.

De danske Statsbaner.
Maskinafdelingen.

Bestyreren af
Centralværkstedet i København.

Underbilag A.

København B, den 18de Juni 1912.

Fortegnelse

over

Genstande, fremstillet paa Værkstedets elektriske Afdeling.

Pos. Nr.	Delenes Benævnelse	Arbejdsløn	Materiale	Samlet Udgift	Vægt af de færdige Dele	Indkøbspris	Bemærkninger
		Kr. Øre	Kr. Øre	Kr. Øre	Kg	Kr. Øre	
1.	20 Amp. dobbeltpolet Knivafbrydere.....	1,96	0,54	2,50	0,328	6,00	
2.	40 Amp. dobbeltpolet Knivafbrydere.....	2,06	0,72	2,78	0,436	7,50	
3.	20 Amp. Skiftenøgle	4,45	1,73	6,18	0,889	9,00	
4.	40 Amp. Skiftenøgle	4,45	2,09	6,54	1,064	16,00	
5.	60 Amp. Maksimalafbrydere uden Grundplan	4,00	1,21	5,21	1,033	16,80	Axel Schous Katalog, Aar 1909, Side 41, Nr. 1514. 21,00 Kr. ÷ 20 pCt. = 16,80 Kr.
6.	Buelampekoblinger.....	3,91	1,32	5,23	2,516	17,00	
7.	Vandtætte Skodlamper	2,47	4.04	6,51	6,00	16,00	
8.	Loftslamper til Færger og Skibe	3,50	1,89	5,39	1,340	10,00	Loftslamperne ere forniklede, de indkøbte *ikke*.

Pos. Nr.	Delenes Benævnelse	Arbejdsløn Kr. Øre	Materiale Kr. Øre	Samlet Udgift Kr. Øre	Vægt af de færdige Dele Kg	Indkøbspris Kr. Øre	Bemærkninger
9.	Stikkontaktdaaser af Porcellain	0,27	0,79	1,06	0,160	3,80	1 M = 1 Kr. Daaserne ere indrettede til Smeltesikring, de indkøbte *ikke*. Bergmanns Katalog Nov. 1903, Side 112. 4,75 M ÷ 20 pCt. = 3,80 M.
10.	Lynafledere *med* Regnhætte....	3,25	2,40	5,65	2,734	13,60	1 M = 1 Kr. Lynafledere *uden* Regnhætte. Katalog Gebr. Hannemann & Co. Düren Rhld. 1909, Nr 2350 k. 17 M ÷ 20 pCt. = 13,60 M.
11.	Smelteproppper..	0,05	0,10	0,15	0,046	0,20	
12.	1 Stk. + Celle med 6 Plader til Akkumulatorer.....	1,13	2,67	3,80	7,100	8,80	For de indkøbte ydes 10 Aars Garanti.
13.	1 Stk. ÷ Celle med 7 Plader til Akkumulatorer.....	1,67	2,34	4,01	6,750	7,00	For de indkøbte ydes 10 Aars Garanti.

De danske Statsbaner.
Maskinafdelingen.

Bestyreren af
Centralværkstedet i København.

Underbilag B.

København B, den 2den Juli 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911, Underudvalg 4.

Man har henledet min Opmærksomhed paa, at min Bemærkning til Post 12 og 13 paa Fortegnelsen over Genstande fremstillet paa Værkstedets elektriske Afdeling, der med Følgeskrivelse af 18de f. M. blev tilstillet det ærede Udvalg, kan misforstaas. Saaledes foranlediget meddeles, at ikke alle Akkumulatorplader indkøbes med 10 Aars Garanti, og at en saadan Garanti kun ydes mod Betaling af en særlig Præmie. De i Fortegnelsen under Post 12 og 13 anførte Indkøbspriser henholdsvis 8,80 Kr. og 7,00 Kr. er *uden* Tillæg af Garantipræmie.

Werner.

Bilag 54.

Oversigt over Statsbanernes

Driftsaar	Banelængde km	Lokomotiver			Person-				
		Antal	Præsterede Lokomotivkilometer		Antal Personvogne	Antal Pladser	Antal Rejsende	Personvognskilometer	
			I alt	pr. Lokomotiv				I alt	pr. Vogn
1897—98.....	1,766,8	358	9,692,615	27,074	978	42,756	14,589,434	40,833,161	41,752
1898—99.....	1,800,4	409	10,808,992	26,428	1,065	46,330	16,498,141	46,054,378	43,244
1899—1900....	1,800,4	432	11,508,940	26,641	1,097	48,196	17,331,500	48,055,702	43,806
1900—01.....	1,800,4	478	12,008,336	25,122	1,136	50,988	18,619,591	51,324,738	45,180
1901—02.....	1,807,1	499	11,982,593	24,013	1,191	52,975	19,788,091	51,933,694	43,605
1902—03.....	1,823,0	516	11,592,733	22,467	1,233	55,107	19,377,974	50,091,720	40,626
1903—04.....	1,823,0	525	11,949,014	22,760	1,233	55,183	19,450,870	51,106,138	41,449
1904—05.....	1,864,2	513	12,079,797	23,547	1,269	57,231	18,935,151	52,461,274	41,341
1905—06.....	1,864,2	522	12,453,673	23,858	1,287	58,273	19,469,720	53,743,311	41,759
1906—07.....	1,915,3	524	13,132,413	25,062	1,296	59,013	20,513,993	56,566,160	43,647
1907—08.....	1,915,3	532	14,115,714	26,533	1,306	59,720	20,820,868	59,374,877	45,463
1908—09.....	1,952,7	551	14,881,604	27,008	1,355	62,222	21,305,004	63,388,370	46,781
1909—10.....	1,951,4	604	15,486,135	25,639	1,398	64,060	21,935,030	64,788,006	46,343
1910—11.....	1,951,4	619	15,177,392	24,519	1,478	69,662	22,346,461	61,079,038	42,002
1911—12.....	1,958,2	612	15,239,792	24,902	1,497	70,724	23,213,833	60,585,356	40,471

Materiel og dets Benyttelse.

vogne		Godsvogne						D. S. B. Vogne paa fremmede Baner km	Fremmede Vogne paa D. S. B. km
Person km	Personer pr Personvogn	Antal	Bæreevne Tons	Antal Tons befordret	Godsvogns km D. S. B. og fremmede Vogne paa D. S. B.	Tonskilometer	Tons pr. Godsvogn		
456,098,215	10,7	5,301	47,342,5	2,690,657	78,321,875	219,753,952	2,62	4,972,641	6,806,123
521,993,942	10,8	5,607	51,090	3,013,876	85,237,666	245,943,604	2,67	5,796,015	7,984,429
546,082,680	10,8	5,807	53,355	3,187,614	89,267,951	266,977,518	2,75	6,730,769	8,471,430
590,013,732	10,9	6,352	60,420	3,207,799	90,325,692	268,155,730	2,72	6,086,803	9,289,621
613,376,742	11,2	6,633	63,931	3,303,949	96,250,984	272,689,431	2,60	5,716,460	9,952,253
606,647,556	11,5	6,890	66,742	3,698,833	100,450,691	321,264,441	2,93	7,162,494	12,726,360
624,999,897	11,5	6,946	67,695,5	3,795,529	99,020,486	333,419,466	3,12	6,427,606	14,166,217
631,195,433	11,3	7,085	69,485	4,044,874	105,532,437	361,077,315	3,18	8,149,793	15,585,777
664,571,623	11,6	7,413	73,606	4,350,349	109,719,149	383,341,925	3,24	9,152,388	17,477,712
704,534,770	11,7	7,813	78,725	4,530,609	117,316,585	398,217,003	3,14	8,303,382	19,582,237
722,936,674	11,4	8,003	81,525,5	4,726,757	123,604,263	420,975,942	3,14	8,965,344	22,258,803
746,515,593	11,0	8,414	86,813,5	4,602,945	125,078,533	415,529,843	3,0	9,927,193	22,574,675
789,798,855	11,5	9,061	95,096	4,692,022	126,273,136	417,249,844	3,5	10,084,187	22,519,697
788,814,029	12,2	9,214	97,015,5	4,934,799	126,771,807	442,438,859	3,2	11,662,938	22,962,075
813,877,960	12,7	9,389	99,278,5	5,464,333,7	128,525,518	479,928,917	3,44	15,582,394	25,114,348

Aktieselskabet Burmeister & Wains
Maskin- og Skibsbyggeri.

Bilag 55.

København C., den 26de Oktober 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Anledning af det ærede Udvalgs Skrivelse af 14. ds. om eventuel Installation af Dieselmotorer i fremtidige nye Færger til Statsbanerne have vi herved Fornøjelsen at fremsende et Forslag*), der viser Installation af et saadant Anlæg i en Færge, der svarer til »Christian IX« eller »Odin«.

Hestekraften, som Motorerne ville kunne udvikle, er den samme, som vil kunne naas som Maksimum i begge Færger.

Som det vil ses, er det tænkt at installere 2 Hovedmotorer og 2 Hjælpemotorer. Hjælpemotorerne forsynes med en stor Dynamo til at frembringe Strøm, dels til Belysning af hele Skibet, dels til Drift af alt Maskineri ombord, inkl. Styremaskine. Desuden er der paa hver Hjælpemotor anbragt en stor Kompressor, der komprimerer Luften til 20 Atm. Denne Luft anvendes dels til Reversering af Hovedmotorerne og dels til Indsprøjtning af Brændslet efter at være komprimeret til 60 Atm. af Hovedmaskinernes Luftpumper.

Brændselsforbruget for en saadan Færge, vil, naar der lægges en Hastighed af 13,5 Knob til Grund, andrage ca. 270 à 300 kg. Olie pr. Time.

I Maskinrummet er desuden tænkt installeret en Dampkedel, der skal benyttes til Opvarmning af hele Skibet.

Vi formene, at Dieselmotorerne ville være godt egnede til Færgefarten. De frembyde nemlig den store Fordel, at de hurtigt og let ville kunne sættes i Gang, uden at nogen Opfyring finder Sted, samt ligeledes at der intet Forbrug af Brændsel sker, naar Færgen er kommet ind i Lejet og stoppet, ud over hvad der medgaar til Færgens Opvarmning og Belysning, idet fra samme Øjeblik Hanen til Motorernes Olieforsyning lukkes, er Forbruget stoppet.

Med Hensyn til Driftssikkerheden kunne vi ikke se rettere, end at denne vil være fuldt paa Højde med Dampmaskinens; det samme gælder for Manøvreringen; efter de Erfaringer, vi have indhøstet, baade med »Selandia«, »Jutlandia« og »Christian X« (»Fionia«) navnlig ved Ind- og Udsejling af Dokkerne i London, have alle Skibene vist sig i Besiddelse af en aldeles glimrende Manøvreevne.

Som det fremgaar af den fremsendte Skitse, falde de 2 Skorstene bort, og de deraf følgende Ulemper undgaas. Kun en mindre, der benyttes for Varmekedlen og for Udblæsning af Hovedmotorerne opsættes.

Angaaende Prisen vil der med de nu gældende Forhold for Maskiner kunne regnes, at et Anlæg af en tilsvarende H. K. som i »Christian IX« og »Odin« vil komme paa en 80 à 90,000 Kr. højere Pris end de respektive Færgers.

*) De paagældende Tegninger ere ikke mangfoldiggjorte.

Vedrørende Personalet kunne vi ikke udtale os om, hvor meget der spares i Sammenligning med Færgerne, da vi ikke kende Personale Antallet dér, men efter vor Erfaring ville 2 Maskinister og 1 Smører samtidig paa Vagt være tilstrækkelige til Drift af Maskinerne.

Haabende at disse Oplysninger maa være efter Ønske og gerne til Tjeneste med yderligere Meddelelser denne Sag vedrørende tegne vi

Med Højagtelse

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Knudsen.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 56.

København B., den 7de Februar 1913.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Med Tilbagesendelsen af de Bilag der ledsagede Udvalgets Skrivelse af 5. November f. A. tillader man sig at bemærke, at Dieselmotordrift til Skibe endnu kun har været anvendt i saa ringe Omfang, at man mangler tilstrækkelige Erfaringsresultater for at kunne bedømme om denne Driftsmaade skulde medføre saadanne Fordele, at den bør indføres paa Statsbanernes Færger.

Hovedfordelene ved denne Driftsmaade turde være, at Motorerne med deres Oliebeholdere optage mindre Plads i Skibet end Dampmaskiner med Kedler og Kulbeholdere, men dette er af ringe Betydning for en Dampfærge, hvor Skibsskroget ikke anvendes til Lastning af Gods, og Burmeister og Wain har da heller ikke i sit Projekt medtaget nogen Indvinding af Plads. En yderligere Fordel skulde søges i det mindre Forbrug af Olie som Brændsel og dettes lave Pris, men da Færgen derved vil være bunden til at anvendes paa de Overfarter, hvor man har indrettet Tanke til Olien, og ikke kan bruges i Flæng, taber ogsaa denne Fordel meget i Betydning.

Endelig kommer hertil det formindskede Betjeningspersonale i Modsætning til, hvad der kræves ved Dampdrift, men ogsaa denne Besparelse maa antages at blive temmelig illusorisk, da man i Betragtning af Færgernes betydelige Passagerbefordring af Hensyn til Redningsapparaternes Betjening maa have en forholdsvis stærk Bemanding, og altsaa mulig maa ansætte overflødigt Personale, naar der i Maskinen og paa Dækket ikke haves tilstrækkeligt til Øjemedet.

Paa det nuværende Standpunkt, som Dieselmotorernes Anvendelse i Skibe indtage, vil man i al Fald ikke kunne tænke sig at forlade Dampdriften paa de tilstedeværende Færger, og det maa ogsaa anses for rigtigst at udsætte Afgørelsen af Spørgsmaalet om at bygge nye Færger med Dieselmotordrift, indtil man har faaet fuld Overbevisning, dels om saadanne Skibes Manøvredygtighed og dels om de mulige økonomiske Fordele, der kunne paaregnes at fremkomme ved den nye Driftsmaade under vore Forhold, hvor Ishindringerne om Vinteren er af væsentlig Betydning, navnlig ved Manøvreringen af Fartøjet.

Besparelsen i Brændselsudgiften staar nemlig ikke som overbevisende, idet Prisen for Kul for Tiden kan ansættes til ca. 21 Kr. pr. t., samt for Olie til ca. 90 Kr. pr. t., og da Forbruget af Kul kun er fire Gange saa stort som af Olie opnaas ikke noget særdeles gunstigt Resultat. Hertil kommer ydermere, at man ved Oliedrift alligevel maa have en Dampkedel i Virksomhed af Hensyn til Varmeapparatet, Spillene osv.

Den Merudgift af 80 à 90,000 Kr., som er anslaaet for Anskaffelsen af en Dieselmotorfærge, er ganske sikkert meget lavt beregnet, og indbefatter i al Fald ikke de kostbare Tankanlæg til Opbevaring af Olie i Land, som denne Driftsmaade vil kræve. Forrentning og Amortisering af disse Beløb vil rimeligvis opveje den mulige Besparelse, der kan opnaas paa Personalestyrken ombord.

A. Floor.

Sæbye.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 57.

København B., den 18. Maj 1912.

I Skrivelse af 23. f. M. har Udvalget udbedt sig Oplysning om, hvorledes Vægten af Styk- og Vognladningsgods, der sendes over Statsbanerne, fastslaas eller prøves, samt hvorvidt det kan anbefales, at der søges gennemført en mere effektiv Kontrol med Forsendernes egne Vægtopgivelser end den nu stedfindende.

Saaledes foranlediget skal man tillade sig at oplyse følgende:

Ifølge § 21, 4. Stk. i Lov Nr. 111 af 13. Maj f. A. om Statsbanernes Takster m. m. skal Afsenderen af en Godsforsendelse udfylde det denne ledsagende Fragtbrev og heri bl. a. angive Godsets Bruttovægt. Dog er Afsenderen af Stykgodssendinger berettiget til at lade Vægtrubriken uudfyldt, i hvilket Tilfælde Jernbanen selv paafører Vægten uden derfor at beregne noget Vederlag, og kun denne Vægt er da bindende for Jernbanen.

Ifølge samme Lovs § 23, 1. Stk. skal Jernbanen, for saa vidt angaar Stykgodsforsendelser, forinden Fragtoverenskomsten sluttes, forvisse sig om, at den i Fragtbrevet eventuelt opførte Vægt er rigtig.

Som Følge af disse Bestemmelser har man instrueret Personalet om, at *Stykgods* ubetinget skal eftervejes ved Indleveringen og Fragtbrevet forsynes med Stationens Vejestempel, og denne Bestemmelse er ofte bleven indskærpet Stationerne, senest ved en »Meddelelse fra Generaldirektionen« af 9. Februar d. A.

Kontrollen med, at Afsendelsesstationerne i nævnte Henseende gøre deres Pligt, føres gennem Modtagelsesstationerne, der, saa ofte der maatte være Anledning dertil og mindst en Gang hver 2den Uge, skulle foretage Eftervejning af det indgaaende lokale Gods, herunder ogsaa Frimærkepakker.

For at fremskaffe rigtige Vægtangivelser for *Vognladningsgods* er det paalagt de Stationer, der ere forsynede med Vognvægte, saa ofte Omstændighederne tillade det, at efterveje ankommende og afgaaende Vogne. Vogne, der formenes at være læssede med større Vægt end angivet i Fragtbrevet, skulle ubetinget eftervejes, og hvor der opstaar Formodning om, at en Vogn er læsset ud over den opgivne Vægt, men ikke over Bæreevnen, kunne Afsendelsesstationer, der ikke selv have Brovægt, Togpersonalet eller Mellemstationer rette Anmodning til Modtagelsesstationen eller, hvis denne ikke selv har Brovægt, til en Mellemstation om, at foretage Eftervejning, og denne Anmodning skal da ubetinget efterkommes af vedkommende Station.

Viser det sig ved den af Jernbanen af egen Drift foretagne Eftervejning, at Afsenderens Vægtangivelse i et Fragtbrev er urigtig til Skade for Jernbanen, forholdes der i Overensstemmelse med Takstlovens § 23, sidste Stykke, idet der foruden takstmæssig Fragt for Sendingens angivne Vægt afkræves Forsenderen i Fragttillæg det 3-dobbelte af den Fragt, som Jernbanen vilde have tabt, hvis Angivelsens Urigtighed *ikke* var bleven opdaget, og hertil kommer for Vognladningsgodsets Vedkommende takstmæssige Vejepenge. Undtagelser fra Overvægtsfragtens Beregning paa denne Maade indtræde kun i de tvende i Takstlovens § 23, sidste Stykke, nævnte Tilfælde.

I de Straffebestemmelser, som Takstloven har fastsat for de Tilfælde, hvor en Vægt angives urigtig til Skade for Jernbanen, ligger efter Generaldirektionens Mening det bedste Middel til at modarbejde en mulig Tilbøjelighed hos Forsenderne til at opgive urigtig Vægt, idet disse paa intet Tidspunkt ere sikrede mod, at en Eftervejning foretages med det Resultat, at 3-dobbelt Fragttillæg opkræves. Det er herved af Betydning, at Bestemmelsen gennemføres konsekvent, og man holder derfor *ubetinget* paa, at Tillægsfragten skal betales i de Tilfælde, hvor en urigtig Vægtangivelse er fastslaaet.

Saafremt de givne Bestemmelser om Vejning og Eftervejning overholdes af Stationerne, vil Misbrug med Hensyn til Vægtangivelser ikke kunne tage Overhaand, og kun en Tilsidesættelse af Bestemmelserne rummer en Fare for Banerne. Man har derfor ogsaa haft sin Opmærksomhed henvendt paa dette Punkt og har truffet den Ordning, at baade Trafikafdelingens tilsynsførende og Revisionens kontrolerende Tjenestemænd jævnligt lade foretage Eftervejninger af Gods, baade Styk og Vognladningsgods, Rejsegods og Frimærkepakker, under Tjenestemændenes Nærværelse paa Stationerne. Trafikbestyrerne gøres bekendt med Resultatet af Eftervejningerne, dels for at den paagældende Kreds kan paatale mulige Fejl, begaaede af Jernbanens Personale, dels for at de kunne faa Erfaring for, paa hvilke Arter af Forsendelser og paa hvilke Ekspeditionssteder man særligt maa have sin Opmærksomhed henvendt.

At indføre en mere effektiv Kontrol med de af Forsenderne opgivne Vægtes Rigtighed og med Stationernes Iagttagelse af de af Hensyn til Kontrollen givne Instrukser, lader sig formentlig ikke gøre. Stationernes hele Indretning og den begrænsede Sporplads paa disse gør det nemlig umuligt at lade dem eftervеje alt Vognladningsgods. Et Paabud i den Retning kan derfor ikke gives, uden at der først foretages betydelige Udvidelser af Anlægene, men Bekostningen herved og ved den Personalforøgelse, som kræves af Hensyn til Vejningen, vilde utvivlsomt medføre, at Udgiften til Foranstaltningen paa ingen Maade vilde staa i Forhold til det, der kan indvindes ved den skærpede Kontrol. Endelig vilde Gennemførelsen medføre unødige Forsinkelser af Godset, som vilde give Publikum Anledning til megen og berettiget Misfornøjelse. I Jernbanefagblade er der af og til blevet fremsat Forslag om at vække Personalets Interesse for Vægtkontrollen ved at tilstaa de Tjenestemænd, der paapege urigtige Vægtangivelser, passende Dusører, f. Eks. i Form af en vis Procent i det Fragttillæg, der opkræves, i Lighed med, hvad der finder Sted ved Postvæsenets Kontrol med Pengeforsendelser i almindelige Breve. En saadan Foranstaltning vilde imidlertid meget let give Anledning til Misbrug og er i det hele taget af en saadan Karakter, at man ikke vil kunne anbefale, at den bringes til Anvendelse.

Rimestad.

N. J. U. Andersen.

De danske Statsbaner. **Bilag 58.**
Generaldirektionen.

København B, den 27. April 1912.

2 Bilag.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 28. f. M. har Statsbaneudvalget udbedt sig en Redegørelse for Statsbanernes Forhold til Postvæsenet og Betalingen for Postens Befordring samt forespurgt, hvorvidt der allerede har fundet en Forhøjelse Sted af denne Betaling samtidig med Statsbanernes almindelige Takstforhøjelse, eller om en saadan Forhøjelse paatænkes søgt gennemført.

I denne Anledning skal man tillade sig at udtale følgende:

De Forhold, Statsbanerne staa i til Postvæsenet, ere:

1) Postens Befordring med Tog, Færger og Skibe.
2) Statsbanetjenestemænds Besørgelse af Postforretninger.
3) Postvæsenets Benyttelse af Statsbanernes Bygninger eller Lokaler.

Den under 1 nævnte Postbefordring med Statsbanernes Tog, Færger og Skibe sker i Henhold til Bestemmelserne i en af Ministeriet for offentlige Arbejder under 5. Februar 1904 stadfæstet Overenskomst med tilhørende Tillægsbestemmelse stadfæstet den 28. November 1905. Der har saaledes ikke fundet nogen Forhøjelse Sted af Betalingen for Postens Befordring samtidig med den stedfundne Forhøjelse af Statsbanernes Takster.

De nævnte Overenskomster findes aftrykte i vedlagte Eksemplar af Samling af almindelige Ordrer og Bestemmelser Serie F, henholdsvis i Ordre 179 og 180*).

Ifølge Overenskomstens § 3 betaler Postvæsenet Statsbanerne for Levering og Førsel af Postrum i 2-akslede Vogne 2,5 Øre og i 4-akslede Vogne 4 Øre pr. Kilometer for hver Meter af Postrummets Længde. For Postrum i 4-akslede Vogne mellem København og Gedser (Berlin), samt for norske og svenske Postvogne eller Postrum betales dog 2,5 Øre pr. Kilometer for hver Meter af Postrummets Længde. Mecklenborgske Baner og de danske Statsbaner levere hver Halvdelen af de i Dageksprestogene mellem København og Berlin løbende kombinerede Pak- og Postvogne. De i Natekstogene løbende rene Postvogne leveres af den tyske Rigspostforvaltning, der for Leveringen kræver en vis Afgift ($1^1/_3$ Pf. pr. Akselkilometer) hos Postvæsenet. For de svenske Postvogne, der løbe mellem København og Helsingborg betale Statsbanerne til Vognejerne 2 Øre pr. Vognkilometer for 2-akslede og 3 Øre for 4-akslede Postvogne. For Tiden løbe ingen 4-akslede Vogne paa denne Rute.

For Postens og Postvognes Befordring over Overfarten Korsør—Kiel, Korsør—Nyborg, Fredericia-Strib, Masnedsund—Orehoved, Helsingør—Helsingborg, Oddesund Nord og Syd, Nykøbing M.—Glyngøre betales ifølge Overenskomstens § 7 et særligt Vederlag paa 155,000 Kr.

Paa Overfarten Malmø—København finder ingen Overførsel af Postvogne Sted, men Postvæsenet har hidtil faaet overladt et Postrum paa 8,3 m^2 mod en Betaling af 4 Kr. 50 Øre pr. Posttur. Efter nys afsluttede Forhandlinger har man indstillet til Ministeriet, at Postrummet fra 1. Maj d. A. udvides til 14 m^2, mod at Postvæsenet fremtidig betaler 10 Kr. pr. Tur.

*) Ikke aftrykt.

For Postens Førsel paa Overfarten Gedser—Warnemünde betales af det danske og tyske Postvæsen i Forening en Sum af 160,000 Mark (=142,222 Kr. 22 Øre) aarlig. Halvdelen af denne Sum tilfalder de danske Statsbaner, Halvdelen de mecklenborgske Baner, som jo udføre Halvdelen af Overfarterne med egne Færger.

Før Afslutningen af fornævnte Overenskomst af 1904 mellem Postvæsenet og Statsbanerne var Forholdet mellem disse ordnet ved en Overenskomst af 13. September 1893. Ifølge denne betaltes for Levering og Førsel af Postrum paa Statsbanerne 5,2 Øre pr. Mil for hver Fod af Postrummets Længde, svarende til en Betaling af 2,199 Øre pr. Kilometer for hver Meter af Postrummets Længde, og for Postens Overførsel over Overfarterne (altsaa eksklusive Malmø og Gedseroverfarten) betaltes ca. 104,000 Kr. — Ved den ny Overenskomst forhøjedes saaledes Betalingen for Postens Førsel med Togene ca. 14 pCt. og for Førsel over Overfarterne med ca. 49 pCt.

Man har ikke tænkt sig for Tiden at tage Anledning af den stedfundne Takstforhøjelse til at søge Betalingen for Postbefordringen øget, da Betalingen ikke tidligere har fulgt Svingningerne i Statsbanernes Takster — den nedsattes saaledes ikke sammen med Takstnedsættelsen i 1896 — dertil kommer, at Postvæsenet ved flere Lejligheder har fremsat Ønsker om en Nedbringelse af Betalingens Størrelse.

For Statsbanetjenestemænds under 2 nævnte Besørgelse af Postforretninger betaler Postvæsenet disse en nærmere fastsat Godtgørelse, hvis Størrelse fremgaar af vedlagte Fortegnelse,*) der tillige udviser, hvilke Ekspeditionssteder, der have Posttjeneste knyttet til Jernbanetjenesten.

For den under 3 nævnte Overladelse til Postvæsenet af Lokaler i Statsbanernes Bygninger eller særlige Postbygninger, hvis Opførelse helt eller delvis er bekostet af Statsbanerne, oppebære disse desværre kun i de færreste Tilfælde noget Vederlag, og dette er endda kun ringe. — For Tiden udgør Vederlaget for disse Lokaliteter ca. 5,900 Kr., men der vil efter fleraarige Forhandlinger med Postvæsenet om en Forhøjelse af Vederlaget til et i Forhold til Ydelserne passende Beløb i den nærmeste Fremtid ske Indstilling herfra til Ministeriet for offentlige Arbejder om en Regulering af Forholdet, hvorved vil blive foreslaaet, at der skal ydes Statsbanerne et aarligt Vederlag af ca. 40,000 Kr., herunder indbefattet Godtgørelse for Opvarmning af Lokaler paa Stationer med Centralopvarmning og Lejeafgift af de Stationsarealer, der optages af særlige Postbygninger m. m.

For Vedligeholdelse af de paagældende Lokaliteter gælde Regler vedtagne af Ministeriet for offentlige Arbejder, disse Regler findes aftrykte i Ordre 188 i vedlagte Ordresamling (Side 645). I Reglerne findes tillige en Fortegnelse over de omhandlede Lokaliteter.

---

*) Trykt under Bilag 60.

Ambt.

C. Hyrup.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 59.

København B, den 14. August 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 10. Maj d. A. har Statsbaneudvalget udbedt sig en Udtalelse om, hvorvidt de af Postvæsenet ydede Vederlag efter Generaldirektionens Skøn maa anses for tilstrækkelige til Dækning af Statsbanernes direkte Udgifter ved Udførelsen af Postens Befordring samt til en passende Forrentning og Amortisation af den i det paagældende Materiel m. v. anbragte Kapital.

I denne Anledning skal man tillade sig at meddele, at naar Udgiften til Anskaffelsen af de kombinerede Post- og Pakvogne deles efter det Forhold, hvori Postrummets Længde staar til den samlede Længde af Vognenes Post- og Jernbanerum, bliver den Kapital, der er anbragt i Postvognsmateriel, ca. 700,000 Kr. Til Forrentning med 4 pCt. og Amortisation i 40 Aar af denne Kapital vil medgaa ca. 35,100 Kr. aarlig, men da Vognene efter de 40 Aars Forløb har en Ophugningsværdi paa ca. 65,000 Kr., kan det aarlige Amortisationsbeløb nedsættes til ca. 34,400 Kr. Da Statsbanernes planmæssige Tog, Færger og Skibe ikke i noget Tilfælde løbe alene af Hensyn til Posten, men altid samtidig befordre Personer eller Gods, kan man ikke nøjagtig opgive, hvilke Udgifter Postens Befordring paaføre Statsbanerne.

Postvæsenet har imidlertid i Aaret 1910—11 betalt Statsbanerne 1,515,761 Kr. og Statsbanerne have for Postvæsenet kørt 13,390,688 Akselkilometer. Trækkes ovenstaaende Amortisationsbeløb fra den af Postvæsenet ydede Betaling, og udregnes herefter, hvilken Betaling der af Postvæsenet er ydet for hver kørt Akselkilometer, faas denne at blive 11,06 Øre.

Naar henses til, at Statsbanernes samlede Udgift pr. kørt Akselkilometer i Finansaarene 1908—09 til 1910—11 har været ca. 9 Øre, kunde det synes som om Postvæsenets Betaling endog meget rigelig dækkede Statsbanernes Udgifter. Tages det imidlertid i Betragtning, at Gennemsnitsudgiften pr. Akselkilometer paavirkes en Del af Udgifterne ved Befordring af Vognladningsgods, hvilke Udgifter formodes at være lavere end Udgifterne ved Postbefordring, uden at man dog kan udtale sig nærmere herom, maa det antages, at der i Virkeligheden ydes et passende Ækvivalent for Postens Befordring.

Helper.

C. Hyrup.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Bilag 60.**

København, den 9. Juli 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Efter Udvalgets Anmodning i Skrivelse af 5. Marts d. A., bl. a. vedrørende Spørgsmaalet om, hvorledes Forholdet over for Postvæsenet og Telegrafvæsenet er ordnet i Tilfælde, hvor Bestyrelsen af Post- og Telegrafekspeditioner er overdragen til en af Statsbanernes Tjenestemænd (Stationsforstander eller Stationsmester), skal man herved tjenstlig fremsende vedlagte fra Generaldirektionen for Statsbanerne over det nævnte Spørgsmaal indhentede Erklæring af 12. f. M. med Bilag, indeholdende de ønskede Oplysninger.

P. M. V.
E. B.
Frederik V. Petersen,
Fm.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag A.

København B, den 12. Juni 1912.

2 Bilag.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Besvarelse af Ministeriets Forespørgsel i Skrivelse af 16. Marts d. A., J. Nr. 3005, Brev Nr. E 774, om hvorledes Forholdet over for Postvæsenet og Telegrafvæsenet er ordnet i Tilfælde, hvor Bestyrelsen af Post- og Telegrafekspeditioner er overdragen til en af Statsbanernes Tjenestemænd (Stationsforstander eller Stationsmester), meddeles følgende:

Over for Postvæsenet er Forholdet ordnet saaledes, at Stationsforstanderne (Stationsmestrene) ved Overtagelsen af den paagældende Station (Holdeplads) forpligtes til mod det derfor fastsatte Vederlag at overtage Bestyrelsen af de Postforretninger, som af Jernbane- og Postbestyrelserne maatte være eller blive bestemte til at forenes med vedkommende Statsbanestilling. For Tiden stiller det sig da saaledes, at der er knyttet Udførelse af Posttjeneste til 229 Statsbaneekspeditionssteder (for største Delen mindre Landstationer samt Holdepladser), nemlig:

Postkontorer ved 15 Ekspeditionssteder,
Postekspeditioner ved 56 Ekspeditionssteder,
Brevsamlingssteder ved 152 Ekspeditionssteder og
Brevkassetømning ved 6 Ekspeditionssteder.

Det nærmere herom fremgaar af vedlagte Fortegnelse, hvori ogsaa er angivet de Vederlag, som Postvæsenet betaler vedkommende Statsbanetjenestemænd.

Over for Telegrafvæsenet forholder det sig derimod saaledes, at kun een af Statsbanernes Tjenestemænd har faaet overdraget Bestyrelsen af en Telegrafekspedition. Ifølge Meddelelse fra Telegrafdirektoratet har Ministeriet under 16. November 1906 godkendt, at den paagældende Tjenestemand, Stationsforstander B. C. Veibel i Gedser overtager Bestyrelsen af en Statstelegraf- og Statstelefonstation sammesteds mod en aarlig Godtgørelse af 700 Kr. De nærmere Vilkaar og Bestemmelser ere meddelte Stationsforstanderen direkte fra Telegrafdirektoratet.

Sluttelig bemærkes, at for Statsbanestationernes Deltagelse i den offentlige Telegrambefordring er Forholdet dette, at Besørgelsen af almindelige Telegrammer indgaa som Led i selve Jernbanestationstjenesten, saaledes at der ikke ydes Statsbanernes Tjenestemænd noget Vederlag for dette Arbejde, jfr. iøvrigt vedlagte Eksemplar af den herom med Statstelegrafvæsenet afsluttede Overenskomst.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmøde den 12. ds. under Nr. 945.

Rimestad,
kst.

J. Harhoff.

Oversigt

over

tatsbane-Ekspeditionssteder, hvortil ere knyttede Postkontorer, Postekspeditioner, Brevsamlingssteder og Brevkassetømning.

	Aarlig Godtgørelse Kr.
I. Postkontorer.	
Arden	1,680
Ballerup	1,680
Birkerød	1,680
Bramminge	1,680
Brørup	1,680
Børkop	1,680
Ejby	1,680
Glamsbjerg	1,680
Glostrup	1,680
Holte	1,680
Hvidbjerg	1,680
Ryomgaard	1,680
Skjørping	1,680
Vraa	1,680
Ølgod	1,680
II. Postekspeditioner.	
Allingaabro	1,590
Auning	1,350
Bedsted	1,200
Bjerringbro	1,650
Borup	1,575
Brabrand	1,275
Daugaard	1,650
Durup	1,275
Faarup	1,200
Flakkebjerg	1,200
Gelsted	1,275
Gjørding	1,350
Gjørlev	1,440
Gredstedbro	1,200
Havdrup	1,275
Hedehusene	1,425
Hinnerup	1,725
Hornslet	1,200
Hornum	1,275
Hovedgaard	1,275
Hvalsø	1,425
Højslev	1,500
Hørdum	1,350
Hørning	1,200
Ikast	1,410
Jebjerg	1,425
Kolind	1,500
Kvistgaard	1,200
Laven	1,200
Lejre	1,200
Lillerød	1,275
Løgten	1,410
Løsning	1,275
Marslev	1,200
Mundelstrup	1,275
Mørke	1,680
Olstrup	1,275
Onsild	1,200
Regstrup	1,200
Ry	1,350
Rødkjærsbro	1,590
Sjørring	1,200
Snedsted	1,200
Sparkjær	1,200
Støvring	1,425
Sulsted	1,350
Svebølle	1,500
Tim	1,275
Tistrup	1,275
Tommerup	1,425
Trustrup	1,650
Thureby	1,425
Ullerslev	1,815
Ulstrup	1,350
Viksø	1,200
Ølstykke	1,275
III. Brevsamlingssteder.	
Aalsø	420
Alken	480

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

	Aarlig Godtgørelse Kr.
Andst	420
Aulum	660
Bjerregrav	595
Bording	780
Borris	720
Bred	600
Bur	180
Bækkelund	280
Bøstrup	360
Dalmose	840
Døstrup	360
Ebberup	750
Ejstrup	625
Ellidshøj	360
Eltang	480
Eskildstrup	960
Espergjærde	900
Faarvang	540
Fiskebæk	480
Fjenneslev	730
Flemløse	890
Fodby	480
Forlev	600
Forsinge	400
Frederikslund	420
Frederiks	420
Fuglede	540
Funder	440
Gadstrup	540
Gatten	220
Gjedser	960
Gjern	540
Glyngøre	440
Guldager	730
Hammerum	820
Hanbjerg	360
Hasselager	520
Hatting	520
Havrebjerg	595
Hedensted	550
He	550
Herfølge	540
Herløv	730
Hjerm	730
Hjortshøj	800
Hjulby	360
Holmstrup	730
Holsted	780
Humlebæk	900
Humlum	420
Husum	400
Hvam	550
Hvorupgaard	240
Hylke	400
Hyllinge	840
Ilskov	280

	Aarlig Godtgørelse Kr.
Jerslev	840
Karup	625
Kauslunde	510
Kibæk	780
Klarskov	360
Knabstrup	655
Knarreborg	780
Kokkedal	320
Kvissel	780
Kværkeby	655
Langeskov	840
Laurberg	840
Lem	750
Lerberg	480
Lille Skjensved	550
Lou	780
Lyby	400
Lyngs	400
Lystrup	700
Løgstrup	600
Maaløv	830
Masnedsund	750
Masnedø	240
Moselund	660
Munkebjergby	625
Møldrup	625
Naarup	480
Naur	360
Nivaa	625
Nybo	220
Nørager	780
Oddesund Nord	180
Oddesund Syd	180
Orehoved	568
Pindstrup	400
Pjedsted	360
Ravnstrup	360
Resenbro	180
Rindsholm	440
Risskov	700
Rungsted	930
Rønbjerg	520
Rørbæk	300
Sandved	900
Sig	590
Simested	360
Skalbjerg	480
Skalborg	180
Skals	820
Skjelhøje	625
Skibbild	240
Skodsborg	840
Skovlunde	220
Sludstrup	480
Sminge	280
Snekkersten	900

	Aarlig Godtgørelse Kr.
Stenløse	540
Stevnstrup	300
Stilling	600
Stoholm	750
Strib	600
Studsgaard	360
Sunds	625
Svejbæk	240
Svendstrup	720
Sønder-Bjerre	360
Taulov	730
Thorsager	480
Thorsø	840
Tingsted	480
Tjæreborg	625
Tjæreby	480
Todbøl	180
Tolne	655
Troldhede	780
Tvingstrup	600
Tvis	360
Tylstrup	550
Uggelhuse	730
Uglev	600
Vedbæk	960
Vedde	625
Vedsted	220
Veggerløse	730
Vemb	720
Viby J.	625
Viby Sj.	800
Vildbjerg	960
Vindblæs	480
Vipperød	480
Volk Mølle	550
Værslev	625
Ydby	715
Østrup	720
Brevkassetømning.	
Gjødstrup	60
Hallendrup	60
Løve	60
Skive Holdeplads	60
Skjødstrup	60
Strømmen	60

Overenskomst

mellem

Statsbanerne og Statstelegrafvæsenet.

---

§ 1.

Alle de med Telegrafapparater forsynede Statsbanestationer, og efter nærmere Bestemmelse tillige Holdepladser, deltage som offentlige Telegrafstationer i den almindelige Telegrambefordring med de Indskrænkninger og efter de Vilkaar og Regler, der ere nærmere angivne i nærværende Overenskomst.

§ 2.

Jernbanestationer paa de Steder, hvor ingen Statstelegrafstation findes, herefter kaldet Stationer A, ere saa vel Ankomst- som Indleveringsstation for Telegrammer.

Jernbanestationer paa de Steder, hvor der findes Statstelegrafstationer, herefter kaldet Stationer B, ere udelukkende Indleveringsstationer og modtage kun af Jernbanerejsende Telegrammer til Viderebefordring.

§ 3.

Stationerne ere aabne for Telegramekspedition i det i § 2 angivne Omfang i hele den Tid, de holdes aabne af Hensyn til Jernbanetjenesten.

§ 4.

Stationer A ekspedere Telegrammer til og fra alle indenlandske Stationer samt Stationer i Sverige og Norge.

Telegrammer til og fra det øvrige Udland ekspederes derimod kun ved de Stationer af denne Art, for hvilke dette efter nærmere Overenskomst mellem Statsbanernes Generaldirektion og Telegrafdirektoratet maatte blive vedtaget.

Stationer B modtage Telegrammer saa vel til Indland som til det europæiske og ekstraeuropæiske Udland.

§ 5.

For samtlige Stationer A bestemmes en Statstelegrafstation (i Reglen den nærmeste) om Optagelsesstation. Stationerne A afgive samtlige Telegrammer til deres Optagelsesstation og modtage ankommende Telegrammer fra denne, herfra undtaget Telegrammer til andre Stationer A, der ligge Afgangsstationen saa nær, at der imellem denne og Adressestationen kun findes en Optagelsesstation.

Stationer B afgive de af dem modtagne Telegrammer til Statstelegrafstationen paa samme Sted, herfra dog undtaget Telegrammer til de Statsbanestationer A, der ikke have nogen Optagelsesstation mellem sig og Indleveringsstationen B.

Stationer A og B kunne, naar henholdsvis Optagelsesstationen eller Stedets Statstelegrafstation har lukket, viderebefordre Telegrammerne til en hvilken som helst anden Statstelegrafstation med længere Tjenestetid eller til den Statsbanestation, som maatte være den endelige Modtagelsesstation, for saa vidt Indleverings-

stationen er i direkte telegrafisk Forbindelse med denne Statstelegrafstation eller Statsbanestation og i øvrigt kun i den Udstrækning, Statsbanernes egen Telegraftjeneste og forhaandenværende Ledninger tillade dette.

§ 6.

Det fastsættes efter nærmere Aftale mellem de tvende Administrationer, hvilke Statstelegrafstationer der skulle være Optagelsesstationer. Disse skulle være indførte paa Statsbanernes Telegrafledning, og Udvekslingen af Telegrammer mellem Optagelsesstationerne og Stationerne A sker ad telegrafisk Vej. Statstelegrafvæsenet udfører og vedligeholder de fornødne Ledningsforbindelser til nærmeste Statsbanestation, anskaffer og vedligeholder de hertil fornødne nye Apparater til eget Brug, samt vedligeholder de Apparater, der allerede ere anbragte og af Statstelegrafen benyttede paa disse Forbindelser.

Efter nærmere Aftale udfører og vedligeholder Statstelegrafvæsenet Telefonforbindelse mellem Stationer B og Statstelegrafstationen paa Steder, hvor der kan ventes Telegrambefordring af nogen Betydning, og hvor telegrafisk Forbindelse ikke haves. Statsbanerne anskaffe dog og vedligeholde samt anbringe de af dem benyttede Telefonapparater.

§ 7.

De til Stationerne B modtagne Telegrammer indleveres paa den paa Stedet værende Statstelegrafstation efter nærmere Bestemmelse enten ved Bud, ved Telefon eller ved Telegraf.

Statstelegrafstationerne ville være Jernbanestationerne behjælpelige med alle Oplysninger vedrørende Telegrammernes Taksering og Befordring.

§ 8.

Det af Ministeriet for offentlige Arbejder kundgjorte, til enhver Tid gældende »Reglement for Besørgelsen af indenlandske Telegrammer« og samme Ministeriums »Bekendtgørelse angaaende Telegrafkorrespondancen med Udlandet« ere gældende for Telegrammer, der helt eller delvis befordres ved Jernbanestationerne. Dog skulle Jernbanestationerne være berettigede til at udsende ankomne Telegrammer til Steder ogsaa inden for ¼ Mils Afstand fra Stationen pr. Post, naar hurtigere Befordring ikke kan tilvejebringes.

Reglementets Bestemmelser om Telegrammers Udbringning ved Bud gælde fremdeles kun for saadanne Telegrammer, der ankomme til Stationer A inden for den for Statstelegrafstationer med indskrænket Dagtjeneste fastsatte Tjenestetid. Telegrammer, der ankomme uden for disse Tider, ville først blive udbragte, naar Tiden for den indskrænkede Dagtjeneste indtræder, eller udsendte pr. Post, naar denne Udbringningsmaade bliver den hurtigste.

§ 9.

I Tilfælde af Forstyrrelser eller Afbrydelser af Ledninger, assistere Statsbanerne og Statstelegrafen hinanden ved paa de paagældende Strækninger at yde fri Befordring af Tjenestetelegrammer, ligesom Statsbanerne saa vidt muligt under paatrængende Forhold frit befordre Telegrammer, der under slige Forhold maatte være indleverede paa en Statstelegrafstation, uden at denne ser sig i Stand til at befordre dem.

§ 10.

Statsbanernes Tjenestetelegrammer befordres paa Statsbanernes Stationer og Ledninger fremfor alle andre Telegrammer. Paa Statstelegrafens Ledninger befordres de i Rækkefølge med Telegrafvæsenets egne Tjenestetelegrammer ɔ: forud for alle private Telegrammer, derunder Iltelegrammer.

§ 11.

Gebyrerne for indenlandske Telegrammer, der passere baade Statsbanernes og Statstelegrafvæsenets Ledninger til og fra Stationer A, fordeles saaledes, at hver Administration beholder det ved sammes Stationer opkrævede eller indbetalte Gebyr, altsaa ogsaa Gebyrerne for forudbetalte Svar, Ankomstbeviser, eftersendte Telegrammer samt Viderebefordringsbegyr. Det for udenlandske Telegrammer

samt for Semaforetelegrammer ved Stationer A opkrævede Beløb tilfalder Telegrafvæsenet uden Fradrag.

De af Stationerne B opkrævede Gebyrer for indleverede Telegrammer fra Rejsende indbetales til vedkommende Statstelegrafstation. Dog beholde Statsbanerne de for indenlandske Telegrammer betalte Gebyrer, naar Telegrammet ekspederes uden den stedlige Statstelegrafstations Medvirken (jfr. § 5), og i øvrigt naar Statstelegrafstationen ikke er etableret paa Banegaarden, og der ikke er telegrafisk eller telefonisk Forbindelse mellem denne og Statstelegrafstationen.

§ 12.

De af en Administrations Stationer udstedte Beviser for forudbetalte Svar til Udlandet have Gyldighed ved samtlige Stationer henhørende under begge Administrationer.

De af Stationer A benyttede Svarbeviser for Telegrammer til Udlandet tilstilles maanedligt vedkommende Optagelsesstation samtidig med den i § 14 omhandlede Afregning.

Uafleverede Svarbeviser samt Svarbeviser, der tilbageleveres uafbenyttede, tilstilles Optagelsesstationen til videre Foranstaltning i Henhold til det internationale Telegrafreglements Bestemmelser.

§ 13.

Statstelegrafvæsenet leverer Statsbanerne maanedlige Fortegnelser over de fra Stationer A modtagne indenrigske Telegrammer og over de fra Stationer B modtagne indenrigske Telegrammer, naar Gebyrerne for disse tilfalde Statsbanerne, og Statsbanerne levere Statstelegrafvæsenet ligeledes maanedlige Fortegnelser over til Stationer A ankomne Telegrammer, hvis Indleveringsstation er Optagelsesstationen, for at det kan kontroleres, om Gebyrerne for de indleverede Telegrammer rigtigt ere bogførte.

§ 14.

Optagelsesstationerne tilsende Stationerne A maanedlige specificerede Opgørelser over Gebyrerne for de fra hver Station modtagne Telegrammer til Udlandet samt for Semafortelegrammer. Det fremkomne Tilgodehavende indbetales maanedsvis portofrit af hver Station A til Optagelsesstationen.

Stationerne B indbetale kontant paa Statstelegrafstationen de af dem oppebaarne Gebyrer, som skulle tilfalde Statstelegrafen. Indbetaling sker som Regel senest Dagen efter den Dag, de paagældende Telegrammer ere modtagne.

§ 15.

De Taksttabeller, reglementariske Bestemmelser, Stationsfortegnelser o. lign., der ere nødvendige for Jernbanestationernes Instruktion om Telegrammernes Behandling, leveres Statsbanerne af Statstelegrafvæsenet uden Betaling i det fornødne Antal Eksemplarer; de Tryksager af denne Art, som Statstelegrafvæsenet modtager gennem det internationale Bureau i Bern (Nomenclature m. m.), leveres Statsbanerne i det Antal Eksemplarer, som forlanges, og til den Pris pr. Eksemplar, som er fastsat af dette Bureau.

§ 16.

De Tilbagebetalinger, der foranlediges ved Udeblivelse, Forvanskning eller Forsinkelse af Telegrammerne, falde den Administration til Last, paa hvis Station Fejlen er begaaet.

§ 17.

Denne Overenskomst, der er afsluttet med Samtykke af Ministeriet for offentlige Arbejder, træder i Kraft den 1. April d. A. og kan opsiges af hver af Parterne med 3 Maaneders Varsel til den 1. i en Maaned.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

København B., den 17. Februar 1905.

Haarløv.

Helper.

Telegrafdirektoratet.

København, den 24. Februar 1905.

Meyer.

C. S. Rasmussen.

I Henhold til Skrivelse af 11. Maj 1909 — E 1201 — har Ministeriet for offentlige Arbejder approberet følgende Ændring i Overenskomst af 17/24. Februar 1905 mellem Statsbanerne og Statstelegrafvæsenet angaaende Telegrambefordringen:

§ 2 affattes saaledes:

Jernbanestationer paa de Steder, hvor ingen Statstelegrafstation findes, herefter kaldet Stationer A, ere saa vel Ankomst- som Indleveringsstation for Telegrammer.

Jernbanestationer paa de Steder, hvor der findes Statstelegrafstationer, herefter kaldet Stationer B, ere udelukkende Indleveringsstationer og modtage kun af Jernbanerejsende Telegrammer til Viderebefordring. Dog skulle disse Stationer paa de Tider, hvor den stedlige Statstelegrafstation er lukket, ogsaa modtage saadanne Telegrammer fra andre, for hvilke der erlægges det for Iltelegrammer fastsatte Gebyr.

Disse Telegrammers Udbringning om Natten sker i Almindelighed ved Statsbanestationernes egen Foranstaltning; ønskes de i Tiden mellem Kl. 10 Aften og Kl. 6 (7) Morgen udbragte fra en Statstelegrafstation med regelmæssig Nattjeneste, maa de forsynes med Angivelsen N. X. (Natbud betalt).

Til § 5 *in fine* føjes:

Denne Viderebefordring skal dog altid forsøges anvendt for de Iltelegrammers Vedkommende, der indleveres, efter at den stedlige Statstelegrafstation er lukket.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.
København, den 15de Maj 1909.
Helper.

Telegrafdirektoratet.
København, den 24de Maj 1909.
Meyer.

Zachariae.

I Henhold til Skrivelse af 18. Oktober 1909 — E 2815 — har Ministeriet for offentlige Arbejder approberet, »at Bestemmelsen i § 8, 1ste Stk., i Overenskomst af 17/24. Februar 1905 mellem Statsbanerne og Statstelegrafvæsenet angaaende Telegrambefordringen, hvorefter Jernbanestationer ere berettigede til at udsende ankomne Telegrammer pr. Post til Steder inden for ca. ¼ Mils Afstand, ændres til at gælde for et Udbringningsomraade af inden for 2 km's Afstand fra vedkommende Station«.

De Danske Statsbaner.
Genera ldirektionen.
København B., den 20de Oktober 1909.
Helper.

Telegrafdirektoratet.
København, den 30te Oktober.
Meyer.

Zachariae.

P. v. c.

F. Lind,
Ass.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Bilag 61.**

København, den 25. Juli 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 5. Marts d. A. har Udvalget bl. a. anmodet om, at der ved Henvendelse til Indenrigsministeriet maatte blive søgt tilvejebragt og tilstillet Udvalget Oplysning angaaende forskellige nærmere angivne Spørgsmaal vedrørende Opførelse af selvstændige Posthuse til Erstatning for Post- (og Telegraf-) Stationer, som tidligere have været bestyrede af Tjenestemænd ved Statsbanerne.

I denne Anledning skal man herved tjenstligt fremsende den med Bilag vedlagte, fra Generaldirektoratet for Postvæsenet modtagne Skrivelse af 9. d. M., indeholdende de af Udvalget begærede Oplysninger.

P. M. V.

E. B.

Frederik V. Petersen,

Fm.

Indenrigsministeriet.
Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet.

Underbilag A.

København, den 9. Juli 1912.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Anledning af det kongelige Ministeriums Skrivelser af 16. Marts d. A. samt af 6. f. M., Nr. 3005, angaaende nogle af Statsbaneudvalget af 1911 begærede Oplysninger om Oprettelse i de sidste 20 Aar af selvstændige Posthuse til Erstatning for saadanne, der tidligere havde været bestyrede af Tjenestemænd ved Statsbanerne, skal man hermed fremsende en Liste, indeholdende saadan Oplysning.

Det vil af Listen ses, at der her er Tale om saadanne Steder, at det for de flestes Vedkommende allerede ved en umiddelbar Betragtning vil staa klart, at et særligt Postkontor er nødvendigt, og der vil angaaende de i tidligere Aar udskilte Postkontorer næppe fra nogen Side kunne rejses nogen Tvivl om Betimeligheden af den trufne Foranstaltning, hvorfor man ikke nærmere skal komme ind herpaa.

Derimod kan der muligvis være Anledning til at fremsætte nogle Bemærkninger med Hensyn til, at 24 Posthuse ere overgaaede fra at være Postekspedition til at blive Postkontor fra 1. Maj 1908, hvortil Bevilling gaves paa Finansloven for Finansaaret 1908—09. Der er dog hidtil kun ved de førstanførte 10 af disse bleven ansat en særlig Postmester, medens for de øvrige 14 endnu ingen Adskillelse fra Jernbaneforretningerne har fundet Sted, idet Stationsforstanderen midlertidig fungerer som Bestyrer af Postkontoret, saaledes at der, hvis ikke særlige Forhold skulde nødvendiggøre det forinden, først ved Personskifte i Stationsforstanderstillingen foretages Adskillelse af Post- og Jernbaneforretningerne. En saadan Adskillelse betyder, som det fremgaar af Listen, ikke forøget Lønningsudgift, idet den midlertidige Bestyrer af Postkontoret oppebærer Postmesterlønning i Henhold til Lønningsloven af 27. Maj 1908 og en Postmedhjælper alt er ansat disse Steder, men kun Udgift til Kontorhold og til Lokaleleje foruden eventuelle mindre Udgifter til Posttransport.

Med Hensyn til de Grunde, der have medført Udskillelse, samt angaaende Forholdene tidligere og nu anføres følgende:

Postekspeditioner, hvilket er Betegnelsen for de selvstændige Postetablissementer, der bestyres af Jernbanefunktionærer, oprettedes i tidligere Tid til Afløsning af Brevsamlingssteder paa vedkommende Jernbanestationer. Man oprettede Postekspedition og ikke det af faguddannet Postmester bestyrede Postkontor, fordi det dengang ikke var Posthuse med betydelige Forretninger, det drejede sig om, men kun om at skaffe de paagældende Posthuse Kompetence til at betjene Publikum paa samme Maade og afsende og modtage Forsendelserne paa samme Maade som et Postkontor. Saadan Kompetence er efter forskellige i Aarenes Løb trufne Foranstaltninger (Udvidelse af den direkte Udveksling af Post mellem Jernbanebrevsamlingsstederne og Postbureauerne, der oprindelig kun fandt Sted for Brevforsendelsers Vedkommende, til at omfatte ogsaa Pakker og Værdiforsendelser, Udvidelse af og senere Bortfalden af Værdigrænsen for Forsendelser til Udbringning og Indlevering paa Postvæsenets Ansvar gennem Jernbanebrevsamlingssteder, Etablering af direkte Udveksling af indenlandske Postanvisninger og Postopkrævninger med Jernbanebrevsamlingssteder) ikke mere knyttet til Begrebet Postekspedition, men haves til Gavn for Befolkningens Benyttelse af Posten i alt væsentligt af ethvert Jernbanebrevsamlingssted. Der har derfor ikke i de senere Aar

været Anledning til saaledes som tidligere at oprette Postekspeditioner, og det er lige saa lidt Mangler i den organisatoriske Ordning, set i Forholdet til Publikum, der gør, at der er oprettet og vedblivende maa oprettes nye Postkontorer, bestyrede af faguddannede Postmestre.

Derimod gælder det for en Del af Postekspeditionerne, at de ved den stærke Udvikling af Postvæsenet i alle dets forskellige Grene ikke vedbleve at være de smaa Posthuse, de vare ved deres Oprettelse, og i denne Henseende maa særlig bemærkes, at disse Postekspeditioner jo findes i Stationsbyerne, hvis Fremvækst er et saa karakteristisk Træk for Befolkningsbevægelsen i de sidste 10—15 Aar. Det har derfor ikke kunnet være andet, end at Posttjenesten baade udadtil og indadtil har lidt under, at der ikke fandtes nogen faguddannet Postmester, der havde Tiden til og Forudsætningerne for at kunne varetage Tjenesten og Postvæsenets Interesser. De sidste ere ogsaa af økonomisk Natur, idet en stor Part af Lokaladministrationen falder paa Postekspeditionerne, hvis Distrikter f. Eks. omfatte en meget betydelig Del af Landpostvæsenet.

Disse Forhold have tvunget Postvæsenet til efterhaanden at udskille Postforretningerne fra Jernbaneforretningerne en Række Steder. Der har jo nok i flere af disse Tilfælde fra Egnens Befolkning været ført Besværing over utilfredsstillende Postbesørgelse, men det er dog naturligvis Administrationens Erkendelse af, at Postforretningerne efter deres Omfang ikke vedblivende kunde blive udførte af Jernbanepersonalet i Forbindelse med dettes Tjeneste, der har ført til Udskillelsen. Det maa jo nemlig staa klart, at de — ogsaa sammenlignede med Jernbaneforretningerne — betydelige Arbejder, som Postens Besørgelse paa et Sted kræver, ikke under ethvert Forhold kan faas udført som Bibeskæftigelse af ikke-faguddannet Personale, og det er en Selvfølge, at en Stationsforstander, der som saadan udfører en Tjenestemands fulde daglige Arbejde, ikke kan udføre endnu en Tjenestemands daglige Arbejde i en anden Etat, i hvilken han endda ikke er uddannet.

Naar der ved Finansloven for Finansaaret 1908—09 som fornævnt toges Bestemmelse om Adskillelse af Post- og Jernbaneforretningerne for en Række Postekspeditioner, var dette i første Række begrundet i Hensyn som foromtalt, men der var samtidig en Plan oppe angaaende Henlæggelse af Postekspeditionerne under Postkontorerne, der imidlertid ikke kunde have nogen Indflydelse paa Omdannelsen til Postkontor af de 24 Postekspeditioner, fordi disse vare af de største, som der ikke kunde blive Spørgsmaal om at henlægge under et Postkontor. Ved Henlæggelsen af Postekspeditionerne under Postkontorerne, hvilken Foranstaltning som tidligere over for Lovgivningsmagten fremhævet organisatorisk set er af væsentlig Betydning for Postvæsenet, vil derimod, hvad her bør fremhæves, Muligheden for at undgaa Adskillelse af Post- og Jernbaneforretningerne fremtidig blive større, idet Stationsforstanderen vil fritages som Posthusbestyrer for de selvstændige administrative Forretninger. Endnu en Foranstaltning medvirker hertil, nemlig den ved Finansloven for indeværende Finansaar hjemlede Benyttelse af Postmedhjælpere ved Postekspeditioner. Det vil paa denne Maade i visse Tilfælde kunne lade sig gøre at udskyde Adskillelse af de to Arter Forretninger, ligesom selvfølgelig Adskillelse ikke foretages, naar den senere viser sig unødvendig (t. Eks. har Forandringerne i Postbesørgelsen ved Nordvestfynske Jernbanes Aabning bevirket, at Ejby Postkontor, hvis Distrikt formindskedes, vedblivende bliver bestyret af Stationsforstanderen), eller Forretningerne kunne muligt atter forenes (hvilket er tænkeligt ved Ledighed for Nørre Aaby Postkontor af samme Grund). Omvendt har man ved Aabningen af Gjerrildbanen ikke kunnet ordne Posttjenesten administrativt, som det burde være, fordi Post- og Jernbaneforretningerne i Ryomgaard endnu ikke ere adskilte.

Man skal sluttelig bemærke, at ligesom det for Postvæsenet er nødvendigt, at Forretningerne i det givne Tilfælde udskilles, saaledes er det samme Tilfældet for Jernbanetjenesten, og man har i saa Henseende fornylig modtaget Henvendelse fra Generaldirektionen for de danske Statsbaner, gaaende ud paa, at Stationsforstanderne paa 17 nærmere angivne Steder ikke vedblivende kunne besørge Postforretningerne under samme Forhold som hidtil.

Kjørboe.

Fortegnelse

Underbilag B

over

Steder, hvor Postforretningerne i Tidsrummet 1892—1912 ere udskilte fra Jernbaneforretningerne (ved Statsbanerne) m. m.

Sted	Posthusets Art	Tidspunkt	Tidligere Udgift	Efter Udskillelsen								Aarlig Merudgift	
				Lønninger		Kontorhold	Udgifter til Leje af Lokaler m. m.	Lejeindtægt af Postmesterbolig	Vedligeholdelse og andre Udgifter ved Statsbygninger	I alt	Opførelse af Postbygning	Ved Udskillelsen	Efter Opførelse af Postbygning ydderligere
				Postmester (Ekspeditør)	Personale								
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Vejen	Ekspedition	1/11 1896	1,260	1,100	»	850	»	»	»	1,950	»	690	»
Charlottenlund	„	1/4 1896	1,710	3,350			»	»	»	3,350	»	1,640	»
Skjern	„	1/4 1897	1,440	1,100	»	640	»	»	»	1,740	»	300	»
Hellerup	„	7/8 1897	1,620	1,800	»	1,100	»	»	»	2,900	»	1,280	»
Kjøbenhavn L.	„	1/10 1898	1,800	1,100	»	1,100	»	»	»	2,200	»	400	»
Lunderskov	„	1/12 1898	1,440	1,100	»	740	»	»	»	1,840	»	400	»
Aalestrup	Brevsamlingssted	1/8 1901	640	1,000	»	240	»	»	»	1,240	»	600	»
Klampenborg	Ekspedition	1/10 1902	2,400	1,800	»	1,300	»	(200)	(300)	3,100	15,000	700	100
Gjentofte	„	1/12 1905	1,620	1,200	»	1,350	»	(200)	(400)	2,550	22,700	930	200
Tølløse	„	1/7 1906	1,620 + 360 for Omlæsning	1,200	»	1,100	»	(200)	(350)	2,300	18,000	320	150
Hadsten	„	1/5 1908	1,530	1,680	510	620	»	210	300	2,900	18,000	1,370	»
Hurup	„	„	1,530	1,680	510	410	»	210	300	2,690	18,000	1,160	»
Langaa	„	„	1,620	1,680	510	410	»	210	270	2,660	21,000	1,040	»
Lundby	„	„	1,440	1,680	510	410	1,050	210	»	3,440	»	2,000	»
Mørkøv	„	„	1,530	1,680	510	800	1,100	210	»	3,880	»	2,350	»
Nørre Aaby	„	„	1,530	1,680	510	410	500	210	»	2,890	»	1,360	»
Roslev	„	„	1,440	1,680	510	410	1,000	»	»	3,600	»	2,160	»
Sindal	„	„	1,620	1,680	510	800	»	210	350	3,130	18,000	1,510	»

Sted	Posthusets Art	Tidspunkt	Tidligere Udgift	Efter Udskillelsen								Aarlig Merudgift	
				Lønninger		Kontorhold	Udgifter til Leje af Lokaler m. m.	Lejeindtægt af Postmesterbolig	Vedligeholdelse og andre Udgifter ved Statsbygninger	I alt	Opførelse af Postbygning	Ved Udskillelsen	Efter Opførelse af Postbygning yderligere
				Postmester (Ekspeditør)	Personale								
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Ulfborg	Ekspedition	1/5 1908	1,440	1,680	510	410	»	210	300	2,690	18,000	1,250	»
Vinderup	»	»	1,530	1,680	510	410	1,000	210	»	3,390	»	1,860	»
Arden	»	»	1,440	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	750	»
Ballerup	»	»	1,350	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	840	»
Birkerød	»	»	1,440	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	750	»
Bramminge	»	»	1,710	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	480	»
Brørup	»	»	1,440	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	750	»
Børkop	»	»	1,530	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	660	»
Glamsbjerg	»	»	1,260	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	930	»
Glostrup	»	»	1,440	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	750	»
Holte	»	»	1,530	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	660	»
Hvidbjerg	»	»	1,350	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	840	»
Ryomgaard	»	»	1,260	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	930	»
Skjørping	»	»	1,440	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	750	»
Vraa	»	»	1,350	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	840	»
Ølgod	»	»	1,260	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	930	»
Eiby	»	1/11 1911	1,800	1,680	510	»	»	»	»	2,190	»	390	»

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 62.

København B, den 22. August 1912.

2 Bilag.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Ved at fremsende den hermed tilbageføIgende Skrivelse med Bilag fra Generaldirektoratet for Postvæsenet vedrørende Oprettelse af selvstændige Posthuse til Erstatning for saadanne, der have været bestyrede af Tjenestemænd ved Statsbanerne, har Statsbaneudvalget under 19. f. M. udbedt sig en Udtalelse i Sagen fra Generaldirektionen.

Saaledes foranlediget skal man tillade sig at bemærke følgende:

Bedømmelsen af, hvor vidt den nuværende Forening af Jernbane- og Postforretningerne er hensigtssvarende, maa formentlig overlades til Postvæsenet, der selv bedst er i Stand til at skønne over, hvor vidt Postforretningerne under den nuværende Ordning ikke udføres paa fuldt tilfredsstillende Maade. Generaldirektionen er af den Mening, at det rent social-økonomisk vil være til Gavn for Befolkningen, om Jernbane og Postvæsen i saa stor Udstrækning som muligt samles under fælles lokale Overhoveder. Mange have Ærinde beggesteds hen, og det vil være en Lettelse ikke at skulle gaa paa to Steder. Personalet vil, naar begge Hverv ligge paa samme Haand, kunne udnyttes bedre. Man skal saaledes blandt andet pege paa, at Postbudene maatte kunne benyttes til at udbringe Jernbanens Fragtbreve i Forbindelse med Brevombæringen. Muligen bør Stationernes Kontorpersonale have en større faglig postal Uddannelse end den, der hidtil er givet.

I saa Henseende skal man bemærke, at de nuværende Stationsforstandere, hvem Bestyrelsen af Posthuse overdrages, i Almindelighed have været henviste til selv at forskaffe sig den fornødne Indsigt i Postarbejdet. Ved Eksamen for Forfremmelse til Medhjælper forlanges der imidlertid nu Kendskab til Posttjenesten, og paa Jernbaneskolen gives der derfor Eleverne Undervisning i de gældende Bestemmelser vedrørende almindelige forekommende Postforretninger samt angaaende Regnskabsaflæggelsen paa Statsbane-Postekspeditioner og -Brevsamlingssteder. Til Brug ved denne Undervisning har Jernbaneskolens Inspektør udarbejdet en Vejledning, der er trykt som Manuskript og holdes à jour ved Udgivelsen af Tillæg.

Der vil intet være til Hinder for at skærpe de Fordringer, der stilles til Faget, i Overensstemmelse med de Krav til Uddannelsen, Postvæsenet maatte anse det for nødvendigt at stille.

Den Henvendelse, Statsbanernes Generaldirektion nylig har rettet til Generaldirektoratet for Postvæsenet angaaende Forholdet paa 17 forskellige Stationer, er foranlediget af, at man har den Formening, at Udgiften til den Medhjælp, der gives Statsbanestationerne udelukkende af Hensyn til Bestridelsen af Postarbejdet, retteligt bør afholdes af Postvæsenets Budget i Stedet for som hidtil af Statsbanernes Budget, men ikke fordi man attraaede en Adskillelse af Post- og Jernbanevæsenet. Man henviser i saa Henseende til vedlagte Afskrift af Skrivelse af 17. Juni d. A. til Generaldirektoratet for Postvæsenet. Det i Henvendelsen til Postvæsenet omhandlede Forhold undersøges for Tiden paa de enkelte Steder af Overpostinspektørerne, henholdsvis for Østifterne og for Nørrejylland i Forening med Statsbanernes vedkommende Trafikkredse.

Ambt.

E. Lunn,
Fm.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag.

København B, den 17de Juni 1912.

Til Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet.

Ifølge foreliggende Indberetninger skulle Postforretningerne paa en Del Statsbane-Ekspeditionssteder, til hvilke der er knyttet Besørgelsen af saadanne Forretninger, have naaet et saadant Omfang, at vedkommende Stationsforstandere (Stationsmestre), hvem Besørgelsen af Postarbejdet paahviler, ikke længere ved egen Hjælp kunne overkomme det.

Idet bemærkes, at de paagældende Ekspeditionssteder ere følgende:

Maaløv,
Viksø,
Stenløse,
Birkerød,
Lillerød,
Vraa,
Sulsted,
Støvring,
Onsild,
Faarup,
Hinnerup,
Hjortshøj,
Thorsø,
Østrup,
Aulum,
Vildbjerg og
Ydby,

skal man tillade sig at henstille, at der af det ærede Generaldirektorat træffes de i Sagens Anledning nødvendige Foranstaltninger, eventuelt ved, at der tildeles vedkommende Ekspeditionssteder den fornødne postale Medhjælp, hvorefter Statsbanerne ville kunne inddrage den Elevassistance, der nu i Almindelighed haves vedkommende Steder, men som efter det foreliggende ikke tiltrænges af Hensyn til *Jernbane*tjenesten.

For at komme til Klarhed over Forholdene i omhandlede Henseende skal man foreslaa, at en af Postvæsenets overordnede Embedsmænd i Forening med en overordnet Statsbane-Embedsmand (Trafikbestyrerne — eventuelt repræsenterede ved Trafikinspektører — i de respektive Kredse) foretager en nærmere Undersøgelse de enkelte Steder, og for saa vidt Generaldirektoratet er enig heri, hvorom en behagelig Meddelelse udbedes, vil vedkommende overordnede Post-Embedsmand kunne henvises til i Sagens Anledning at sætte sig i Forbindelse med Trafikbestyrerne i henholdsvis 1ste, 3dje og 4de Kreds, der herfra have faaet fornøden Underretning.

Helper.

Zachariae.

Bilag 63.

Indberetning til Statsbaneudvalget af 1911

fra

det af samme nedsatte Underudvalg til Behandling af Spørgsmaal vedrørende Statsbanernes Forhold til Privatbaner.

I en til Statsbaneudvalget den 20. Januar 1912 indsendt Skrivelse med Bilag,
Bilag A. der findes hostrykt som *Bilag A*, har »Danske Privatbaners Repræsentation« henstillet til Udvalget at optage til Behandling følgende af danske Privatbaner rejste Spørgsmaal:

1. *om Nedsættelse af Taksten for Befordring over de af Statsbanerne drevne Havnebaner i Tilfælde, hvor Privatbaner levere Vogne til Befordringen* og

2. *om Forandring af Reglerne for Beregning af Takster for gennemgaaende Transporter mellem Statsbanerne og private Jernbaner.*

Med den fornævnte Henvendelse til Statsbaneudvalget er tillige fulgt et Aftryk af de Bemærkninger, som i den under 10. September 1906 afgivne Betænkning af Kommissionen angaaende Anlæg af ny Jernbaner ere fremsatte af Medlem af bemeldte Kommission, Landstingsmand *Jørgen Berthelsen*, betræffende Spørgsmaalet

3. *om Forandring af de bestaaende Regler om Ledelsen af Færdselen mellem saadanne Steder, som ere forbundne baade ved Statsbanelinie og ved Privatbanelinie* (jfr. fornævnte Betænkning Side 26 samt Bilag 118 til samme, Side 386).

Til nærmere Forstaaelse af de saaledes rejste Spørgsmaal skal man bemærke følgende:

Til 3. Siden Staten i Medfør af Lov af 14. Marts 1867 og senere Love havde overtaget de jydsk-fyenske Jernbaners Drift, har Forholdet her i Landet været det, at den overvejende Part af Landets Jernbaner drives af Staten, medens dog et betydeligt og stedse stigende Antal Baner drives af private Selskaber, blandt de sidste er Nyborg-Faaborg Jernbane anlagt af Staten, men bortforpagtet til det sydfyenske Jernbaneselskab. Ifølge Statsbanernes Driftsberetning for Driftsaaret 1911—12 udgjorde ved Udgangen af dette Driftsaar de af Staten drevne Jernbaner 1958,$_2$ km, medens der under Privatdrift var 1729,$_6$ km Jernbaner.

Oprindelig har Forholdet været det, at Staten i Hovedsagen overlod Spørgsmaal om Anlæg af Drift og Jernbaner til Løsning ved privat Initiativ, men selv kun paatog

sig Gennemførelse og Drift af saadanne betydeligere Jernbaneanlæg, som ikke lod sig gennemføre af private. Senere er det fastslaaet som almindeligt Princip her i Landet, at Staten overtager Anlæg og Drift af Hovedruterne, medens Sidebanerne anlægges og ledes af private Selskaber, i Lighed med den inden 1868 bestaaende Ordning, hvorefter Landets Hovedlandeveje henhørte under Staten, Bivejene under anden Styrelse. Ved Siden deraf har Staten dog ogsaa i nyere Tid paataget sig Anlæg og Drift af saadanne Baner, af hvis Drift i hvert Fald ikke de første Aar kan ventes noget synderligt Udbytte, men hvis Øjemed er at ophjælpe fattige og afsides liggende Egne, jfr. i det hele den i September 1899 afgivne Betænkning af den af Indenrigsministeriet ved Skrivelser af 13. September og 19. November 1898 nedsatte Kommission til samlet Overvejelse af Spørgsmaalet om den fremtidige Udvikling af Jernbanenettet i Midt- og Sydjylland og den ovenfor ommeldte, under 10. September 1906 afgivne Betænkning af den af Ministeriet for offentlige Arbejder den 25. April 1904 nedsatte Kommission angaaende Anlæg af ny Jernbaner, Side 3—10, sammenholdt med Lovene Nr. 92 af 27. April 1900 § 1 og Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 1.

Til Tilvejebringelsen af den langt overvejende Part af de af private anlagte og drevne Jernbaner er der dog af Staten ydet betydelig Støtte enten ved store direkte Tilskud eller paa anden Maade. Angaaende de forskellige Former, hvorunder dette er sket og fremdeles finder Sted, henvises til Bilag 115 (Side 379—382) til fornævnte Kommissionsbetænkning af 1906 og til § 9, jfr. § 6, i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908. I en stor Del af Privatbanerne er Staten Aktionær for de af Statskassen i Banerne anbragte Midler — i de fleste Tilfælde ½ af Aktiekapitalen, i enkelte endog ¾ — og er saaledes direkte interesseret i Banernes Drift og Tilvejebringelsen af et passende Udbytte af samme om end ikke i saa høj Grad som i Statsbanerne.

Som Følge af, at Statens Interesser i første Række ere knyttede til dens egne Jernbaner, har det stedse været fastholdt, at Statsbanerne maa have Fortrinet i Tilfælde, hvor de private Jernbaner træde i Konkurrence til disse, og der gøres i saa Henseende ingen Forskel paa Privatbanerne efter Hensyn til, om Staten er pekuniært interesseret i disse i højere eller mindre Grad eller slet ikke. Denne Grundsætning giver sig bl. a. Udslag i Statens Stilling til de private Baners Takster og Befordringsbestemmelser. Med Hensyn til Taksterne er Forholdet det, at Staten her som næsten over alt i Verden har forbeholdt sig den afgørende Indflydelse paa Fastsættelsen af disse. Det hedder herom allerede i den under 18. Maj 1840 udstedte Bekendtgørelse angaaende de Betingelser, under hvilke enkelte Personer eller private Selskaber kunne vente, at Anlæg af Jernbaner til Forbindelse af Nordsøen og Østersøen igennem Hertugdømmet Slesvig og Hertugdømmet Holsten ville blive tilstedte, § 23:

»Til Fastsættelse af den højeste Betaling for Banens Benyttelse til Transport saavel af Varer som af Personer saavel som til enhver senere Forhøjelse af samme er allerhøjest Approbation fornøden.«*)

Forholdet har siden her i Kongeriget udviklet sig saaledes, at der i de private meddelte Koncessioner paa Anlæg og Drift af Jernbaner er taget Forbehold om, at Privatbanernes Takster (ikke blot disses Maksimum) skulle approberes af vedkommende Minister, og ved Taksternes Fastsættelse paases det, at disse ikke bestemmes saaledes, at Privat-

*) I Motiverne til Bekendtgørelsen hedder det med Hensyn til den anførte Bestemmelse:
»Dem öffentlichen Interesse dürfte es entsprechen, die Bestimmung der höchsten Sätze des Bahngeldes nicht den Unternehmern allein zu überlassen, sondern von der allerhöchsten Genehmigung abhängig zu machen, wogegen es unbedenklich erscheint, die Ermässigung der einmal normirten Sätze dem Ermessen der Unternehmer freizustellen.«

banerne, hvor en Konkurrence med Statsbanerne er mulig, blive i Stand til at underbyde disse. Med Hensyn til *Ledelsen af Befordringen*, hvor denne kan foregaa saavel over en Statsbane- som over en Privatbanelinie, er der derhos i nyere Jernbanekoncessioner (jfr. disses Indlednigsbestemmelse) *forbeholdt Staten Eneret til Jernbanetransporten* mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke den private Jernbane »ved Forbindelse med andre Jernbaner« maatte komme i Berøring.

En Bestemmelse af denne Art optoges første Gang i Koncession af 12. November 1875 paa Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Aarhus til Ryomgaard og havde til Hensigt at sikre Statsbanerne, at disse fremdeles beholdt al Befordring over Jernbane mellem Aarhus og Randers, med hvilken By den projekterede Privatbane vilde faa Forbindelse over Privatbanen fra Grenaa over Ryomgaard til Randers. Medens Ordlyden af Bestemmelsen i dette Tilfælde ganske svarede til de bestaaende Forhold (en Forbindelse mellem 2 Statsbanestationer over 2 forskellige private Jernbanelinier), synes det mindre naturligt, at *ligelydende* Bestemmelse er optagen ogsaa i Koncessioner paa Privatbaner, som ere anlagte direkte mellem 2 Statsbanestationer, f. Eks. Lyngby—Vedbækbanen, jfr. Eneretsbevilling af 15. August 1898. I Praksis er Bestemmelsen dog ogsaa i saadanne Tilfælde forstaaet saaledes, at der er forbeholdt Statsbanerne Ret til hele Trafikken mellem vedkommende Statsbanestationer, hvorhos man i nyere Eneretsbevillinger, jfr. saaledes Eneretsbevilling af 27. Marts 1912 til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Præstø til Mern, har givet den paagældende Bestemmelse et til Tanken bedre svarende Udtryk*).

Naturligvis er det i adskillige Tilfælde ikke let at overholde Bestemmelser som de ommeldte om Trafikkens Ledelse over Statsbanelinierne, særlig for saa vidt angaar Persontrafikken; i andre Tilfælde ere Bestemmelserne overflødige, fordi Forholdene ikke indbyde til Benyttelse af vedkommende private Baner som Forbindelse mellem to Statsbanestationer. Da de omhandlede Bestemmelser derhos ikke udtrykkelig foreskrive, at vedkommende Trafik *skal* foregaa ad Statsbanen, men kun tage Forbehold til Fordel for Statsbanerne, ses der intet at være til Hinder for, at Statsbanerne (Ministeriet for offentlige Arbejder) frafalde Retten til at benytte Bestemmelserne til deres yderste Konsekvenser. I Praksis har man da ogsaa i enkelte Tilfælde undladt at udnytte de paagældende Bestemmelser i visse Retninger. Det er saaledes i § 13 i en af Ministeriet for offentlige Arbejder den 20. Januar 1910 stadfæstet Overenskomst om Aalborg—Hvalpsund Jernbanes Tilslutning til Statsbanerne fastsat, at Godstrafikken mellem Aars (loko) paa den ene Side og Svenstrup (loko) og Aalborg (loko) paa den anden Side skal foregaa over Privatbanen, naar Transport over Statsbanerne ikke er forlangt. Endvidere er det ved nogle under 16. September 1908 stadfæstede Forbindelsestariffer mellem Statsbanerne og Svenstrup—Nibe—Aars Jernbane samt Privatbanerne fra Aalborg til Hadsund, fra Fjerritslev over Nørre-Sundby til Frederikshavn og fra Thisted til Fjerritslev tilladt, at Forbindelsen til og fra forskellige af de Statsbanestationer, som ligge nærmest ved de private Baners Endepunkter, foregaar over Privatbanerne, dog bruges Privatbanerne ikke som egentlige Transitstrækninger.

Inden for den foran nævnte Kommission af 1904 angaaende Anlæg af ny Jernbaner har der, som foran berørt, været rejst Spørgsmaal om Udeladelse af Bestemmelser af det ommeldte Indhold af fremtidige Jernbanekoncessioner samt af Overenskomster angaaende Privatbaners Tilslutning til Statsbaner. Til Bedømmelse af dette Spørgsmaal gælder det da først om at klargøre, hvad en saaledes forandret Ordning vilde betyde pekuniært for Statsbanerne; i saa Henseende bemærkes, at den allerede under de nu bestaaende For-

*) »Jernbanetransporten mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke førstnævnte Bane direkte eller ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring.«

hold vilde paaføre Statsbanerne ret betydelige Tab, og at disse vilde blive yderligere forøgede i vidtrækkende Omfang ved Gennemførelse af et større Antal ny Privatbaner. Det kan fremhæves, at Opfyldelsen af det rejste Krav ingenlunde frembyder den samme Interesse for Publikum som for de private Jernbaner, idet Ledelsen af Transporter over f. Eks. 2 eller flere Privatbaner i Stedet for over en om end noget længere Statsbane langt fra altid vil være i Publikums Interesse. I øvrigt er Statsbaneledelsen, som foran anført, i Tilfælde, hvor Forholdene særlig tale derfor, allerede inde paa at gøre Undtagelser fra den almindelige Regel.

Til 1. Angaaende Spørgsmaalet om *Taksterne for Transporter over Havnebaner i Tilfælde, hvor Privatbaner levere Vogne til Transporterne*, er det fra vedkommende Privatbaners Side anført, at den for saadant Tilfælde fastsatte Takst, der er den samme, som private betale for »gennemgaaende Transporter« (ɔ: saadanne, som foregaa saavel over Havnebane som over en almindelig Statsbanestrækning), bør nedsættes under Hensyn til den meget væsentlige Ydelse, som bestaar i, at Privatbanerne selv stille Vogne til Raadighed ved Transporterne og i nogle Tilfælde selv yde Medhjælp ved Rangering.

Herimod indvendes med Føje af Statsbanerne, at de paagældende Transporter, som foregaa over Statsbanernes Havnebane til eller fra Havn henholdsvis fra og til vedkommende Privatbane, for Statsbanernes Vedkommende ere lokale Havnebanetransporter, idet de ikke tillige foregaa over en almindelig Statsbanestrækning; men desuagtet fordre Statsbanerne for Udførelsen af Transporterne, indbefattet Rangeringsarbejdet, kun den langt lavere Betaling som for gennemgaaende Transporter.

Det af Landstinget nedsatte Udvalg vedrørende Forslaget, som ligger til Grund for Lov Nr. 99 af 13. Maj 1911 om Ændringer i Statsbanernes Takster, har (Rigsdagstidende for 1910—11, Tillæg B, Spalte 2367) udtalt, at Privatbaner, der selv levere Vogne til Læsning eller Losning paa Havnebaner og delvis besørge Rangering, formentlig bør have en billigere Takst.

Det ses dog ikke, at der i denne Udtalelse ligger mere end en Henstilling til Administrationen om at tage Spørgsmaalet op til Overvejelse, som et Paalæg om en Forandring af Forholdet synes den ikke at kunne opfattes. Afgørelsen af, hvorvidt Privatbanernes Ønske bør imødekommes, maa da træffes ud fra en fri og selvstændig Betragtning af Forholdet.

Det maa erkendes, at Statsbanerne ifølge Havnebanereglementets egen Definition af, hvad lokale Havnebanetransporter er, nemlig saadanne, som ikke finde Sted over egentlige Statsbanelinier (se det nuværende Reglements § 2), maatte være berettigede til at fordre lokal Havnebanefragt af Privatbanerne. Desuagtet betale disse ifølge de bestaaende Overenskomster om gensidig Vognbenyttelse for Førsler over Statsbanernes Havnebaner kun Fragt efter Taksten for gennemgaaende Forsendelser. Til nærmere Belysning heraf skal oplyses, at Taksten for lokale Transporter af vognladningsvise Forsendelser tidligere var 7,5 Øre pr. kg, eller for en Vognladning paa 10,000 kg 7 Kr. 50 Øre ÷ 10 pCt., afrundet til 6 Kr. 80 Øre, medens den for gennemgaaende Transporter var 2,5 Øre pr. 100 kg, eller for en Vogn paa 10,000 kg 2 Kr. 50 Øre ÷ 10 pCt, afrundet til 2 Kr. 30 Øre.

Ved de fra 1. Januar 1912 gældende Takster for Statsbanerne er Forskellen mellem Taksterne imidlertid bleven meget væsentlig forøget, idet den lokale Takst nu er 8 Øre pr. 100 kg, for en Vognladning paa 10 000 kg 7 Kr. 20 Øre og den gennemgaaende Takst 1 Kr. 25 Øre pr. Vogn.

Medens Statsbanerne ifølge Ordlyden i Havnebanereglementet vilde kunne beregne 7 Kr. 20 Øre pr. Vogn af Privatbanerne, beregne de nu kun 1 Kr. 25 Øre.

Til 2. Med Hensyn til Kravet om *Forandring i Reglerne for Beregning af Takster for gennemgaaende Godstransporter mellem Stats- og Privatbaner* henvises til Bilag 11 til den af vedkommende Folketingsudvalg afgivne Betænkning over det til Grund for Lov Nr. 99 af 13. Maj 1911 om Ændringer i Statsbanernes Takster liggende Forslag (Rigsdagstidende for 1910—11, Tillæg B, Spalte 1527—30), hvori Repræsentationen for danske Privatbaner har gjort nærmere Rede for Spørgsmaalet og andraget om, at der maatte blive tilvejebragt Hjemmel for den af Privatbanerne ønskede Løsning af dette. Banernes Ønske gaar ud paa, at der i Forbindelsestarifferne mellem Statsbanerne og Privatbanerne af de første gives et større Afslag i deres normale (lokale) Takster end hidtil. Det bestaaende Forhold er følgende:

Statsbanernes (og de fleste Privatbaners) Godstakster bestaa af 2 Dele, nemlig et konstant Beløb (Ekspeditionsgebyret) og et Beløb, beregnet pr. km af den Strækning, hvorover Godset føres. Forbindelsestaksterne dannes da i al Almindelighed saaledes, at Statsbanerne faa deres lokale Takster til Overgangspunktet med en Nedsættelse svarende til et halvt Ekspeditionsgebyr — den halve Konstant —, medens der af Privatbanerne er ydet en noget lignende Nedsættelse i deres Takster til Overgangsstationen. Den Besparelse ved Ekspeditionen m. v., som Jernbanerne opnaa ved den direkte Indskrivning, tilfalder saaledes Publikum, medens de kontraherende Jernbaner hver især opnaa Lokalfragt for deres Ydelser. Privatbanernes Indvending mod denne Ordning gaar da, som det vil ses, ud paa, at der, naar Gods befordres saavel over en Statsbane som over en Privatbane, særlig naar det befordres over en forholdsvis lang Statsbanestrækning og over en kort Privatbanestrækning, paa Grund af Statsbanernes stærkt faldende Takster for længere Afstande, opstaar et betydeligt Misforhold ved Sammenligning af Taksten for en Transport af den ommeldte Art med Taksten for en tilsvarende Transport til en Statsbanestation i Nærheden af Overgangen til Privatbanen, hvilket kan svække Byer, som ligge ved Privatbanerne, i Konkurrencen med nærliggende Byer ved Statsbanerne.

Det anføres derhos, at Forholdet yderligere er blevet forværret, efter at Forbindelsestarifferne ere omarbejdede paa Grundlag af Statsbanernes ny Takster af 1. Januar 1912. Ved disse Takster er Statsbanernes Ekspeditionsgebyr (Konstanten i Taksterne) for Afstande indtil 70 km for Takst 4 (den almindelige Vognladningstakst), indtil 15 km for Takst 7 (den laveste, særlige Vognladningstakst) og indtil 30 km for de øvrige Takstklasser (Stykgodstaksterne og de nedsatte Vognladningstakster), nemlig nedsat under det normale og fastsat efter en stigende Skala, og for Transporter inden for de nævnte Afstande give Statsbanerne i Forbindelsestarifferne ikke Afkald paa det halve virkelige Ekspeditionsgebyr, men forbeholde sig — i Stedet for Halvdelen af dette — et større Beløb, nemlig Halvdelen af det fulde, *normale* Ekspeditionsgebyr (den fulde Konstant).

Det Ønske, som næres af Privatbanerne, gaar da ud paa, at der træffes en Overenskomst, hvorved Statsbanerne og Privatbanerne tilsammen fordele det Tab, som en Anvendelse af Principperne i Statsbanernes lokale Takster paa Forbindelsesfærdselen mellem Banerne vil give.

Det siger sig selv, at den Takstreduktion, som vilde indtræde ved Gennemførelse af den omhandlede Ordning, vilde være et ikke ringe Gode for Publikum i Almindelighed, og at den specielt vilde tilføre forskellige ved Privatbaner beliggende Byer og Egne en meget betydelig Fordel, der ret beset vistnok maatte siges at være ufortjent, idet mange Indehavere af Virksomheder ved Privatbaner vilde opnaa et Gode, som de ikke have turdet haabe at opnaa, da de grundlagde deres Virksomheder, ligesom der i det hele vilde indtræde en Forøgelse af Grundværdierne ved Privatbanerne, som rettest burde komme Banerne (Staten) selv til gode. Paa den anden Side vilde Takstreduktionen være skadelig

for de fleste Købstæder, da disse ere beliggende ved Statsbaner og derfor ved den nu bestaaende Ordning have en Fordel fremfor Byer ved Privatbaner, hvilken de ved den ommeldte Forandring vilde miste. Efter Statsbanernes Formening vilde Gennemførelsen af den ønskede Ordning derhos langtfra være til Fordel for alle Privatbanerne, hvorfor den mulig ogsaa fra en Del Privatbaners Side vilde møde Modstand; at den i det hele vilde medføre Tab for Jernbanerne, kan næppe bestrides, selv om den mulig kunde fremkalde nogen forøget Trafik. Af Jernbanernes samlede Tab ved Gennemførelsen af den foreslaaede Ordning ønske de Privatbaner, som have rejst Spørgsmaalet, en meget væsentlig Del belastet Statsbanerne, hvorhos Staten som Storaktionær i de fleste af Landets private Jernbaner og som Garant for Renteudbyttet af andres Drift tillige vilde komme til at bære en Broderpart af det øvrige Tab, medens Fordelene ved Ordningen vilde tilfalde Befolkningen, særlig i de Egne, i hvilke Privatbanerne ere beliggende.

Sagens Ordning paa det foreslaaede Grundlag vilde medføre, at Staten i Sammenligning med de inden Gennemførelsen af Statsbanernes ny Godstakster (ɔ: inden 1. Januar 1912) bestaaende Forhold vilde faa Tab ved Forbindelsesfærdselen med Privatbanerne, medens det tværtimod har været Tanken med Lov Nr. 99 af 13. Maj 1911 om Ændring i Statsbanernes Takster (jfr. Lovens Forarbejder) at opnaa forøget Indtægt for Statsbanerne ogsaa af nævnte Færdsel.

For — om muligt — at komme til Klarhed over, hvilken Bekostning en Gennemførelse af de af Privatbanernes Repræsentation fremsatte Ønsker vilde medføre særlig for Statsbanerne, tilskrev Udvalget under 27. Juni 1912 Generaldirektionen for Statsbanerne saaledes, som det vil ses af den som *Bilag B* hostrykte Skrivelse af nævnte Dato. **Bilag B.**

Af Generaldirektionens Svarskrivelse af 11. Juli 1912, der findes hostrykt som *Bilag C*, fremgaar det: *at* Statsbanernes Tab ved Opfyldelsen af det foran under 3 om- **Bilag C.**
meldte Krav ikke let lader sig udregne, men at det i hvert Fald med Tiden vilde kunne blive meget betydeligt, *at* Nedsættelsen af Havnebanefragten til Halvdelen af det nuværende Beløb i de foran under 1 omhandlede Tilfælde vilde reducere Statsbanernes aarlige Indtægter med ca. 31,000 Kr., og *at* Jernbanernes Tab ved Opfyldelsen af det af Privatbanernes Repræsentation fremsatte Ønske om Forandring af Reglerne for Fastsættelse af Forbindelsestakster mellem Statsbanerne og private Jernbaner for Tiden ikke let lader sig nærmere beregne, da fornødent Materiale dertil endnu ikke foreligger, saa at det kun kan fastslaas, at Tabet vilde blive meget betydeligt, formentlig omkring 600,000 Kr. aarlig, hvortil for Statsbanernes Vedkommende iøvrigt vilde komme det formentlig ikke ganske ringe Tab, som i Tidens Løb indirekte vilde tilføjes Statsbanerne derved, at den Fordel vilde bortfalde, som ved de nuværende Takster bydes industrielle Virksomheder, der etableres ved en Statsbane, fremfor saadanne, som ere etablerede ved private Jernbaner.

Et nærmere formuleret Forslag til Fastsættelse af ny Forbindelsestakster paa det ommeldte Grundlag er af Driftsdirektøren for Sydfyenske Jernbaner fremsat i en til Udvalget indkommen Skrivelse af 31. Oktober 1912, der findes hostrykt som *Bilag D.* **Bilag D.**
Til Bedømmelse af dette Forslag har man fra Generaldirektionen for Statsbanerne udbedt sig en Udtalelse. Da bemeldte Generaldirektion i den som *Bilag E* ligeledes hostrykte **Bilag E.**
Skrivelse af 13. November 1912 for at undgaa Misforstaaelse har begært Forslaget belyst ved nogle Eksempler, anmodede Udvalget Driftsdirektøren for Sydfyenske Jernbaner om at tilvejebringe det saaledes begærte yderligere Materiale.

Bilag F. De paagældende Oplysninger ere derefter fremkomne i den som *Bilag F* hostrykte Skrivelse af 23. November 1912 med Bilag fra Driftsdirektøren.

Bilag G. Som det vil ses af den som *Bilag G* hostrykte Udskrift af Underudvalgets Forhandlingsprotokol, har Formanden for »Danske Privatbaners Repræsentation«, Birkedommer *Neumann*, i et af Underudvalget den 15. November 1912 afholdt Møde gjort nærmere Rede for de af nævnte Repræsentation fremsatte Ønsker. Det fremgaar af denne Redegørelse — som iøvrigt ogsaa af det foran udviklede —, at der til en endelig Bedømmelse af de rejste Spørgsmaal savnes adskillige Beregninger og andet Materiale, ligesom der ikke foreligger Oplysning om de enkelte Privatbaners Stilling til Spørgsmaalene. Alle saadanne nærmere Oplysninger maatte eventuelt tilvejebringes, dersom Udvalget skulde blive i Stand til at tage Stilling til Sagen. Da alle de rejste Krav imidlertid gaa ud paa Gennemførelse af Forandringer, som skulde medføre meget væsentlige Forringelser af Statsbanernes Indtægter uden at byde disse paaviselige Fordele, og da Statsbaneudvalget af 1911 formentlig er nedsat med det Formaal at søge at paavise Veje til Forbedring af Statsbanernes Økonomi, skønnes en Medvirken til Løsningen af de foreliggende Sager at falde udenfor Omraadet for Udvalgets Virksomhed. Herpaa er, som det vil ses, i Underudvalgets foran nævnte Møde Birkedommer *Neumanns* Opmærksomhed henledet, og denne har derefter erklæret sig tilfreds med, om Udvalget henstillede til Ministeriet for offentlige Arbejder, at de rejste Spørgsmaal gjordes til Genstand for en paa nærmere Beregninger støttet Undersøgelse indenfor et Udvalg, i hvilket saavel Statsbanerne som de private Jernbaner vare repræsenterede.

I Overensstemmelse hermed skal Underudvalget herved indstille:

At Behandlingen af de foran ommeldte Spørgsmaal for Udvalgets Vedkommende afsluttes dermed, at der til Ministeriet for offentlige Arbejder gives Meddelelse om, at Statsbaneudvalget har modtaget den foran ommeldte Henvendelse fra »Danske Privatbaners Repræsentation«, som man maatte finde i og for sig laa noget udenfor Omraadet for Udvalgets Virksomhed, men at man indenfor Udvalget var af den Opfattelse, at det kunde være ønskeligt, at Spørgsmaalene gjordes til Genstand for en paa nærmere Beregninger støttet Undersøgelse indenfor et Udvalg eller en Kommission, hvori saavel Statsbanerne som de private Jernbaner vare repræsenterede.

København, den 5. December 1912.

CHRISTIAN CLOOS. HEY. P. TH. NIELSEN. TH. RABEN.

Danske Privatbaners
Repræsentation.

Underbilag A.

Hillerød, den 20. Januar 1912.

Til Udvalget til Drøftelse af Forhold ved Statsbanerne.

Hr. Etatsraad *Kier*, R. af D. p. p., København.

Da det har vist sig vanskeligt at faa en virkelig Forhandling i Gang angaaende de af Privatbanerne rejste Spørgsmaal om Nedsættelse af Taksten paa Havnebaner, naar Privatbanerne selv levere Vogne, og Forandring i Reglerne for Taksternes Beregning ved gennemgaaende Transporter mellem Stats- og Privatbaner, tillader man sig herved at fremsende de om disse Forhold vekslede Skrivelser m. v. med Henstilling til det ærede Udvalg om at optage disse Spørgsmaal til Behandling.

P. R. V.

O. Neumann.

Nordjyllands forenede Privatbaner.
Centraldirektionen.

Aalborg, den 1. November 1911.

Til Danske Privatbaners Repræsentation.

Under 21. Juni d. A. tilskrev Centraldirektionen Ministeriet for offentlige Arbejder angaaende Havnebanetaksterne, som vedlagte Genpart udviser, og herpaa modtog man hoslagte Svar, bilagt en Erklæring fra Generaldirektionen for Statsbanerne. I Anledning af følgende Bemærkning i Generaldirektionens Skrivelse: »Man gaar ud fra, at hele Udvalget er gjort bekendt med Sagens Forhistorie« har man anmodet Landstingsmand, Konsul *Hey*, der var Formand og Ordfører for Landstingets Udvalg om Statsbanetaksterne i Samlingen 1910—11 om en Udtalelse, der ligeledes vedlægges. — Af denne Udtalelse vil det formentlig tydeligt fremgaa, hvordan hele Landstingsudvalget har opfattet Sagen.

Idet man skal bemærke, at Antallet af læssede Vogne, tilhørende Nordjyllands forenede Privatbaner, som aarlig befordres over Aalborg Havnebane, andrager ca. 10 000, skal man tillade sig at anmode den ærede Repræsentation om at tage Sagen op til Behandling og besvare Ministeriets Skrivelse, idet man skal tilføje, at man har meddelt dette, at Sagen er overgivet til Repræsentationen.

Nordjyllands forenede Privatbaner.

For Centraldirektionen

Jørgen Berthelsen.

Nordjyllands forenede Privatbaner.
Centraldirektionen.

Aalborg, den 21. Juni 1911.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I den af Landstingets Udvalg under 3. Maj d. A. afgivne Betænkning over Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster udtales (Tillæg B. Sp. 2367) »Privatbaner, der selv levere Vogne til Læsning eller Losning paa Havnebanen og delvis besørge Rangering bør formentlig have en billigere Takst.«

Idet man tillader sig at henvise til Skrivelser herfra af 7. August 1903, 15. August 1906 og 10. Januar 1907 vedrørende denne Sag, skal Centraldirektionen, der altsaa i denne Sag har faaet Medhold fra hele Landstingsudvalget, tillade sig at forespørge, hvorledes det høje Ministerium agter at imødekomme Privatbanernes af Rigsdagen tiltraadte Ønske.

Nordjyllands forenede Privatbaner.

For Centraldirektionen.

(sign.) **Jørgen Berthelsen.**

Ministeriet for offentlige Arbejder.

København, den 31. August 1911.

Til Centraldirektionen for Nordjyllands forenede Privatbaner.

Under Henvisning til, at der i den af Landstingets Udvalg under 3. Maj d. A. afgivne Betænkning over Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster udtales, at Privatbaner, der selv levere Vogne til Læsning eller Losning paa Havnebaner og delvis besørge Rangering, formentlig bør have en billigere Takst end den af Udvalget foreslaaede, har Centraldirektionen i Skrivelse af 21. Juni d. A. forespurgt, hvorledes Ministeriet agter at imødekomme denne Henstilling, der stemmer med et af Privatbanerne tidligere udtalt Ønske.

I denne Anledning har man fra Generaldirektionen for Statsbanerne indhentet den hoslagte Erklæring, over hvilken man, forinden videre i Sagen foretages, tjenstlig skulde udbede sig Centraldirektionens Udtalelser og dermed det indesluttede tilbagesendt hertil.

P. M. V.

Fr. Nordlien.

A. Colding,
Fm.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

København B, den 8. August 1911.

1 Bilag.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Skrivelse af 5. f. M. har Ministeriet udbedt sig Generaldirektionens Ytringer over den hoslagt tilbagefølgende Sag, Journ.-Nr. 3516 (1 Aktstykke), hvori Centraldirektionen for Nordjyllands forenede Privatbaner under Henvisning til en af et nærmere betegnet Landstingsudvalg fremsat Udtalelse, hvorefter Privatbaner, der selv levere Vogne til Læsning eller Losning paa Havnebaner og delvis besørge Rangering, formentlig bør have en billigere Takst end den af Udvalget foreslaaede, spørger Ministeriet om, hvorledes dette agter at imødekomme Privatbanernes af Rigsdagen tiltraadte Ønske.

Saaledes foranlediget skal man tillade sig at udtale følgende:

Man kan næppe læse den citerede Udtalelse af Landstingsudvalget saaledes, som Centraldirektionen ønsker den læst, og helt se bort fra Ordet »formentlig«. Naar dette Ord tages med i Betragtning, betyder Udtalelsen sikkert ikke andet og mere end en Anmodning fra Landstingsudvalget om at optage den ommeldte Sag til fornyet Undersøgelse. *Man gaar herved ud fra, at Udvalget er bleven gjort bekendt med Sagens Forhistorie.*

Man skal derfor tillade sig at erindre om, at Sagen tidligere har beskæftiget Ministeriet idet der i denne er sket flere Henvendelser til dette fra Nordjyllands forenede Privatbaner. Om disse har Generaldirektionen udførligt udtalt sig i Skrivelser af 14. November 1903, Journ.-Nr. II, 26902, 25. September 1906, Journ.-Nr. II, 22032 og 12. Marts 1907, Journ.-Nr. II, 5814, af hvilke det vil fremgaa, at man meget har fraraadet at imødekomme Privatbanernes Ønske. I Virkeligheden er dette ogsaa ganske uberettiget, hvad der vil fremgaa af følgende:

Som bekendt ere Transporterne over Havnebanerne to Slags, gennemgaaende eller lokale. Ved de første forstaas Forsendelser, der foruden over en Havnebane have fundet eller skulle finde Sted over de egentlige Statsbanelinier, medens de sidste ere saadanne, som alene foregaa paa Havnebanerne. Fragten for Gods i Vognladninger er fastsat til 2,5 Øre pr. 100 kg for de gennemgaaende Transporter og til 7,5 Øre pr. 100 kg for de lokale Transporter.

Denne betydelige Forskel i Fragten har sin Grund i, at man ved en rationel Takstansættelse for Gods maa sørge for, at der for enhver Transport tilføres Jernbanen et vist Beløb til Dækning af Udgifterne ved det samlede Arbejde paa Afgangs- og Bestemmelsesstationen, herunder for Vognladningsgods Stilling af Vognen. Dette giver sig Udslag i, at Taksterne sammensættes af en Konstant og en vis Afgift pr. km. Naar en Forsendelse befordres gennemgaaende over en Havnebane, vil Jernbanen ved dens foregaaende eller efterfølgende Befordring over de egentlige Jernbanestrækninger i Fragten for disse faa det nævnte konstante Beløb for Transporten, og den lokale Havnebanefragt kan derfor ved gennemgaaende Befordring nedsættes med Konstanten (paa de danske Statsbaner for Tiden 5 Øre pr. 100 kg).

Betragtes nu en vognladningsvis Forsendelse, der fra eller til en Privatbanestation føres over en Statsbanerne tilhørende Havnebane, der udgaar fra Privatbanens ene Endepunkt, vil det let ses, at Befordringen for Statsbanerne maa fremtræde som en lokal Befordring. Den lokale Havnebanefragt bør derfor være Udgangspunktet for Takstansættelsen.

Det skal imidlertid erkendes, at det vilde være urigtigt at forlange fuld lokal Havnebanefragt for en saadan Transport, idet Statsbanernes Ydelse ved Befordringen er mindre end ved en lokal Befordring i en Statsbanevogn, som baade

paa- og aflæsses paa Havnebanen. Blandt andet fritages Statsbanerne for at stille Vogn til Forsenderens Raadighed. Det er under Hensyn hertil, at Havnebanefragten for de ommeldte Privatbanetransporter paa Statsbanernes Havnebaner *er nedsat fra den lokale til den gennemgaaende Havnebanefragt.*

Der er herved givet Privatbanerne en betydelig Begunstigelse, og det turde formentlig være ganske urimeligt yderligere at nedsætte Betalingen ved at lade Statsbanerne betale en Leje pr. Vogn. Særlig ufordelagtigt vilde dette blive, efter at Havnebanefragten fra den 1. Januar 1912 nedsættes som vedtaget ved Lov Nr. 99 af 13. Maj d. A., og man tror heller ikke, at de Medlemmer af Landstinget, der under sidste Samlings Takstlovbehandling udtalte sig for en mere forretningsmæssig Statsbanedrift (se Rigsdagstidende for 1910—11, Landstingets Forhandlinger, Spalte 1495, 16—13 Linie f. n., og Spalte 1497, 16—19 Linie f. o.) vilde finde det forretningsmæssigt af Statsbanerne at imødekomme Privatbanernes Ønske.

Man maa derfor vedblivende fraraade Ministeriet at tilstaa Privatbanerne den ønskede yderligere Nedsættelse i Havnebanefragten.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmøde den 8. ds. under Nr. 1156.

Ambt.

N. U. Andersen.

København, den 20. Oktober 1911.

Hr. Direktør *Jørgen Berthelsen*, R. af D.,

Medlem af Landstinget.

Paa dertil given Anledning skal jeg oplyse, at der for Landstingets Udvalg angaaende Statsbanernes Takster ikke har foreligget noget Materiale vedrørende Beregning af Takster for Privatbanernes Benyttelse af Statens Havnespor, men at Udvalget drøftede denne Sag med det Resultat, at man med hele Udvalgets Anbefaling maatte henvise den til Behandling mellem Statsbanerne og Privatbanerne, gaaende ud fra og forventende, at en tilfredsstillende Løsning ad denne Vej kunde naaes.

Hey,

M. L.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

København, den 14. Juni 1910.

Til Repræsentationen for Danske Privatbaner.

Ved at tilstille Ministeriet Eksemplarer af Beretningen fra det den 3. September f. A. af de danske Privatbaner afholdte Delegeretmøde samt af det af Landstingsmand *Jørgen Berthelsen* holdte indledende Foredrag har Repræsentationen i Skrivelse af 26. Oktober f. A. anmodet om Nedsættelse af en Kommission til at tage Spørgsmaalet om Ordningen af de gennemgaaende Transporter mellem Statsbaner og Privatbaner m. m. under Overvejelse.

Efter over denne Sag at have brevvekslet med Generaldirektionen for Statsbanerne skal man ikke undlade at give Repræsentationen Lejlighed til at fremkomme med de Udtalelser, hvortil den med Bilag vedlagte, fra Generaldirektionen modtagne Svarskrivelse maatte give Anledning, men man skal allerede nu bemærke, at Ministeriet ikke er sindet at nedsætte nogen Kommission til Behandling af det ommeldte Spørgsmaal.

Bilagene bedes tilbagesendte.

W. Weimann.

R. Howard Grøn.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

København B, den 11. Februar 1910.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ved Skrivelse af 11. Oktober f. A., E. 2753, har Ministeriet forlangt Generaldirektionens Udtalelser i Anledning af den hoslagt tilbageføIgende Sag (2 Aktstykker) indeholdende et af Landstingsmand Jørgen Berthelsen ved Danske Privatbaners Delegeretmøde den 3. September f. A. holdt Foredrag om Fragtberegningen ved gennemgaaende Forsendelser, og i Forbindelse hermed har Ministeriet ved Skrivelse af 3. November f. A., E. 2934, forlangt Generaldirektionens Ytringer i Anledning af den ligeledes hermed tilbageføIgende Skrivelse af 26. Oktober f. A. med Bilag, i hvilken Repræsentationen for Danske Privatbaner anmoder om Nedsættelse af en Kommission til at tage Spørgsmaalet om Ordningen af de gennemgaaende Transporter mellem Statsbaner og Privatbaner m. m. under Overvejelse.

Af den blandt den sidstnævnte Sags Bilag værende Beretning om Forhandlingerne paa bemeldte Delegeretmøde fremgaar det, at Repræsentationens Henstilling om Nedsættelse af en Kommission er sket i Overensstemmelse med en paa Mødet fattet Beslutning, der atter fremtræder som Resultatet af de Forhandlinger, der indlededes med Hr. Jørgen Berthelsens Foredrag. Foruden i den med Ministeriets førstnævnte Skrivelse fulgte Affattelse foreligger Foredraget trykt i Delegeretmødets Beretninger Side 24 ff.; begge Affattelser ere i alt væsentligt overensstemmende.

De Bemærkninger, hvormed andre af Mødets Delegerede, d'Hrr. Etatsraad Kjær (Sydfyenske Baner) og Godsforvalter Berthelsen (Høng-Tølløse Banen), fremkom efter Foredraget, vise ubetinget Tilslutning til de i dette fremsatte Tanker og Forslag. Man maa derfor formentlig være berettiget til at gaa ud fra, at, hvad der er udtalt i Foredraget, fremtræder som et fuldgyldigt Udtryk for det, som Privatbanernes Repræsentation paa dette Punkt ønsker at anføre som Grund for Begæringen om Nedsættelsen af en Kommission og som eventuelt Grundlag for denne Kommissions Arbejde. En nærmere Redegørelse for, hvad Foredraget indeholder og — i Særdeleshed — for, hvad Betydning det deri fremsatte positive Forslag til Sagens Afgørelse kan have, vil derfor være nødvendig, for at man kan udtale sig om Betimeligheden af, at der nedsættes en Kommission med den foreslaaede Opgave for Øje.

Herom skal man tillade sig at bemærke følgende:

Som det vil være Ministeriet bekendt, er man ved Afslutningen af de Overenskomster om direkte Indskrivning af Gods og Kreaturer, der i Øjeblikket

bestaa, gaaet frem paa den Maade ved Fastsættelsen af Taksterne for de gennemgaaende Transporter, at Statsbanerne faa deres lokale Takster til Overgangspunktet med en Nedsættelse svarende til et halvt Ekspeditionsgebyr — den halve Konstant — medens der af Privatbanerne er ydet en noget lignende Nedsættelse i deres Takster til Overgangsstationen. Den Besparelse ved Ekspedition m. v., som Jernbanerne opnaa ved den direkte Indskrivning, tilfalder saaledes Publikum, medens de kontraherende Jernbaner hver især opnaa Lokalfragt for deres Ydelser. Naar man gaar ud fra, at de for hver enkelt Bane fastsatte lokale Takster ere rigtige, ɔ: fastsatte under fornødent Hensyn til Udgiften ved Jernbanedriften og Opnaaelse af et passende Overskud, er Ordningen rationel, idet Forsendere af Gods mellem Privatbanerne og Statsbanerne opnaa de Fordele, som kunne bydes, uden at Banerne gaa til unaturlige Takstnedsættelser. Om at benytte Privatbanerne til Transitforsendelser i nævneværdigt Omfang, har der hidtil ikke været Tale. Men netop paa dette Punkt tiltrænges der efter Foredragsholderens Mening en væsentlig Forandring. Privatbanerne bør — mener han — ikke alene se deres Opgave i at bestride en enkelt Egns lokale Trafik, men de bør, hvor Lejlighed gives dertil, se at faa Del i den gennemgaaende — transiterende — Godsfærdsel, nemlig hvor Forholdene ere saaledes, at der ved Hjælp af en Privatbane kan opnaas en kortere Forbindelse mellem to Punkter paa Statsbanestrækningerne end den, der faas ved Kørsel alene ad disse. Inden Foredragsholderen gaar over til nærmere at paavise, hvorledes man da bør forholde sig for at opnaa den ny Ordning — omfattende alle Privatbaner —, der fremtidig vil kunne regulere dette Forhold paa en efter hans Mening med Privatbanernes Tarv stemmende Maade, oplyser han sit Udgangspunkt ved Eksempler. Det er her straks iøjnefaldende, hvad Eksemplerne selv klarest viser, at de Tilfælde, hvor Privatbaner her i Landet frembyde en saadan Adgang til en kortere gennemgaaende Godsførsel mellem to Statsbanepunkter, ere meget faa.

Der findes nemlig foruden de af Foredragsholderen »eksempelvis« anførte Baner — Aars-Nibe-Svendstrup og Thisted-Fjerritslev-Nørresundby-Frederikshavn Banerne — kun to andre Baner: Høng-Tølløse og Lyngby-Vedbæk Banerne, der med en kortere Kilometerafstand end over Statsbanerne forene Punkter paa disse, altsaa i alt 4 eller 5 af de ca. 30 Privatbaner, der for Tiden have Tilslutning til Statsbanerne. Forholdet er altsaa med andre Ord det, at den bestaaende Ordning med Hensyn til de gennemgaaende Transporter — efter Foredragsholderens Mening — bør ændres af Hensyn til en meget lille Minoritet indenfor Kredsen af samtlige Privatbaner. Det maatte herefter være Foredragsholderens Opgave at anvise en Løsning paa Sagen, der kan tilfredsstille i hvert Fald samtlige Privatbaner — ikke blot de fornævnte. Forinden det undersøges, hvor vidt dette er lykkedes ved det i Foredraget fremsatte Forslag, vil det være oplysende at se nærmere paa de Eksempler, hvortil der henvises i Foredraget, og da navnlig det første af disse: Aars-Nibe-Svendstrup Banen, hvis Vilkaar maa formodes at være de, der have ligget Foredragsholderen mest paa Sinde.

Tanken om at lede den gennemgaaende Trafik fra Aalborg og Egnen nord for Limfjorden i Retning mod Esbjerg over denne Bane var allerede, som i Foredraget bemærket, fremme under de Rigsdagsforhandlinger, paa hvilke dens Anlæg blev drøftet i Aarene 1892—94. Men det blev samtidig fra anden Side med Styrke gjort gældende, at Banen kun havde og kunde faa Betydning som ren og skær Lokalbane, og at den — hvad der navnlig ved flere Lejligheder blev fremhævet af den daværende Minister for offentlige Arbejder — aldrig ville kunne faa nogen Betydning for den gennemgaaende Trafik (se herom Folketingets Forhandlinger 1892—93, Sp. 1705, Landstingets Forhandlinger 1893—94, Sp. 246, og Folketingets Forhandlinger s. A., Sp. 5582 og 5613). Overfor de i Rigsdagen faldne Udtalelser og navnlig under Hensyn til, hvorledes den Minister, der gik med til Forslaget om Banens Anlæg, stillede sig til Tanken om dens fremtidige Betydning, er det derfor ubetinget lidet afgørende, naar det i Foredraget som »et væsentligt Motiv« for dens hele Anlæg anføres, at Planen blev støttet »om ikke pekuniært saa moralsk« fra hele det nordlige Jylland, hvor det var »en almindelig Tro« hos Bidragyderne, at Trafiken til og fra Esbjerg kunde ledes »hurtigere og billigere ad denne Bane og videre ad Aalestrup-Viborg Banen« end ad de da bestaaende Statsbaner. Herved maa det haves i Erindring, at Anlægget af Viborg-Herning Banen, der først for

Alvor vilde forkorte Vejen, ikke blev vedtaget før ved Loven af 27. April 1900, og at Banen først blev aabnet for Driften den 26. Juni 1906, altsaa 7 Aar senere end Aars-Nibe-Svendstrup Banen. Med de førte Forhandlinger og Ministerens Udtalelser in mente gaar det formentlig heller ikke an at erklære Banens Anlæg for forfejlet og Forventningerne til den for skuffede, saafremt den ikke fik Del i noget af Trafiken mellem Aalborg og Stationerne paa Hobro-Løgstør Banen, thi Bevillingshaverne kunde og burde dog formentlig, inden de søgte og opnaaede Koncession paa Banen, have gjort sig klart, at noget *Krav* i den angivne Retning ikke kunde opstilles og da navnlig ikke med det Maal for Øje paa en Maade at drive Konkurrence med Statsbanerne. Naar det endelig i Foredraget siges, »at der ganske vist ikke i Eneretsbevillingen var sikret Statsbanerne nogen Eneret overfor denne Bane«, saa er dette ogsaa kun halvt rigtigt, thi den i Eneretsbevillingen (jfr. Bekendtgørelsen herom, Nr. 228 af 28. December 1895) brugte Formel »idet Vi dog ville have Staten forbeholdt Eneret til Jernbanetransporten mellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke førstnævnte Bane (Aars-Nibe-Svendstrup Banen) ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring« er den sædvanlige, i slige Bevillinger brugte Udtryksmaade, der her er blevet anvendt paa en Bane, der i sit Anlæg (som berørende to Statsbanepunkter) afveg fra de tidligere planlagte Privatbaner. Den sædvanlige Formel kom derfor ikke til at afgive et helt rigtigt Udtryk for den bagved liggende Tanke. Desuagtet bør det formentlig være udenfor al Tvivl, at *Meningen* med de i Indledningen til Eneretsbevillinger af denne Art brugte stedse tilbagevendende Udtryk netop er og altid har været, at man paa kraftigste Maade ønsker at sikre Staten al Eneret til Befordring mellem de paa dens Baner værende Punkter, altsaa ogsaa mellem saadanne, der maatte blive forbundne med private, den direkte Afstand forkortende Banelinier, og det ses da heller ikke, hvad der skulde have medført, at man netop over for *denne* Bane maatte ønske at fravige det almindelige Princip.

Da der efter Aars-Nibe-Svendstrup Banens Aabning blev Spørgsmaal om at afslaa en Del af Godsledelsen mellem Statsbanernes Stationer paa Strækningen Løgstør-Aalestrup og Aalborg-Hobro til denne Bane, strakte Statsbanerne sig saa vidt, som det overhovedet var muligt og kunde forsvares, ved at afgive Godsledelsen fra Strækningen Løgstør-Østrup inkl. mod Aalborg og omvendt, og naar man ikke den Gang, saa lidt som senere, kunde gaa med til en videre Indrømmelse, har det sin Grund i, at den ved Benyttelsen af Privatbanen indvundne Vejbesparelse paa Strækningen Aalborg-Aalestrup (den nærmeste syd for Østrup liggende Station) kun er yderst ringe (9 km), og at det af Driftshensyn vil være ganske urigtigt for denne Vejbesparelse paa en Afstand af 74 km at lade Befordringen ske over 2 Baner. Kravet om at faa Godsledelsen fra og til flere Stationer — navnlig fra og til Aalestrup — har senere gentagne Gange været fremme; overfor Ministeriet har man herfra for ganske nylig (ved Skrivelse af 23. September f. A., J. Nr. II 26026, om Stadfæstelse paa forskellige Tillæg til Forbindelsestarifferne med de nørrejydske Privatbaner) haft Lejlighed til at henlede Opmærksomheden paa, at Centraldirektionen for Nordjyllands forenede Privatbaner ved at søge Trafiken mellem Aalborg (og Nørresundby) paa den ene Side og Aalestrup paa den anden Side ledet over Aars-Nibe-Svendstrup Banen, i Virkeligheden tilstræbte at faa gjort en Begyndelse paa at trække bemeldte Privatbane ind som et Led i den fra Nordjylland mod Esbjerg og i omvendt Retning gaaende Trafik.

Naar dette er den Plan, hvormed Banens Styrelse ligger inde, kan det ikke undre, at man netop ved denne Lejlighed ser bemeldte Bane fremdraget som et fortrinligt Eksempel paa, hvorledes en Bane vil kunne faa Betydning som Led i en gennemgaaende Trafik. Spørgsmaalet bliver blot, om dens Vilkaar egne sig til at begrunde en *almindelig* Sætning, der skal have Gyldighed for Baner, hvis Virkefelter ikke synes saa helt ensartede. Allerede det andet i Foredraget fremførte Eksempel paa Privatbaner, der kunne faa Betydning for den gennemgaaende Trafik (Frederikshavn-Fjerritslev og Thisted-Fjerritslev Banen) viser nemlig, hvor uensartede de Forhold ere, under hvilke Privatbanernes Opgave ligger. Thi denne sidste Bane staar kun gennem en anden Privatbane (Fjerritslev-Frederikshavns Banen) i Forbindelse med Statsbanerne paa to Punkter, og her — om ellers noget Sted — er der da Anledning for Staten til med den ved Koncessionerne forbeholdte Eneret for Øje at gøre Krav paa sin Bestemmelsesret med Hensyn til, hvilken Del

af Godsledelsen den maa ønske at afgive til den paagældende Privatbane. Det er derfor ikke saa helt uberettiget, som Foredragsholderen mener, at Statsbanerne gøre i alt Fald *noget* Krav paa her at holde Konkurrencen ude. Det viser sig da ogsaa, at de Fragter, der betales for at faa Transporter ledede ad den i Foredragsholderens Eksempel (se den trykte Beretning Side 26—27) nævnte længere Vej, byde Publikum en ikke ringe Fordel fremfor at faa dem transporterede ad de indbyrdes forbundne Privatbaner, saa længe disse ikke have Takster med faldende Skala, hvad der, som det nedenfor vil blive paavist, ingenlunde vil være saa meget til deres Fordel, som det fra anden Side gøres gældende. Men iøvrigt er Forholdet i Virkeligheden det, at Statsbanerne ogsaa overfor denne Bane have strakt sig særdeles vidt i deres Indrømmelse med Hensyn til gennemgaaende Gods- og Kreaturekspedition — jvfr. Generaldirektionens sidstnævnte Skrivelse af 23. September f. A. —, og der ses i Øjeblikket ikke at være nogen som helst Anledning til at strække sig videre.

Det er da med nogen Tvivl om, hvorvidt der med Udgangspunkt i en meget lille Minoritet af Privatbaner, der indbyrdes arbejde under ulige Vilkaar, overhovedet lader sig opstille en helt ny Løsning paa Spørgsmaalet om de gennemgaaende Transporter, at man gaar over til nærmere at betragte *den* Løsning paa Sagen, der af Foredragsholderen betegnes som »den smukkeste«. Hans Tanke er den, at alle Transporter bør ledes ad den i hvert enkelt Tilfælde mest hensigtsmæssige Vej, hvorved han for Fragtstykgods og Vognladningsgods formentlig forstaar den korteste Vej, og saaledes, at Fragten beregnes, som om Transporten kun foregik over een Bane. Dette vil da atter sige — idet man vel tør gaa ud fra, at der ligesom i Foredragsholderens eget Eksempel maa regnes med Statsbanernes nugældende Takster og med de til Grund for disses Anvendelse liggende Principper — at der i den gennemgaaende Godsfærdsel skal indføres faldende Skala for længere Afstande, saaledes som Forholdet i Øjeblikket er paa Statsbanernes lokale Strækninger (dette siges iøvrigt rent ud i den sig til Foredraget sluttende Bemærkning af Etatsraad Kjær). Tanken er i denne Form ikke ny; den blev i sin Tid rejst af en Del næringsdrivende i Svendborg, og man har i Skrivelse herfra af 10. Maj 1903 J. Nr. II 9086, paavist, hvorledes en saadan Ordning i Forbindelse med de sydfynske Jernbaner direkte og indirekte vilde paaføre Statsbanerne — og Staten — Tab, uden at den deltagende Privatbane kom til at lukrere derved. Det kan derfor ikke paa Forhaand ventes, at Resultatet vil blive anderledes ved denne Lejlighed, men Foredragsholderen, der er klar over, at der *vil* blive Tale om nogen Nedgang i Taksterne, mener dog at burde trøste med, at denne Nedgang ikke skal bæres udelukkende af Statsbanerne. Dette turde imidlertid kun blive et Løfte paa Papiret — og Foredragsholderen har da ejheller turdet indlade sig paa at stille noget Forslag om Fordelingen af (den nedsatte) Fragt mellem de deltagende Baner, men henskyder dette til senere Overvejelser. — *Skulde* Tanken blive til Virkelighed under den foreslaaede Form, vilde det dog utvivlsomt alligevel blive Staten, der kom til at bære hele Nedgangen, nemlig dels den Del af Tabet, der i Form af lavere Fragter vilde falde direkte paa Statsbanerne, dels den Nedgang, der af samme Grund vilde falde i *Privat*banernes Lod, jvfr. de nedenfor anførte Eksempler, — det sidste i Statens Egenskab af Medejer af Privatbanerne og Indehaver af de Aktier i disse, der sidst kunne gøre Regning paa at faa Del i det eventuelle Udbytte. Til al Overflod peger Foredragsholderen — selv om det ganske vist ikke netop er i denne Forbindelse — paa, at Staten ejer Halvdelen af de fra Aalborg udgaaende Baner og tre Fjerdedele af Thisted-Fjerritslev Banen.

Selve Forslaget oplyses imidlertid bedst ved Eksempler og man har derfor i vedlagte Bilag*) foretaget en hel Række Udregninger af, hvorledes den foreslaaede Løsning vil virke paa en Del i Flæng valgte Afstande paa Statsbanerne og de Privatbaner, mellem hvilke der for Tiden bestaar Overenskomster om direkte Indskrivning. De tagne Eksempler, der naturligvis kunne suppleres med mangfoldige andre, ere samlede i nedennævnte Grupper:

I. Aars-Nibe-Svendstrup Banen.
II. Thisted-Fjerritslev Banen,
III. Høng-Tølløse Banen,
IV. Sydfynske Baner,

*) Ikke trykt.

V. Hillerød-Frederiksværk Banen,
VI. Østsjællandske Jernbane,
VII. Lollandske Jernbane,
VIII. Hads-Ning Herreders Jernbane,
IX. Horsens-Odder Jernbane,
X. Odsherreds Jernbane.

Eksemplerne ere opstillede paa følgende Maade:

Først nævnes de to Punkter, mellem hvilke Fragten er udregnet, den Rute, ad hvilken Transporten sker i Henhold til den bestaaende Tarif, denne Strækning Kilometerafstand og Fragten pr. 100 kg for de forskellige Fragtklasser samt Presenningleje, opført saaledes at det kan ses, hvad der i Øjeblikket er Statsbanernes, og hvad den vedkommende Privatbanes Andel. For saa vidt Befordringen foregaar udelukkende over Statsbanerne, er Befordringsvejen angivet som »Stb.«. Dernæst under Betegnelsen »Foreslaaet« den korteste Rute, ad hvilken Godset ved Hjælp af de eksisterende Privatbaner i Øjeblikket kan sendes, denne Rutes Kilometerlængde og Fragterne for de forskellige Klasser beregnede som for en Bane efter Statsbanernes nugældende Takster. Derefter følger udsondret, hvad der vilde tilfalde Statsbanerne og Privatbanen af denne sidste Fragt, saafremt den fordeltes i Forhold til den Kilometerlængde, hvormed hver af Banerne deltager i Førslen. Man har valgt denne Fordelingsmaade som den gunstigste for rene Transitbaner, men skal dog bemærke, at man ogsaa kunde tænke sig andre Fordelingsmaader. Endelig har man opgjort, hvad hver Bane for sig for hvert enkelt Fragtklasses Vedkommende vilde tabe eller vinde ved Nyordningen. For nogle Beregningers Vedkommende er der derhos til Slut tilføjet for hver Takstklasse den Delingstakst, som efter det nu anvendte Takstsystem for Forbindelsen mellem Statsbanerne og de private Baner vilde tilfalde Privatbanen for den Strækning, hvorover Godset efter Forslaget vilde blive sendt. Kun de tre første Grupper omfatte Baner, der knytte *to* Statsbanestrækninger sammen ved en kortere, privat Strækning.

Det vil da straks være iøjnefaldende, *at det kun er i de tre første Grupper, at der forekommer Vinding for de private Baner*, og indenfor disse er Aars-Nibe-Svendstrup Banen da atter den eneste, der *udelukkende* viser »Vinding«. Men en nærmere Undersøgelse vil vise, at selv for denne Banes Vedkommende er Vindingen ikke ubetinget; den er det for de ganske korte Afstande, hvor hele Privatbanen er med og Statsbanerne kun for et kort Stykke (Ekspl. 1—2), men ved alle de andre Eksempler vil det ses, at Vindingen kun beror paa, at Privatbanen her har faaet Del i en Trafik, som den hidtil ikke har haft og derfor — selvfølgeligt — oppebærer en Fragt, der, naar bortses fra Presenninglejen, for alle disse Tilfældes Vedkommende viser sig *ikke* at naa Privatbanernes Delingstakst. Med andre Ord: den Betaling, Privatbanen vil faa for sin Del af Førslen, er mindre end, hvad den vilde opnaa ved at transportere Sendingen for den Fragt, den i Øjeblikket opnaar ved en gennemgaaende Forsendelse, og selvfølgelig endnu mindre end Banens lokale Takst; dertil kommer, at Nedgangen i Fragt paa Grund af den Indflydelse, den faldende Skala faar, vokser i Forhold til den stigende Afstand, saaledes, at jo længere en Sending i det hele transporteres i gennemgaaende Forbindelse, desto mindre bliver Privatbanens Andel. Statsbanerne ville paa den anden Side tabe i Fragt, fordi de i disse Tilfælde komme til at afgive Transporterne paa Strækninger, hvor de før alene have haft dem. For Forsenderne endelig vil det, der kan vindes ved at den private — »forkortende« — Bane faar Del i den gennemgaaende Transport, blive ringe, fordi den Kilometerafstand, hvormed Aars-Nibe-Svendstrup Banen vil forkorte den tidligere Transportvej, kun udgør nogle faa Kilometer. Alt, hvad der vindes ved den foreslaaede Løsning af Spørgsmaalet for *denne* Banes Vedkommende, vil da være det, at Banen faar nogle flere gennemgaaende Transporter at føre over sine Linier — for hvilke den vil oppebære en delvis utilstrækkelig Betaling, i Forbindelsen Aalborg-Esbjerg saaledes den halve Delingstakst. Dette er Resultatet for den Privatbanes Vedkommende, der formentlig i en særlig Grad ser sin Fordel ved Reformen. For de andre Baner stille Forholdene sig endnu ugunstigere.

For *Gruppe II's* Vedkommende (Thisted-Fjerritslev Banen) vise Eksemplerne, at Privatbanen — bortset fra Presenninglejen — ikke blot ikke naar sin

egen Delingstakst (Ekspl. Nr. 1—3), men at den i de allerfleste Tilfælde vil lide et positivt Tab ved den foreslaaede Ordning.

Ogsaa Statsbanerne ville lide en ikke helt ringe Nedgang i Taksterne, og Ordningen vil alene være til Glæde for Forsenderne, der paa Grund af den faldende Skalas Virkning ville opnaa en større eller mindre Nedsættelse af de nugældende Takster. Paa de meget lange Afstande (Ekspl. Nr. 9—10) vil Tabet for Statsbanerne blive forholdsvis ringe, ɔ: Fragten vil nærme sig til de nugældende, medens det for Privatbanernes Vedkommende vil blive endogsaa ganske uforholdsmæssig stort.

For *Gruppe III* (Høng-Tølløse Banen) stiller Forholdet sig paa ganske lignende Maade. Kun paa de meget korte Afstande, hvor den faldende Skala ikke virker, betyder Reformen en Vinding (jvfr. Ekspl. Nr. 1). Saasnart Banen optræder som rent transiterende (Ekspl. Nr. 3 og 4), kommer dens Indtægt ved den foreslaaede Ordning — bortset fra Presenninglejen — ned under Delingstaksten, og paa de længere Afstande vil Tabet for Privatbanen være ret betydeligt (Ekspl. 11, 12, 15 og 16).

For *samtlige øvrige Gruppers Vedkommende* (IV—X) gælder det, at den foreslaaede Ordning kun vil bringe Tab for Privatbanerne, endda ikke helt ringe (se saaledes navnlig Gruppe IV, Nr. 1, 6, 7 og 11; Gruppe V og Gruppe VI, Nr. 1, 3 og 4), der bliver større, jo kortere den Kilometerlængde er, med hvilken Banerne deltage i Befordringen, set i Forhold til den samlede Strækning, hvorover Transporten foregaar. For Statsbanernes Vedkommende veksler Forholdet noget, hvorved navnlig den faldende Skala spiller en Rolle; størst bliver Tabet, hvor baade Stats- og Privatbanen er inde med en forholdsvis længere Afstand (se saaledes Eksempl. i Gruppe IV Nr. 6, 8 og 10; i Gruppe VI Nr. 3; i Gruppe VII Nr. 1 og 3 o. s. v.), medens Statsbanerne paa den anden Side opnaar en Vinding i de Tilfælde, hvor Pribatbanen er inde med en kort, Statsbanerne med en forholdsvis længere Afstand (se saaledes Ekspl. i Gruppe IV Nr. 5, 7, 12 og 13; i Gruppe V Nr. 2 og 4; i Gruppe VIII Nr. 2). For Forsenderne endeligt vil den hele Ordning, saaledes som Eksemplerne vise, være særdeles gunstig, idet den faldende Skala faar Lov til at indvirke næsten overalt.

Ihvorvel det nu i Foredraget og i den umiddelbart derefter fulgte Bemærkning fra Repræsentanten for de sydfynske Baner er hævdet, at Hensynet til Publikum spiller en betydelig Rolle ved Afgørelsen af Spørgsmaalet, »der er saa stort og af saa indgribende Betydning for Samfundet«, saa er det dog formentlig ikke *dette* Hensyn, der har staaet for Foredragsholderen som det afgørende. Det maa antages, at Drivfjederen til hans Forslag har været Tanken om større Udbytte af Privatbanerne forbundet med de færrest mulige Udgifter for at opnaa dette. Som et Middel hertil skulde det da tjene at gøre de gennemgaaende Fragter billigere. Herved vilde man da tillige opnaa at tilfredsstille Publikum, og den voksende Mængde af Forsendelser vilde hurtigt opveje Nedgangen i Taksterne. Men hverken Stats- eller Privatbanerne ville formentlig med de nuværende Konjunkturer for Øje for Alvor kunne tænke paa at sætte Taksterne ned — og da allermindst i den Grad, som det vilde ske ved at løse Spørgsmaalet paa den foreslaaede Maade. For at dette skulde kunne betale sig, maatte der være Udsigt til en ganske overordentlig Stigning i Godsfærdselen; alene at drive denne op ved det kunstige Middel: billigere Fragter vil ikke kunne føre til Resultatet. Mener Foredragsholderen at kunne se Udvej i saa Henseende, fremgaar dette i hvert Fald ikke af hans Udtalelser; naar en Bemærkning om Haab i denne Retning er fremsat af den følgende Taler, fremtræder den i hvert Fald uden nærmere Dokumentation.

Det maa da siges, at det fremsatte Forslag i meget ringe Grad har taget Hensyn til Privatbanernes Tarv i *Almindelighed*, Fejlen maa søges i, *at Foredragsholderen kun har tænkt paa, hvad der kunde faa Betydning for en særlig — ganske ringe — Del af samtlige Privatbaner* uden at undersøge Virkningerne af Forslaget for de andres Vedkommende. Naar Repræsentanter for andre end disse Baner derfor have kunnet slutte sig dertil, maa det have været ud fra den Betragtning, *at det blev Statens Sag at bære den Nedgang, der kunde blive Følgen* — med andre Ord en ganske ensidig Hensyntagen til Privatbanernes Tarv. Man tør gaa ud fra, at disse — hvis de selv skulde bære Nedgangen — vilde tage betydelig Afstand fra en Ordning med Hensyn til de gennemgaaende Transporter paa dette Grundlag, og med Rette. Denne Antagelse bestyrkes yderligere derved, at ikke mindre end

13 af de bestaaende Privatbaner hidtil — væsentlig af økonomiske Grunde — have modsat sig Indførelse af direkte Ekspedition fra og til Statsbanernes Stationer. Og hvis man vilde rette en Henvendelse til samtlige Privatbaner, om hvorvidt disse i deres lokale Trafik vilde indføre Statsbanernes Takster, er man overbevist om, at Flertallet vilde tage Afstand fra en saadan Tanke. Men Konsekvensen af Forslaget om Anvendelsen af Statsbanernes Takster i den gennemgaaende Færdsel mellem de private Baner og Statsbanerne er dog ganske utvivlsomt den, at Privatbanerne ogsaa maatte anvende disse Takster i deres lokale Færdsel. Thi have Forsenderne ved de private Baners Stationer Krav paa Anvendelsen af andre Takster end Privatbanernes, maa de have det i alle Forbindelser og ikke alene i Gennemgangstrafiken med Statsbanerne.

Om at lægge det af Landstingsmand Berthelsen fremsatte Forslag til Grund for en Omordning af Forholdene vil der derfor formentlig ikke kunne være Tale, og som Grundlag for en Kommissions Arbejde synes det heller ikke egnet. Overhovedet ses det ikke, at en Kommission med det angivne Formaal for Øje har nogen Berettigelse. Det er derimod muligt, at der, naar en Del af de projekterede nye Privatbaner bliver til Virkelighed, kan blive Anledning til nærmere at ordne Forholdet mellem Statens og de private Baner, og at en Kommission, om hvis mulige Sammensætning man ikke i Øjeblikket skal udtale sig, kan blive paa sin Plads. Men de Opgaver, hvormed denne skulde beskæftige sig, maatte da være af en anden og mere omfattende Art, end de, hvorom der her er Tale. —

Denne Sag har cirkuleret blandt Generaldirektionens Medlemmer.

Ambt.

N. U. Andersen.

Danske Privatbaner.

Repræsentationen.

Hillerød, den 15. November 1910.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ved hoslagt at remittere den os med behagelig Skrivelse af 14. Juni d. A. i J. S. 2525 c angaaende Ordningen af gennemgaaende Transporter mellem Statsbanerne og Privatbanerne til Gennemsyn tilstillede Erklæring med Bilag fra Statsbanerne angaaende Virkningen af en forandret Beregning af Taksterne, tillader Repræsentationen sig, efter at Sagen paany har været behandlet paa Privatbanernes Delegeretmøde, hvor dens Betydning for det Publikum, der forsender Varer med Banerne, som det fremgaar af det Ministeriet tilstillede Referat af Forhandlingerne, paany fastsloges, herved at fremsende:

1. Skrivelse fra Driftsdirektøren for Sydfynske Jernbaner med 2 Bilag*),
2. Skrivelse fra Driftsbestyreren ved Nordjyllands forenede Privatbaner med 1 Bilag*),

hvori ogsaa gennemgaas Virkningen af den ønskede Ændring, og hvoraf vil erfares, at der fremkommer en ikke ubetydelig Forskel efter, hvorledes Beregningen foretages.

Nærmere at gennemgaa Statsbanernes Skrivelse synes os paa Sagens nuværende Standpunkt uden Nytte, men tro vi at kunne sige, at det rejste Spørgsmaal er et saadant, hvis Løsning er paatrængende, og at en Afgørelse maa findes i en nær Fremtid.

*) Ikke trykt.

Da det derhos synes at fremgaa af de under Finanslovforslagets Behandling faldne Udtalelser, at der forestaar en Forandring i Bestemmelserne om Statsbanernes Takster, og nærmest en Forhøjelse af disse, synes det for os, som om Tidspunktet maatte være belejligt til at optage en Forhandling om Løsningen af dette Spørgsmaal, og vi tillade os derfor, da Ministeriet i Henhold til sin Skrivelse ikke ønsker at indgaa paa Forslaget om Nedsættelse af en Kommission til Forhandling om Sagen, at henstille, at der foranlediges en Forhandling om Spørgsmaalet mellem Repræsentanter for Ministeriet, Statsbanerne og Privatbanerne for om muligt at faa fastsat et Grundlag for en Overenskomst.

De af os fremsendte 5 Bilag bedes Repræsentationen i sin Tid remitterede.

P. R. V.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

København, den 21. Januar 1911.

Repræsentationen for Danske Privatbaner.

Efter Modtagelsen af Repræsentationens Skrivelse af 15. November f. A. betræffende den dermed tilbagefulgte Sag angaaende Fragtberegningen ved gennemgaaende Forsendelser mellem Stats- og Privatbaner har man brevvekslet med Generaldirektionen for Statsbanerne over Sagen. Forinden videre herefter foretages, skal man henstille til Repræsentationen at fremskaffe en Udtalelse fra Bestyrelserne for samtlige danske Privatbaner om disses Stilling til Spørgsmaalet under Forudsætning af, at det ved en ændret Beregning fremkommende Fragttab, der af Statsbanerne er anslaaet til ca. ¾ Million Kroner, deles forholdsvis ligeligt mellem Statsbanerne og de private Baner.

Th. Larsen.

R. Howard Grøn.

København, den 27. Juni 1912.

Generaldirektionen for Statsbanerne.

Til Bedømmelse af de Krav, der fra Privatbaner i forskellig Retning ere stillede lige over for Statsbanerne, tillader man sig herved at udbede sig Oplysning, efter Omstændighederne snarest belejligt, om:

1. Til hvilket omtrentligt Beløb man vilde kunne anslaa Statsbanernes Tab pr. Aar ved fuldstændig Frigivelse af Trafikken mellem Steder, som ere forbundne saa vel ved Statsbanelinier som ved en eller flere private Jernbaner,

2. Hvilket aarligt Tab det vilde paaføre Statsbanerne, dersom man imødekom det af visse private Baner rejste Krav om Nedsættelse af Taksten (til det halve?) for Transporter over Havnebaner i Tilfælde, hvor vedkommende private Bane leverer Vogne til Transporterne, og

3. Til hvilken Sum Statsbanernes aarlige Tab efter de nugældende Statsbanetakster kan anslaas ved en Imødekommen af det fra forskellige Privatbaner rejste Krav om Forandring i Reglerne for Beregning af Takster for gennemgaaende Transporter mellem Stats- og Privatbaner, saaledes at Taksterne bleve ensartede, uanset om Transporterne foregaa alene over en Statsbane eller saa vel over en saadan som over en eller flere Privatbaner.

P. U. V.

Kier.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag C.

København B, den 11. Juli 1912.

Statsbaneudvalget af 1911.

I Anledning af de i Udvalgets Skrivelse af 27. f. M. stillede 3 Spørgsmaal skal man tillade sig at udtale følgende:

1. Man forstaar det første Spørgsmaal saaledes, at der ønskes Oplysning om, hvor stort Statsbanernes aarlige Tab vilde blive, dersom Staten ikke blot opgav sin hidtil hævdede Eneret til Godsbefordringen mellem Steder, som ere forbundne saa vel ved Statsbanelinier som ved en eller flere private Jernbanelinier, men ogsaa indrømmede Privatbanerne Frihed til gennem Fastsættelsen af Konkurrencetakster at søge at drage til sig den størst mulige Del af den Trafik, Staten hidtil har forbeholdt sine egne Baner. Hvor stor en Trafik, Statsbanerne i dette Tilfælde vilde miste, vil ganske afhænge af, i hvilken Udstrækning Privatbanerne, enkeltvis eller gennem tarifariske Sammenslutninger, vilde udnytte den ved Opgivelsen af førnævnte Eneret skabte Stilling, og talmæssigt at anslaa Statsbanernes Tab er derfor umuligt. Det kan kun i al Almindelighed siges, at Tabet vil kunne blive overmaade betydeligt. Allerede nu er der ved Privatbanelinier tilvejebragt Forbindelse mellem vigtige Punkter paa Statsbanerne, saaledes eksempelvis mellem Frederikshavn, Aalborg og Randers, mellem Aarhus og Horsens og mellem Odense og Nyborg, i hvilke Forbindelser Statsbanernes aarlige Indtægt alene af Godsbefordringen er ca. 200,000 Kr. Og efterhaanden som de i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 omhandlede private Baneanlæg bringes til Udførelse, skabes der i stedse større Omfang Muligheder for at lede Trafikken mellem fjernt fra hinanden liggende Steder helt eller delvist over Privatbanelinier i Stedet for over Statsbanerne.

2. Statsbanernes aarlige Fragttab ved Imødekommelse af det af visse private Baner rejste Krav om en Nedsættelse af Taksten for Transporter over Havnebaner i Tilfælde, hvor vedkommende private Baner levere Vogne til Transporterne, kan ved en Nedsættelse af Taksten til Halvdelen af det nuværende Beløb anslaas til ca. 31,000 Kr.

3. Først ved Hjælp af Driftsresultaterne for 1912—13 vil man blive i Stand til at overskue, hvilke Virkninger Forhøjelsen af Statsbanetaksterne og den paa nogle Privatbaner iværksatte Takstforhøjelse have haft paa Trafikken mellem Statsbanerne og Privatbanerne, og, forinden disse Resultater foreligge, savner man i Virkeligheden et nogenlunde paalideligt Grundlag for en Opgørelse af Jernbanernes Tab ved en Forandring i Reglerne for Beregning af Taksterne for gennemgaaende Transporter mellem Stats- og Privatbaner, saaledes at Statsbanernes Takster anvendes for hele den samlede Befordring. Manglen af detaillerede statistiske Oplysninger om Trafikken i Forbindelse med de Privatbaner, med hvilke Statsbanerne ikke have gennemgaaende Indskrivning, vil derhos altid gøre en saadan Opgørelse meget kalkulatorisk. Uden de Holdepunkter, som de ovennævnte Driftsresultater

vilde afgive, kan man kun sige, at Jernbanernes, ɔ: Statsbanernes og Privatbanernes, samlede Tab som Følge af den Takstnedsættelse, en Nyordning som den omhandlede i det store og hele vilde betyde, efter de nugældende Statsbanetakster tør formodes at ville beløbe sig til omkring 600,000 Kr. aarlig. Hvor stor en Del af dette Tab, der vilde falde paa Statsbanerne, beror paa, hvilke Regler for Fordelingen af Fragtbeløbene Statsbanerne og Privatbanerne vilde kunne komme overens om, og det kan derfor ikke kalkuleres. Efter Generaldirektionens Overbevisning vil Ordningen kun kunne gennemføres, hvis Statsbanerne i alt væsentligt ville bære største Delen af det samlede Tab.

Rimestad,
kst.

Helsted,
Fm.

Sydfyenske Jernbaner.
Driftsdirektøren.

Underbilag D.

Odense, den 31. Oktober 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Paa Foranledning af Statsbaneudvalgets Formand skal man herved tillade sig at fremkomme med nedenstaaende Betragtninger over Forbindelsestakster mellem Statsbanerne og private Baner.

Medens Forbindelsestarifferne for saa vel Person- og Rejsegodsbefordringen som Befordringen af levende Dyr hverken for Trafikanterne eller Jernbanen i Praksis fremkalde Forhold, der stærkt paakræve Forandring, kan dette ikke siges at være Tilfældet for de gennemgaaende Godstariffers Vedkommende, og man har til Belysning heraf opstillet de nedenstaaende Eksempler, der vise, hvad Fragterne for Godsforsendelser mellem Stats- og Privatbane udgøre ved Sammenlægning af Banernes Delingstakster, udregnede efter de ved de nugældende Tariffer anvendte Beregningsregler, og hvad de ville blive, naar Fragten for hele Transportlængden beregnes efter Statsbanetakster, idet bemærkes, at Privatbanens Takster ere forudsatte lig med Statsbanens, saaledes som det f. Eks. er Tilfældet ved Nordvestfyenske Jernbane. Det udhævede Tal angiver derhos i Procent, hvor meget førstnævnte Fragtberegning er dyrere for Forsenderne end sidstnævnte.

	km	Andele og Takster i Øre pr. 100 kg Stykgodstakster: 1	2	3	Vognladningstakster: 4	5	6	7
Privatbanestrækning	10	53	27	21	13	9	8	7
Statsbanestrækning	10	53	27	21	13	9	8	7
Sammenlagt...		106	54	42	26	18	16	14
		7	**8**	**13**	**18**	**6**	**14**	**8**
Statsbanetakst er.....	20	99	50	37	22	17	14	13
	10	53	27	21	13	9	8	7
	20	75	38	28	19	13	10	9
do.....		128	65	49	32	22	13	16
		2	**3**	**4**	**10**	**5**	**6**	**7**
	30	126	63	47	29	21	17	15
	10	53	27	21	13	9	8	7
	30	98	49	36	26	17	13	11
do.....		151	76	57	39	26	21	18
		0	**1**	**2**	**8**	**4**	**5**	**6**
	40	150	75	55	36	25	20	17
	10	53	27	21	13	9	8	7
	50	143	72	51	38	24	18	15
do.....		196	99	72	51	33	26	22
		0	**1**	**3**	**4**	**0**	**4**	**0**
	60	195	98	70	49	33	25	22

	km	Andele og Takster i Øre pr. 100 kg Stykgodstakster:			Vognladningstakster:			
		1	2	3	4	5	6	7
Privatbanestrækning	10	53	27	21	13	9	8	7
Statsbanestrækning	100	215	108	74	58	38	27	24
Sammenlagt...		268	135	95	71	47	35	31
		4	**5**	**5**	**6**	**4**	**3**	**3**
Statsbanetakst er	110	258	129	90	67	45	34	30
	30	98	49	36	26	17	13	11
	30	98	49	36	26	17	13	11
do.....		196	98	72	52	34	26	22
		0	**0**	**3**	**6**	**3**	**4**	**0**
	60	195	98	70	49	33	25	22
	30	98	49	36	26	17	13	11
	50	143	72	51	38	24	18	15
do.....		241	121	87	64	41	31	26
		10	**10**	**11**	**12**	**8**	**7**	**4**
	80	220	110	78	57	38	29	25
	30	98	49	36	26	17	13	11
	80	190	95	66	51	33	24	21
do.....		288	144	102	77	50	37	32
		12	**12**	**13**	**15**	**11**	**9**	**7**
	110	258	129	90	67	45	34	30
	30	98	49	36	26	17	13	11
	130	246	123	84	66	44	32	29
do.....		344	172	120	92	61	45	40
		17	**17**	**18**	**21**	**15**	**10**	**11**
	160	294	147	102	77	53	41	36
	30	98	49	36	26	17	13	11
	200	282	141	96	77	52	40	37
do.....		380	190	132	103	69	53	48
		18	**18**	**18**	**18**	**15**	**10**	**9**
	230	321	161	112	87	60	48	44
	30	98	49	36	26	17	13	11
	250	297	149	102	83	57	45	42
do.....		395	198	138	109	74	58	53
		18	**18**	**17**	**17**	**14**	**9**	**8**
	280	336	168	118	93	65	53	49
	50	143	72	51	38	24	18	15
	50	143	72	51	38	24	18	15
do.....		286	144	102	76	48	36	30
		17	**17**	**19**	**19**	**12**	**13**	**7**
	100	245	123	86	64	43	32	28
	50	143	72	51	38	24	18	15
	130	246	123	84	66	44	32	29
do.....		389	195	135	104	68	50	44
		27	**27**	**29**	**28**	**24**	**16**	**13**
	180	306	153	105	81	55	43	39

	km	Andele og Takster i Øre pr. 100 kg Stykgodstakster: 1	2	3	Vognladningstakster: 4	5	6	7
Privatbanestrækning	50	143	72	51	38	24	18	15
Statsbanestrækning	150	258	129	88	69	47	35	31
Sammenlagt...		401	201	139	107	71	53	46
		29	**29**	**29**	**29**	**25**	**18**	**12**
Statsbanetakst er	200	312	156	108	83	57	45	41
	50	143	72	51	38	24	18	15
	180	276	138	93	75	50	38	35
do.....		419	210	144	113	74	56	50
		31	**30**	**29**	**30**	**23**	**17**	**14**
	230	321	161	112	87	60	48	44
	50	143	72	51	38	24	18	15
	200	282	141	96	77	52	40	37
do.....		425	213	147	115	76	58	52
		30	**30**	**29**	**29**	**23**	**16**	**13**
	250	327	164	114	89	62	50	46
	50	143	72	51	38	24	18	15
	250	297	149	102	83	57	45	42
do.....		440	221	153	121	81	63	57
		29	**29**	**28**	**27**	**21**	**15**	**12**
	300	342	171	120	95	67	55	51
	70	178	89	62	47	30	22	19
	90	203	102	70	54	35	26	22
do.....		381	191	132	101	65	48	41
		29	**30**	**29**	**31**	**23**	**17**	**14**
	160	294	147	102	77	53	41	36
	70	178	89	62	47	30	22	19
	160	264	132	90	71	48	36	32
do.....		442	221	152	118	78	58	51
		38	**37**	**36**	**36**	**30**	**21**	**16**
	230	321	161	112	87	60	48	44
	70	178	89	62	47	30	22	19
	210	285	143	97	78	53	41	38
do.....		463	232	159	125	83	63	57
		38	**38**	**35**	**34**	**28**	**19**	**16**
	280	336	168	118	93	65	53	49

Det vil af disse Eksempler ses, at Forbindelsestaksterne medføre forholdsvis betydelige Fragtfordyrelser saa vel paa de kortere som paa de længere Afstande, men dog navnlig for disse sidste.

Statsbanernes Godstakster ere, som det vil være Statsbaneudvalget bekendt, sammensatte af en Konstant, et Ekspeditionsgebyr og en Transportafgift, beregnet pr. km af den Strækning, hvorover Godset føres.

Ekspeditionsgebyret er dog i Statsbanernes ny Takster af 1. Januar 1912 paa kortere Afstande nedsat under det normale, men med stigende Skala, nemlig for Takst 4 (den almindelige Vognladningstakst) indtil 70 km, for Taksterne 1—3 og 5—6 (Stykgodstaksterne og særlige Vognladningstakster) indtil 30 km, og for Takst 7 (den laveste, særlige Vognladningstakst) indtil 15 km, medens Transport-

afgiften er faldende for hver paabegyndte 60 km indtil 181 km, hvorefter den bliver uforandret selv op til de største Afstande.

Forbindelsestaksterne dannes nu normalt og som forudsat i Eksemplerne ved at Statsbanen og Privatbanen hver give Afkald paa det halve Ekspeditionsgebyr, medens de begge for deres respektive Transportstrækning faa fuld »Transportafgift«, hvorefter de saaledes udregnede Andelstakster for hver Bane sammenlægges og lægges til Grund for Fragtberegningen.

Imidlertid give Statsbanerne, hvor deres Takster som ovenfor nævnt ere udregnede med et reduceret Ekspeditionsgebyr, ikke Afkald paa Halvdelen af dette, men forbeholde sig i alle Tilfælde Halvdelen af det normale Ekspeditionsgebyr, og derved fremkomme Fordyrelserne paa de mindre Afstande.

For Transporter over længere Afstande paa Statsbanen i Forbindelse med en ikke alt for kort Strækning paa Privatbanen fremkomme Fragtfordyrelserne ved, at den stærkt faldende Skala for Transportafgiften ikke kommer til at virke for Godsets hele Transportlængde, naar hver Bane beregnes for sig, hvorimod dette bliver Tilfældet, naar Kilometerafstandene sammenlægges, og der regnes, som om det kun var een Banestrækning.

Det ses saaledes, at der efter den nuværende Overenskomst ikke sker anden Nedsættelse ved Udregningen af Forbindelsestariffen, end at hver af de kontraherende Baner giver Afkald paa det halve Ekspeditionsgebyr, hvad der jo svarer til, at hver enkelt af dem kun udfører den halve Ekspedition, og for de mindre Afstande nedsættes Ekspeditionsgebyret ikke en Gang med Halvdelen.

Det er altsaa disse Forhold, der medføre den for Publikum meget følelige Fragtfordyrelse og dertil bevirke, at navnlig Stykgods i langt større Grad, end ellers vilde være Tilfældet, gaar over paa Rutebaadene, saaledes at Banerne miste Indtægt; men ogsaa paa anden Maade virker den nuværende Beregningsmaade for Delingstaksterne uheldigt paa Privatbanen.

Efter Godsoverenskomsten ere Forsenderne berettigede til, hvad der jo er overmaade naturligt, at faa Godset sendt ad den billigste Rute, hvor der er flere Ruter fra samme Afsendelsesstation; men naar da den længste Rute bliver den billigste, er dette ikke alene unaturligt, men derved berøves Privatbanen ogsaa en Transportlængde, som den burde have Krav paa.

Som Eksempel kan nævnes Forsendelser fra *Svendborg* til *Esbjerg*, henholdsvis over *Nyborg* og over *Odense*, hvor Fragterne for de 3 første Takstklassers Vedkommende bliver billigere over *Nyborg* end over *Odense* og for Takst 4's Vedkommende ens ad begge Ruter, til Trods for at Ruten over *Nyborg* er 19 km længere end over *Odense*, og fra *Brænderup* til *København* bliver for alle de 5 første Takstklasser Fragten højere, naar Varerne dirigeres den 34 km kortere og i det hele naturligere Vej over *Odense*, end naar de dirigeres over *Middelfart*, saaledes som nedenstaaende Udregninger vise:

Svendborg-Esbjerg:								
Over Odense:	km	1	2	3	4	5	6	7
D. S. B. Andel.....	153	261	131	89	70	47	35	32
S. F. J. —	47	125	63	43	29	21	16	16
Tilsammen...	200	386	194	132	99	68	51	48
Over Nyborg:								
D. S. B. Andel.....	182	278	139	94	75	51	39	35
S. F. J. —	37	105	53	37	24	18	13	13
Tilsammen...	219	383	192	131	99	69	52	48
Brænderup-København:								
Over Odense:								
D. S. B. Andel.....	179	276	138	93	75	50	38	35
O. M. B. —	32	102	51	40	29	19	14	12
Tilsammen...	211	378	189	133	104	69	52	47

Over Middelfart:	km	1	2	3	4	5	6	7
D. S. B. Andel.....	229	291	146	100	81	55	43	40
O. M. B. —	16	72	36	28	19	13	10	9
Tilsammen...	245	363	182	128	100	68	53	49

Dette vil for Sydfyenske Jernbaners Vedkommende sige, at for saadanne Transporter nedsættes Sydfyenske Baners Transportlængde med 10 km fra 47 til 37 km, og at Transportlængden paa Nordvestfyenske Jernbane kun bliver 16 km fra Brænderup til Middelfart mod det dobbelte, 32 km, fra Brænderup til Odense, og samtidig giver det stor Usikkerhed i Trafikkens Ledelse, at Transporter efter een Takstklasse skal dirigeres den ene naturlige Vej, medens andre skal ad en unaturlig forlænget Rute.

Fra et Privatbanestandpunkt set vil der saaledes være god Grund til at søge en Ændring i disse Forhold, baade for at skaffe Publikum billigere Fragter og for at skaffe disse Baner en mere retfærdig Benyttelse af de af dem drevne Strækninger, og det er tillige utvivlsomt, at saa vist som de private Jernbaner allerede for Tiden ere gode Fødeaarer for Statsbanerne, vilde de blive det i endnu højere Grad, saafremt Forbindelsestaksterne ikke vare højere end de lokale Statsbanetakster, et Krav, som formentlig alle Forsendere ved private Jernbaner i stedse stigende Grad ville gøre gældende.

Det Tab, der vilde fremkomme ved at anvende Statsbanernes lokale Takster paa Forbindelsesfærdselen mellem Banerne, maatte da fordeles mellem Privatbanen og Statsbanerne, og man maatte i saa Henseende anse følgende Forslag for forsvarligt:

Ekspeditionsgebyret deles ligeligt, og det Tab, der fremkommer ved, at der i det *virkelige Ekspeditionsgebyr* af hver af Banerne frafaldes Halvdelen af dette i Stedet for som nu, at Banerne hver for sig *forbeholde* sig det halve af det *normale Ekspeditionsgebyr*, deles ligeligt mellem Banerne, medens det Tab, der hidrører fra Transportafgiftens stærkt faldende Skala, fordeles mellem Banerne i Forhold til det Antal Kilometer, Godset er transporteret over hver af Banerne.

Hver af Banerne vilde da opnaa Halvparten af det virkelige Ekspeditionsgebyr i lokal Fragt, og herfor kun udføre den halve Ekspedition, og indtil 60 km sammenlagt Længde hele den lokale Transportafgift, medens Tabet paa Transportafgiften over 60 km vilde blive fordelt i Forhold til hver af Banernes Transportafstand, og selv om Banerne derved vilde faa Tab, er det dog utvivlsomt, at Transportmængderne vilde blive større, idet Fragter af indtil 35—38 pCt. Forhøjelse af Statsbanernes allerede nu meget høje Takster i det lange Løb ville virke absolut dræbende paa den gennemgaaende Godstrafik, og samtidig vilde opnaas, at Godset altid med Fordel vilde kunne dirigeres den korteste og derfor naturligste Vej.

J. P. Stensballe.
fg.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag E.

København B, den 13. Novbr. 1912.

Statsbaneudvalget af 1911, København.

I Anledning af Udvalgets Skrivelse af 11. ds., hvori Generaldirektionen anmodes om en Udtalelse i Anledning af en Skrivelse af 31. f. M., J. N. K. b., fra Driftsdirektøren for de sydfyenske Jernbaner om Ændring af Forbindelsestaksterne mellem Statsbanerne og private Jernbaner, meddeles, at man for at kunne afgive den ønskede Udtalelse maa foretage en Del Beregninger, hvorfor der vil hengaa nogen Tid, forinden Svaret kan foreligge.

Da man ikke er ganske sikker paa Forstaaelsen af det af de sydfyenske Jernbaner i Skrivelsens Slutning fremsatte Forslag til Fordeling af de paa et ændret Grundlag opstillede Forbindelsestakster, beder man om, at nævnte Baner, for at undgaa Misforstaaelse, maa blive opfordrede til ved nogle Eksempler nærmere at oplyse, hvorledes Forslaget skal forstaas.

Ambt.

N. J. U. Andersen.

Sydfyenske Jernbaner.
Driftsdirektøren.

Underbilag F.

Odense, den 23. November 1912.

Hermed 5 Bilag.

Statsbaneudvalget af 1911.

Ved at tilbagesende den med det ærede Udvalgs Skrivelse af 13. ds. fulgte Anmodning fra Generaldirektionen for de danske Statsbaner om nærmere Forklaring ved nogle Eksempler af det herfra under 31. f. M. stillede Forslag til Ændring af Forbindelsestaksterne mellem Statsbanerne og private Jernbaner, skal man til Oplysning, idet Privatbanens Takster forudsættes lig Statsbanernes, tillade sig at vedlægge 2 Fortegnelser, der for de 7 Takstklasser i Forbindelser inden for forskellige Kilometerafstande vise:

1) Delingstaksterne som de nu ere. (Ekspeditionsgebyr og Transportafgift hver for sig).
2) Statsbanetakst for den samlede Strækning.
3) Forskellen mellem de sammenlagte Delingstakster og Statsbanetakst.
4) Forskellens Fordeling. Forskel i Ekspeditionsgebyr delt ligeligt og Forskel i Transportafgift delt i Forhold til Kilometerafstandene.
5) Delingstaksterne efter Forslaget.
Eksempel:

Takst 4. 20 km i Forbindelse med 40 km Strækning.

Nugældende Delingstakst	20 km:	Ekspeditionsgebyr	6	+	Transportafgift	13	= 19
— —	40 - :	—	6	+	—	26	= 32
	Ialt...	Ekspeditionsgebyr	12	+	Transportafgift	39	= 51
Statsbanetakst for.....	60 km:	—	10	+	—	39	= 49

Forskel i Ekspeditionsgebyr, 2, deles ligeligt, hvorefter den nye Delingstakst i denne Forbindelse for 20 km bliver 18 og for 40 km 31.

Takst 4. 50 km i Forbindelse med 150 km Strækning.

Nugældende Delingstakst	50 km:	Ekspeditionsgebyr	6	+	Transportafgift	32	= 38
— —	150 - :	—	6	+	—	63	= 69
	Ialt...	Ekspeditionsgebyr	12	+	Transportafgift	95	=107
Statsbanetakst for.....	200 km:	—	12	+	—	71	= 83

Forskellen, 24, der ligger i Transportafgiften, fordeles i Forhold til Kilometerafstandene 50 og 150, hvorefter der paa disse falder henholdsvis 6 og 18, saaledes at den nye Delingstakst i denne Forbindelse for 50 km bliver 32 og for 150 km 51.

J. P. Stensballe,
fg.

POLYTEKNISK LÆREANSTALT
Teknisk Biblioteket

Sydfyenske Jernbaner.
Driftsdirektøren.

Underbilag F.

Odense, den 23. November 1912.

Hermed 5 Bilag.

Statsbaneudvalget af 1911.

Ved at tilbagesende den med det ærede Udvalgs Skrivelse af 13. ds. fulgte Anmodning fra Generaldirektionen for de danske Statsbaner om nærmere Forklaring ved nogle Eksempler af det herfra under 31. f. M. stillede Forslag til Ændring af Forbindelsestaksterne mellem Statsbanerne og private Jernbaner, skal man til Oplysning, idet Privatbanens Takster forudsættes lig Statsbanernes, tillade sig at vedlægge 2 Fortegnelser, der for de 7 Takstklasser i Forbindelser inden for forskellige Kilometerafstande vise:

1) Delingstaksterne som de nu ere. (Ekspeditionsgebyr og Transportafgift hver for sig).
2) Statsbanetakst for den samlede Strækning.
3) Forskellen mellem de sammenlagte Delingstakster og Statsbanetakst.
4) Forskellens Fordeling. Forskel i Ekspeditionsgebyr delt ligeligt og Forskel i Transportafgift delt i Forhold til Kilometerafstandene.
5) Delingstaksterne efter Forslaget.

Eksempel:

Takst 4. 20 km i Forbindelse med 40 km Strækning.

Nugældende Delingstakst	20 km:	Ekspeditionsgebyr	6	+	Transportafgift	13	=	19
— —	40 - :	—	6	+	—	26	=	32
	Ialt...	Ekspeditionsgebyr	12	+	Transportafgift	39	=	51
Statsbanetakst for.....	60 km:	—	10	+	—	39	=	49

Forskel i Ekspeditionsgebyr, 2, deles ligeligt, hvorefter den nye Delingstakst i denne Forbindelse for 20 km bliver 18 og for 40 km 31.

Takst 4. 50 km i Forbindelse med 150 km Strækning.

Nugældende Delingstakst	50 km:	Ekspeditionsgebyr	6	+	Transportafgift	32	=	38
— —	150 - :	—	6	+	—	63	=	69
	Ialt...	Ekspeditionsgebyr	12	+	Transportafgift	95	=	107
Statsbanetakst for.....	200 km:	—	12	+	—	71	=	83

Forskellen, 24, der ligger i Transportafgiften, fordeles i Forhold til Kilometerafstandene 50 og 150, hvorefter der paa disse falder henholdsvis 6 og 18, saaledes at den nye Delingstakst i denne Forbindelse for 50 km bliver 32 og for 150 km 51.

J. P. Stensballe,
fg.

Takst I.

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 10 km (II)										I Forbindelse med 20 km (II)										I Forbindelse med 30 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	30	30	60	54	6	3	3				30	30	60	58	2	1	1				30	30	60	60						
	23	23	46	45	1	—	—	50	50		23	45	68	68	—	—	—	52	74		23	68	91	90	1	—	1	53	97	
20	30	30	60	58	2	1	1				30	30	60	60							30	30	60	60						
	45	23	68	68	—	—	—	74	52		45	45	90	90	—	—	—	75	75		45	68	113	113	—	—	—	75	98	
30	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	68	23	91	90	1	1	—	97	53		68	45	113	113	—	—	—	98	75		68	68	136	135	1	—	—	98	98	
40	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	90	23	113	113	—	—	—	120	53		90	45	135	135	—	—	—	120	75		90	68	158	148	10	6	4	114	94	
50	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	113	23	136	135	1	1	—	142	53		113	45	158	148	10	7	3	136	72		113	68	181	160	21	13	8	130	90	
60	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	135	23	158	148	10	9	1	156	52		135	45	180	160	20	15	5	150	70		135	68	203	173	30	20	10	145	88	
70	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	148	23	171	160	11	10	1	168	52		148	45	193	173	20	16	4	162	71		148	68	216	185	31	22	9	156	89	
80	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	160	23	183	173	10	9	1	181	52		160	45	205	185	20	16	4	174	71		160	68	228	198	30	22	8	168	90	
100	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	185	23	208	198	10	9	1	206	52		185	45	230	210	20	16	4	199	71		185	68	253	216	37	28	9	187	89	
130	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	216	23	239	222	17	16	1	230	52		216	45	261	228	33	29	4	217	71		216	68	284	234	50	41	9	205	89	
150	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	228	23	251	234	17	16	1	242	52		228	45	273	240	33	29	4	229	71		228	68	296	246	50	42	8	216	90	
180	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	246	23	269	249	20	19	1	257	52		246	45	291	252	39	35	4	241	71		246	68	314	255	59	51	8	225	90	
200	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	252	23	275	255	20	19	1	263	52		252	45	297	258	39	35	4	247	71		252	68	320	261	59	51	8	231	90	
250	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	267	23	290	270	20	19	1	278	52		267	45	312	273	39	36	3	261	72		267	68	335	276	59	53	6	244	92	

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 40 km (II)										I Forbindelse med 50 km (II)										I Forbindelse med 60 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	23	90	113	113	—	—	—	53	120		23	113	136	135	1	—	1	53	142		23	135	158	148	10	1	9	52	156	
20	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	45	90	135	135	—	—	—	75	120		45	113	158	148	10	3	7	72	136		45	135	180	160	20	5	15	70	150	
30	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	68	90	158	148	10	4	6	94	114		68	113	181	160	21	8	13	90	130		68	135	203	173	30	10	20	88	145	
40	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	90	90	180	160	20	10	10	110	110		90	113	203	173	30	13	17	107	126		90	135	225	185	40	16	24	104	141	
50	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	113	90	203	173	30	17	13	126	107		113	113	226	185	41	20	21	123	123		113	135	248	198	50	23	27	120	138	
60	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	135	90	225	185	40	24	16	141	104		135	113	248	198	50	27	23	138	120		135	135	270	210	60	30	30	135	135	
70	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	148	90	238	198	40	25	15	153	105		148	113	261	210	51	30	21	148	122		148	135	283	216	67	36	31	142	134	
80	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	160	90	250	210	40	27	13	163	107		160	113	273	216	57	35	22	155	121		160	135	295	222	73	42	31	148	134	
100	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	185	90	275	222	53	38	15	177	105		185	113	298	228	70	47	23	168	120		185	135	320	234	86	54	32	161	133	
130	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	216	90	306	240	66	51	15	195	105		216	113	329	246	83	60	23	186	120		216	135	351	249	102	70	32	176	133	
150	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	228	90	318	249	69	54	15	204	105		228	113	341	252	89	67	22	191	121		228	135	363	255	108	77	31	181	134	
180	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	246	90	336	258	78	64	14	212	106		246	113	359	261	98	77	21	199	122		246	135	381	264	117	88	29	188	136	
200	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	252	90	342	264	78	65	13	217	107		252	113	365	267	98	78	20	204	123		252	135	387	270	117	90	27	192	138	
250	30	30	60	60							30	30	60	60							30	30	60	60						
	267	90	357	279	78	67	11	230	109		267	113	380	282	98	82	16	215	127		267	135	402	285	117	94	23	203	142	

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 70 km (II)										I Forbindelse med 80 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	30	30	60	60							30	30	60	60						
	23	135	158	148	10	1	9	52	156		23	148	171	160	11	1	10	52	168	
20	30	30	60	60							30	30	60	60						
	45	135	180	160	20	5	15	70	150		45	148	193	173	20	4	16	71	162	
30	30	30	60	60							30	30	60	60						
	68	135	203	173	30	10	20	88	145		68	148	216	185	31	9	22	89	156	
40	30	30	60	60							30	30	60	60						
	90	135	225	185	40	16	24	104	141		90	148	238	198	40	15	25	105	153	
50	30	30	60	60							30	30	60	60						
	113	135	248	198	50	23	27	120	138		113	148	261	210	51	21	30	122	148	
60	30	30	60	60							30	30	60	60						
	135	135	270	210	60	30	30	135	135		135	148	283	216	67	31	36	134	142	
70	30	30	60	60							30	30	60	60						
	148	135	283	216	67	36	31	142	134		148	148	296	222	74	37	37	141	141	
80	30	30	60	60							30	30	60	60						
	160	135	295	222	73	42	31	148	134		160	148	308	228	80	43	37	147	141	
100	30	30	60	60							30	30	60	60						
	185	135	320	234	86	54	32	161	133		185	148	333	240	93	55	38	160	140	
130	30	30	60	60							30	30	60	60						
	216	135	351	249	102	70	32	176	133		216	148	364	252	112	73	39	173	139	
150	30	30	60	60							30	30	60	60						
	228	135	363	255	108	77	31	181	134		228	148	376	258	118	80	38	178	140	
180	30	30	60	60							30	30	60	60						
	246	135	381	264	117	88	29	188	136		246	148	394	267	127	91	36	185	142	
200	30	30	60	60							30	30	60	60						
	252	135	387	270	117	90	27	192	138		252	148	400	273	127	94	33	188	145	
250	30	30	60	60							30	30	60	60						
	267	135	402	285	117	94	23	203	142		267	148	415	288	127	99	28	198	150	

Takst II.

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 10 km (II)										I Forbindelse med 20 km (II)										I Forbindelse med 30 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	15	15	30	27	3						15	15	30	29	1	—	—				15	15	30	30						
	12	12	24	23	1	2	2	25	25		12	23	35	34	1	—	1	27	37		12	34	46	45	1	—	1	27	48	
20	15	15	30	29	1	—	—				15	15	30	30							15	15	30	30						
	23	12	35	34	1	1	—	37	27		23	23	46	45	1	—	—	38	38		23	34	57	57	—	—	—	38	49	
30	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	34	12	46	45	1	1	—	48	27		34	23	57	57	—	—	—	49	38		34	34	68	68	—	—	—	49	49	
40	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	45	12	57	57	—	—	—	60	27		45	23	68	68	—	—	—	60	38		45	34	79	74	5	3	2	57	47	
50	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	57	12	69	68	1	1	—	71	27		57	23	80	74	6	4	2	68	36		57	34	91	80	11	7	4	65	45	
60	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	68	12	80	74	6	5	1	78	26		68	23	91	80	11	8	3	75	35		68	34	102	87	15	10	5	73	44	
70	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	74	12	86	80	6	5	1	84	26		74	23	97	87	10	8	2	81	36		74	34	108	93	15	10	5	79	44	
80	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	80	12	92	87	5	4	1	91	26		80	23	103	93	10	8	2	87	36		80	34	114	99	15	11	4	84	45	
100	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	93	12	105	99	6	5	1	103	26		93	23	116	105	11	9	2	99	36		93	34	127	108	19	15	4	93	45	
130	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	108	12	120	111	9	8	1	115	26		108	23	131	114	17	15	2	108	36		108	34	142	117	25	20	5	103	44	
150	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	114	12	126	117	9	8	1	121	26		114	23	137	120	17	15	2	114	36		114	34	148	123	25	21	4	108	45	
180	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	123	12	135	125	10	9	1	129	26		123	23	146	126	20	18	2	120	36		123	34	157	128	29	25	4	113	45	
200	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	126	12	138	128	10	10	—	131	27		126	23	149	129	20	18	2	123	36		126	34	160	131	29	25	4	116	45	
250	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	134	12	146	135	11	11	—	138	27		134	23	157	137	20	19	1	130	37		134	34	168	138	30	27	3	122	46	

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 40 km (II)										I Forbindelse med 50 km (II)										I Forbindelse med 60 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	12	45	57	57	—	—	—	27	60		12	57	69	68	1	—	1	27	71		12	68	80	74	6	1	5	26	78	
20	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	23	45	68	68	—	—	—	38	60		23	57	80	74	6	2	4	36	68		23	68	91	80	11	3	8	35	75	
30	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	34	45	79	74	5	2	3	47	57		34	57	91	80	11	4	7	45	65		34	68	102	87	15	5	10	44	73	
40	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	45	45	90	80	10	5	5	55	55		45	57	102	87	15	7	8	53	64		45	68	113	93	20	8	12	52	71	
50	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	57	45	102	87	15	8	7	64	53		57	57	114	93	21	10	11	62	62		57	68	125	99	26	12	14	60	69	
60	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	68	45	113	93	20	12	8	71	52		68	57	125	99	26	14	12	69	60		68	68	136	105	31	16	15	68	68	
70	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	74	45	119	99	20	13	7	76	53		74	57	131	105	26	15	11	74	61		74	68	142	108	34	18	16	71	67	
80	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	80	45	125	105	20	13	7	82	53		80	57	137	108	29	18	11	77	61		80	68	148	111	37	21	16	74	67	
100	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	93	45	138	111	27	19	8	89	52		93	57	150	114	36	24	12	84	60		93	68	161	117	44	27	17	81	66	
130	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	108	45	153	120	33	25	8	98	52		108	57	165	123	42	30	12	93	60		108	68	176	125	51	35	16	88	67	
150	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	114	45	159	125	34	27	7	102	53		114	57	171	126	45	34	11	95	61		114	68	182	128	54	39	15	90	68	
180	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	123	45	168	129	39	32	7	106	53		123	57	180	131	49	38	11	100	61		123	68	191	132	59	44	15	94	68	
200	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	126	45	171	132	39	32	7	109	53		126	57	183	134	49	39	10	102	62		126	68	194	135	59	45	14	96	69	
250	15	15	30	30							15	15	30	30							15	15	30	30						
	134	45	179	140	39	34	5	115	55		134	57	191	141	50	42	8	107	64		134	68	202	143	59	48	11	101	72	

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 70 km (II)										I Forbindelse med 80 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	15	15	30	30							15	15	30	30						
	12	68	80	74	6	1	5	26	78		12	74	86	80	6	1	5	26	84	
20	15	15	30	30							15	15	30	30						
	23	68	91	80	11	3	8	35	75		23	74	97	87	10	2	8	36	81	
30	15	15	30	30							15	15	30	30						
	34	68	102	87	15	5	10	44	73		34	74	108	93	15	5	10	44	79	
40	15	15	30	30							15	15	30	30						
	45	68	113	93	20	8	12	52	71		45	74	119	99	20	7	13	53	76	
50	15	15	30	30							15	15	30	30						
	57	68	125	99	26	12	14	60	69		57	74	131	105	26	11	15	61	74	
60	15	15	30	30							15	15	30	30						
	68	68	136	105	31	16	15	68	68		68	74	142	108	34	16	18	67	71	
70	15	15	30	30							15	15	30	30						
	74	68	142	108	34	18	16	71	67		74	74	148	111	37	18	19	71	71	
80	15	15	30	30							15	15	30	30						
	80	68	148	111	37	21	16	74	67		80	74	154	114	40	21	19	74	70	
100	15	15	30	30							15	15	30	30						
	93	68	161	117	44	27	17	81	66		93	74	167	120	47	28	19	80	70	
130	15	15	30	30							15	15	30	30						
	108	68	176	125	51	35	16	88	67		108	74	182	126	56	36	20	87	69	
150	15	15	30	30							15	15	30	30						
	114	68	182	128	54	39	15	90	68		114	74	188	129	59	40	19	89	70	
180	15	15	30	30							15	15	30	30						
	123	68	191	132	59	44	15	94	68		123	74	197	134	63	45	18	93	71	
200	15	15	30	30							15	15	30	30						
	126	68	194	135	59	45	14	96	69		126	74	200	137	63	47	16	94	73	
250	15	15	30	30							15	15	30	30						
	134	68	202	143	59	48	11	101	72		134	74	208	144	64	50	14	99	75	

Takst III.

| Kilometer-afstand | I Forbindelse med 10 km (II) | | | | | | | | | | I Forbindelse med 20 km (II) | | | | | | | | | | I Forbindelse med 30 km

Takst V.

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 10 km (II)										I Forbindelse med 20 km (II)										I Forbindelse med 30 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	5	5	10	9	1	—	—				5	5	10	9	1	—	—				5	5	10	10						
	4	4	8	8	—	—	—	9	9		4	8	12	12	—	—	—	9	13		4	12	16	15	1	—	1	9	16	
20	5	5	10	9	1	—	—				5	5	10	10							5	5	10	10						
	8	4	12	12	—	—	—	13	9		8	8	16	15	1	—	—	13	13		8	12	20	19	1	—	1	13	16	
30	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	12	4	16	15	1	1	—	16	9		12	8	20	19	1	1	—	16	13		12	12	24	23	1	—	—	17	17	
40	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	15	4	19	19	—	—	—	20	9		15	8	23	23	—	—	—	20	13		15	12	27	25	2	1	1	19	16	
50	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	19	4	23	23	—	—	—	24	9		19	8	27	25	2	1	1	23	12		19	12	31	28	3	2	1	22	16	
60	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	23	4	27	25	2	2	—	26	9		23	8	31	28	3	2	1	26	12		23	12	35	30	5	3	2	25	15	
70	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	25	4	29	28	1	1	—	29	9		25	8	33	30	3	2	1	28	12		25	12	37	33	4	3	1	27	16	
80	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	28	4	32	30	2	2	—	31	9		28	8	36	33	3	2	1	31	12		28	12	40	35	5	4	1	29	16	
100	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	33	4	37	35	2	2	—	36	9		33	8	41	38	3	2	1	36	12		33	12	45	39	6	5	1	33	16	
130	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	39	4	43	40	3	3	—	41	9		39	8	47	42	5	4	1	40	12		39	12	51	43	8	6	2	38	15	
150	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	42	4	46	43	3	3	—	44	9		42	8	50	44	6	5	1	42	12		42	12	54	45	9	7	2	40	15	
180	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	45	4	49	46	3	3	—	47	9		45	8	53	47	6	5	1	45	12		45	12	57	48	9	8	1	42	16	
200	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	47	4	51	48	3	3	—	49	9		47	8	55	49	6	5	1	47	12		47	12	59	50	9	8	1	44	16	
250	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	52	4	56	53	3	3	—	54	9		52	8	60	54	6	5	1	52	12		52	12	64	55	9	8	1	49	16	

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 40 km (II)										I Forbindelse med 50 km (II)										I Forbindelse med 60 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	4	15	19	19	—	—	—	9	20		4	19	23	23	—	—	—	9	24		4	23	27	25	2	—	2	9	26	
20	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	8	15	23	23	—	—	—	13	20		8	19	27	25	2	1	1	12	23		8	23	31	28	3	1	2	12	26	
30	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	12	15	27	25	2	1	1	16	19		12	19	31	28	3	1	2	16	22		12	23	35	30	5	2	3	15	25	
40	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	15	15	30	28	2	1	1	19	19		15	19	34	30	4	2	2	18	22		15	23	38	33	5	2	3	18	25	
50	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	19	15	34	30	4	2	2	22	18		19	19	38	33	5	3	2	21	22		19	23	42	35	7	3	4	21	24	
60	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	23	15	38	33	5	3	2	25	18		23	19	42	35	7	4	3	24	21		23	23	46	38	8	4	4	24	24	
70	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	25	15	40	35	5	3	2	27	18		25	19	44	38	6	3	3	27	21		25	23	48	39	9	5	4	25	24	
80	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	28	15	43	38	5	3	2	30	18		28	19	47	39	7	4	3	29	21		28	23	51	40	9	5	4	28	24	
100	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	33	15	48	40	8	6	2	32	18		33	19	52	42	10	7	3	31	21		33	23	56	43	13	8	5	30	23	
130	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	39	15	54	44	10	8	2	36	18		39	19	58	45	13	9	4	35	20		39	23	62	46	16	11	5	33	23	
150	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	42	15	57	46	11	9	2	38	18		42	19	61	47	14	10	4	37	20		42	23	65	48	17	12	5	35	23	
180	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	45	15	60	49	11	9	2	41	18		45	19	64	50	14	11	3	39	21		45	23	68	51	17	13	4	37	24	
200	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	47	15	62	51	11	9	2	43	18		47	19	66	52	14	11	3	41	21		47	23	70	53	17	13	4	39	24	
250	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	52	15	67	56	11	9	2	48	18		52	19	71	57	14	12	2	45	22		52	23	75	58	17	14	3	43	25	

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 70 km (II)										I Forbindelse med 80 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	5	5	10	10							5	5	10	10						
	4	25	29	28	1	—	1	9	29		4	28	32	30	2	—	2	9	31	
20	5	5	10	10							5	5	10	10						
	8	25	33	30	3	1	2	12	28		8	28	36	33	3	1	2	12	31	
30	5	5	10	10							5	5	10	10						
	12	25	37	33	4	1	3	16	27		12	28	40	35	5	1	4	16	29	
40	5	5	10	10							5	5	10	10						
	15	25	40	35	5	2	3	18	27		15	28	43	38	5	2	3	18	30	
50	5	5	10	10							5	5	10	10						
	19	25	44	38	6	3	3	21	27		19	28	47	39	8	3	5	21	28	
60	5	5	10	10							5	5	10	10						
	23	25	48	39	9	4	5	24	25		23	28	51	40	11	5	6	23	27	
70	5	5	10	10							5	5	10	10						
	25	25	50	40	10	5	5	25	25		25	28	53	42	11	5	6	25	27	
80	5	5	10	10							5	5	10	10						
	28	25	53	42	11	6	5	27	25		28	28	56	43	13	6	7	27	26	
100	5	5	10	10							5	5	10	10						
	33	25	58	44	14	8	6	30	24		33	28	61	45	16	9	7	29	26	
130	5	5	10	10							5	5	10	10						
	39	25	64	47	17	11	6	33	24		39	28	67	48	19	12	7	32	26	
150	5	5	10	10							5	5	10	10						
	42	25	67	49	18	12	6	35	24		42	28	70	50	20	13	7	34	26	
180	5	5	10	10							5	5	10	10						
	45	25	70	52	18	13	5	37	25		45	28	73	53	20	14	6	36	27	
200	5	5	10	10							5	5	10	10						
	47	25	72	54	18	13	5	39	25		47	28	75	55	20	14	6	38	27	
250	5	5	10	10							5	5	10	10						
	52	25	77	59	18	14	4	43	26		52	28	80	60	20	15	5	42	28	

Takst VI.

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 10 km (II)										I Forbindelse med 20 km (II)										I Forbindelse med 30 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	5	5	10	9	1						5	5	10	9	1	—	—				5	5	10	10						
	3	3	6	5	1	1	1	7	7		3	8	8	8	—	—	—	8	10		3	8	11	10	1	—	1	8	12	
20	5	5	10	9	1	—	—				5	5	10	10							5	5	10	10						
	5	3	8	8	—	—	—	10	8		5	5	10	10	—	—	—	10	10		5	8	13	13	—	—	—	10	13	
30	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	8	3	11	10	1	1	—	12	8		8	5	13	13	—	—	—	13	10		8	8	16	15	1	—	—	13	13	
40	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	10	3	13	13	—	—	—	15	8		10	5	15	15	—	—	—	15	10		10	8	18	17	1	1	—	14	13	
50	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	13	3	16	15	1	1	—	17	8		13	5	18	17	1	1	—	17	10		13	8	21	19	2	1	1	17	12	
60	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	15	3	18	17	1	1	—	19	8		15	5	20	19	1	1	—	19	10		15	8	23	21	2	1	1	19	12	
70	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	17	3	20	19	1	1	—	21	8		17	5	22	21	1	1	—	21	10		17	8	25	22	3	2	1	20	12	
80	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	19	3	22	21	1	1	—	23	8		19	5	24	22	2	2	—	22	10		19	8	27	24	3	2	1	22	12	
100	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	22	3	25	24	1	1	—	26	8		22	5	27	26	1	1	—	26	10		22	8	30	27	3	2	1	25	12	
130	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	27	3	30	28	2	2	—	30	8		27	5	32	30	2	2	—	30	10		27	8	35	31	4	3	1	29	12	
150	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	30	3	33	31	2	2	—	33	8		30	5	35	32	3	3	—	32	10		30	8	38	33	5	4	1	31	12	
180	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	33	3	36	34	2	2	—	36	8		33	5	38	35	3	3	—	35	10		33	8	41	36	5	4	1	34	12	
200	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	35	3	38	36	2	2	—	38	8		35	5	40	37	3	3	—	37	10		35	8	43	38	5	4	1	36	12	
250	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	40	3	43	41	2	2	—	43	8		40	5	45	42	3	3	—	42	10		40	8	48	43	5	4	1	41	12	

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 40 km (II)										I Forbindelse med 50 km (II)										I Forbindelse med 60 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	3	10	13	13	—	—	—	8	15		3	13	16	15	1	—	1	8	17		3	15	18	17	1	—	1	8	19	
20	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	5	10	15	15	—	—	—	10	15		5	13	18	17	1	—	1	10	17		5	15	20	19	1	—	1	10	19	
30	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	8	10	18	17	1	—	1	13	14		8	13	21	19	2	1	1	12	17		8	15	23	21	2	1	1	12	19	
40	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	10	10	20	19	1	—	—	15	15		10	13	23	21	2	1	1	14	17		10	15	25	22	3	1	2	14	20	
50	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	13	10	23	21	2	1	1	17	14		13	13	26	22	4	2	2	16	16		13	15	28	24	4	2	2	16	18	
60	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	15	10	25	22	3	2	1	18	14		15	13	28	24	4	2	2	18	16		15	15	30	26	4	2	2	18	18	
70	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	17	10	27	24	3	2	1	20	14		17	13	30	26	4	2	2	20	16		17	15	32	27	5	3	2	19	18	
80	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	19	10	29	26	3	2	1	22	14		19	13	32	27	5	3	2	21	16		17	15	34	28	6	3	3	21	17	
100	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	22	10	32	28	4	3	1	24	14		22	13	35	30	5	3	2	24	16		22	15	37	31	6	4	2	23	18	
130	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	27	10	37	32	5	4	1	28	14		27	13	40	33	7	5	2	27	16		27	15	42	34	8	5	3	27	17	
150	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	30	10	40	34	6	5	1	30	14		30	13	43	35	8	6	2	29	16		30	15	45	36	9	6	3	29	17	
180	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	33	10	43	37	6	5	1	33	14		33	13	46	38	8	6	2	32	16		33	15	48	39	9	7	2	31	18	
200	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	35	10	45	39	6	5	1	35	14		35	13	48	40	8	6	2	34	16		35	15	50	41	9	7	2	33	18	
250	5	5	10	10							5	5	10	10							5	5	10	10						
	40	10	50	44	6	5	1	40	14		40	13	53	45	8	7	1	38	17		40	15	55	46	9	7	2	38	18	

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 70 km (II)										I Forbindelse med 80 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst			Nuværende Delingstakst		I alt	D. S. B. Takst	Forskel	Forskellen fordelt paa		Ny Delingstakst		
I	I	II				I	II	I	II		I	II				I	II	I	II	
10	5	5	10	10							5	5	10	10						
	3	17	20	19	1	—	1	8	21		3	19	22	21	1	—	1	8	23	
20	5	5	10	10							5	5	10	10						
	5	17	22	21	1	—	1	10	21		5	19	24	22	2	—	2	10	22	
30	5	5	10	10							5	5	10	10						
	8	17	25	22	3	1	2	12	20		8	19	27	24	3	1	2	12	22	
40	5	5	10	10							5	5	10	10						
	10	17	27	24	3	1	2	14	20		10	19	29	26	3	1	2	14	22	
50	5	5	10	10							5	5	10	10						
	13	17	30	26	4	2	2	16	20		13	19	32	27	5	2	3	16	21	
60	5	5	10	10							5	5	10	10						
	15	17	32	27	5	2	3	18	19		15	19	34	28	6	3	3	17	21	
70	5	5	10	10							5	5	10	10						
	17	17	34	28	6	3	3	19	19		17	19	36	30	6	3	3	19	21	
80	5	5	10	10							5	5	10	10						
	19	17	36	30	6	3	3	21	19		19	19	38	31	7	3	4	21	20	
100	5	5	10	10							5	5	10	10						
	22	17	39	32	7	4	3	23	19		22	19	41	33	8	4	4	23	20	
130	5	5	10	10							5	5	10	10						
	27	17	44	35	9	6	3	26	19		27	19	46	36	10	6	4	26	20	
150	5	5	10	10							5	5	10	10						
	30	17	47	37	10	7	3	28	19		30	19	49	38	11	7	4	28	20	
180	5	5	10	10							5	5	10	10						
	33	17	50	40	10	7	3	31	19		33	19	52	41	11	8	3	30	21	
200	5	5	10	10							5	5	10	10						
	35	17	52	42	10	7	3	33	19		35	19	54	43	11	8	3	32	21	
250	5	5	10	10							5	5	10	10						
	40	17	57	47	10	8	2	37	20		40	19	59	48	11	8	3	37	21	

Takst VII.

Kilometer-afstand	I Forbindelse med 10 km (II)										I Forbindelse med 20 km (II)										I Forbindelse med 30 km (II)									
	Nuværende Delingstakst		I alt	D

Udskrift

af

Forhandlingsprotokollen for det af Statsbaneudvalget af 1911 nedsatte Underudvalg vedrørende Statsbanernes Forhold til de private Jernbaner.

Ved Underudvalgets Møde den 15. November Formiddag Kl. 10 var Birkedommer Neumann som Formand for »Danske Privatbaners Repræsentation« efter Indbydelse kommen til Stede.

.....

Birkedommer Neumann: Det ene af de af Repræsentationen rejste Spørgsmaal, det, der angaar Nedsættelse af Taksten for Transporter over Statens Havnebaner, naar Privatbaner leverer Vogne til Transporten, er jo af mindre Betydning, og der kan jo ikke siges saa meget om det. Man synes jo indenfor Privatbanerne, at det er noget urimeligt, at man skal betale det samme i saadanne Tilfælde som, naar Statsbanerne selv levere Vogne, og dette har jo ogsaa Landstingsudvalget angaaende den sidste Takstlov erkendt.

Hvad angaar det andet Spørgsmaal, nemlig vedrørende Forandring i Reglerne for Beregning af Takster for gennemgaaende Transporter mellem Stats- og Privatbaner, er Forholdet jo det, at enhver Takst sammensættes af 2 Dele, nemlig den faste Takst, Konstanten, som fastsættes uden Hensyn til, hvor langt Godset skal befordres og som er Vederlag for Banens Udgifter til Personel, Vogne, m. m., og saa den Del af Taksten, der beregnes efter Vejlængde. Nu er Forholdet det, at Statsbanerne beregne Taksten for Vejlængden efter en faldende Skala, hvilken Takstberegning ogsaa er indført ved enkelte Privatbaner, men i Reglen er Privatbanerne jo ikke saa lange, at det betyder noget, men ved Statsbanerne har det ikke saa ganske ringe Betydning. Hvor nu Gods skal befordres baade over Statsbane og Privatbane, bliver derfor den sidste Befordring betydelig dyrere. Forholdet er jo det, at man ved den gennemgaaende Forbindelsestarif i Reglen nedsætter Konstanten for Statsbanens og Privatbanens Vedkommende med Halvdelen, og da der ikke er stor Forskel paa Statsbanens og Privatbanens Konstant saa bliver det i Reglen kun den Del af Taksten, der fastsættes efter Vejlængden, der bliver forskellig paa Grund af Statsbanernes faldende Skala, og dette vækker i de paagældende Egne Uvilje imod Privatbanen. Statsbanen har der i Sammenligning med Privatbanen Fordelen ved, at den har den lange Transport af Godset, medens Privatbanen i Reglen kun har den korte Transport. Privatbanerne ønske derfor en Overenskomst med Statsbanerne, hvorefter begge Parterne tilsammen skal bære det Tab, som vil blive en Følge af Takstreduktionen ved Anvendelse af Principperne i Statsbanernes lokale Takster for Forbindelsesfærdselen mellem Statsbanerne og Privatbanerne. Fra Privatbanernes Side forsøgte man først, at faa Regeringen til at nedsætte en Kommission, som skulde udarbejde et Forslag i saa Henseende, idet man mente, at man fra Privatbanernes Side meget vanskeligt vilde kunne udarbejde et saadant Forslag, som vilde komme til at gribe ind i Statsbanernes Takster. Statsbanerne afgav saa Erklæring i Sagen og kom til

det Resultat, at Gennemførelsen af den foreslaaede Ordning vilde medføre en Indtægtsnedgang for begge Parter paa i alt ¾ Million Kr., og man spurgte saa Privatbanerne, om de vilde bære dette Tab alene, idet Statsbanerne ikke mente at kunne bære det. Derpaa har vi svaret, at det vilde være umuligt for os at besvare dette Spørgsmaal, da det ikke paa Forhaand kunde vides, hvor meget en saadan Ordning vilde koste den enkelte Privatbane, og det maatte først oplyses. I øvrigt har Nordjyske Baner opstillet en Beregning, hvorefter det viste sig, at Statsbanernes Beregning af Indtægtsnedgangen var noget vel rigelig. Fra Privatbanernes Side ønsker man altsaa, at det maa blive ens enten Godset bliver befordret paa Statsbane eller Privatbane. Statsbanernes og Privatbanernes Takster er i det store og hele jo ret ens, saa det er vist kun den faldende Skala, der gør Forskellen. Vi ønsker derfor en Kommission nedsat til Undersøgelse af dette Spørgsmaal. Det væsentligste maa jo dog være, at Banerne paa fyldestgørende Maade kunne besørge Trafikken for Borgerne, og det er derfor meget naturligt, at de paagældende Borgere, naar de have paalagt sig betydelige Udgifter for at faa en saadan Bane anlagt, at de saa siger, hvorfor skulle vi saa ikke kunne faa vort Gods befordret paa samme Vilkaar som ad Statsbanen? Vi synes derfor, at man maa kunne forlange, at der gøres Forsøg paa at fastsætte saadanne Takster for den gennemgaaende Forbindelse, at der tilvejebringes Ligestillethed mellem Privatbanerne og Statsbanerne, medmindre den enkelte Privatbanes Takster er saa store, at de danner Hindring herfor. Jeg vil sige, at paa Privatbanernes Møder om dette Spørgsmaal har der været Klarhed over, at en saadan Overenskomst vilde bevirke en Indtægtsnedgang; men maaske kunde der saa paa den anden Side skabes en forøget Transport, som noget kunde dække Nedgangen. Men som sagt det afgørende er at faa en for Befolkningen tilfredsstillende Ordning, og derfor har der indenfor Privatbanerne været Enstemmighed om at søge en saadan Ordning, selv om den skulde koste Privatbanerne ikke ubetydelige Beløb. Hvor meget det vil koste Privatbanerne er det umuligt at sige, men vi mene ikke, at det vil blive saa meget, som Statsbanerne mene.

Saa er der endelig et tredje Spørgsmaal, jeg kunde ønske at omtale, nemlig Statsbanernes Eneret til Transporten imellem de Punkter paa Statsbanerne, med hvilke en Privatbane direkte eller ved Forbindelse med andre Jernbaner maatte komme i Berøring. I Jylland er der f. Eks. Transporten imellem Horsens og Aarhus. Hvis man paa en Station lige udenfor Horsens ønsker at sende Gods til Aarhus, kan man ikke fra Statsbanestationen faa det sendt over Horsens til Aarhus ad Privatbanestrækningen, uagtet dette er den korteste Vej, men det skal gaa ad Statsbanen. Det samme gælder paa Strækningen Thisted-Aalborg; man kan ikke fra en Statsbanestation udenfor Thisted sende Godset over Thisted ad Privatbanestrækning til Aalborg, men Godset skal gaa fra Thisted over Struer-Langaa til Aalborg, skønt den første Vej kun er $^2/_3$ af den sidste. Ser man dette Spørgsmaal med Befolkningens Øjne, synes Forholdet urimeligt.

.....

Birkedommer Neumann: Vi have ment, at Statsbaneudvalget kunde bevirke ved en Henvendelse til Ministeriet, at dette satte en Forhandling i Gang om det paagældende Spørgsmaal. Vi forsøgte først paa at faa en Kommission, men det vilde Ministeriet ikke. Saa have vi forsøgt, om vi ikke kunde faa et Udvalg nedsat, under Ledelse af en Mand fra Ministeriet, til at finde et Grundlag for Sagens Ordning. Sagen kræver en nærmere Undersøgelse, da der mangler adskilligt Materiale til Opstilling af paalidelige Beregninger vedrørende Bekostningen ved en Ordning i den foreslaaede Retning; men som sagt, jeg tror, at de fleste Privatbaner, hvis man fandt et rimeligt Grundlag vilde gaa med til en Løsning, selv om den vilde koste Privatbanerne noget.

.....

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Bilag 64.**

København, den 12. Juli 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Paa dertil given Foranledning skal man tjenstlig udbede sig en Udtalelse fra Udvalget over den med Bilag vedlagte Indstilling af 5. August f. A. fra Generaldirektionen for Statsbanerne angaaende Udfærdigelsen af ny Vedtægter for Statsbanernes tvende Sygekasser.

Man vedlægger tillige en Skrivelse af 7. Maj d. A. med Bilag fra nævnte Generaldirektion, betræffende Fastsættelse af midlertidige Bestemmelser, sigtende til Dækning af Underskud i Sygekasserne, samt Afskrift af Skrivelse herfra af 15. f. M. til Generaldirektionen samme Sag vedrørende og Generaldirektionens Svarskrivelse af 26. f. M. med Bilag, idet man udbeder sig en Udtalelse fra Udvalget med Hensyn til de foreliggende Beslutninger om en forskellig Fremgangsmaade for de 2 Sygekassers Vedkommende til Tilvejebringelse af en forbedret Status.

Med Svaret forventes det indesluttede tilbagesendt hertil.

P. M. V.

Fr. Nordlien.

Fr. V. Petersen,
Fm.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag A.

København B, den 5. August 1911.

61 Bilag.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ved at fremsende en fra Formanden for Statsbanernes tvende Sygekasser modtagen Indstilling med Bilag om nye Vedtægter skal man, forinden man gaar ind paa Drøftelsen af selve Forslagene, omtale nogle Bestemmelser, som trods Formandens Bestræbelser ikke ere optagne i de nye Vedtægter, og navnlig skal man straks bemærke, at *Generaldirektionen overhovedet ikke kan anbefale nogen Ændring i Vedtægterne, medmindre der i disses § 15 optages den af Formanden efter Generaldirektionens Forlangende foreslaaede Bestemmelse om, at Administrationen kan henvende sig direkte til Jernbanelægerne og uden Vederlag indhente Erklæringer fra dem vedrørende de ansattes Helbredstilstand.* Man skal om dette Spørgsmaal tillade sig at bemærke følgende, der tillige indeholder Besvarelsen paa det i Ministeriets Skrivelse af 1. Juni f. A., J. Nr. 3239, E. 1339, omhandlede Spørgsmaal vedrørende Jernbanelægernes Stilling over for Administrationen:

Den omhandlede Fremgangsmaade er vedblivende fulgt siden Kassernes Oprettelse, uden at der — hverken fra Sygekassemedlemmernes eller Jernbanelægernes Side — er rejst Indsigelse herimod, og en Bestemmelse om dette Forhold kunde derefter synes overflødig. Naar imidlertid Bestyrelserne og en enkelt ansat, jfr. Skrivelse herfra af 13. Maj f. A., J. Nr. 10116, hvorefter Assistent J. J. Bjerring har hindret at vedkommende Jernbanelæge paa Forlangende af Assistentens Foresatte udstedte en Erklæring vedrørende hans Helbredstilstand — efter at der er rejst Tvivl om Spørgsmaalet — stille sig saaledes, som de gøre, er det *efter Generaldirektionens Formening nødvendigt, at det omhandlede Forhold slaas fast gennem en direkte i Vedtægterne optagen Bestemmelse.* Det maa nemlig betænkes, at Bestyrelserne i modsat Fald gennem de af dem fastsatte »Bestemmelser angaaende Lægetilsynet« vilde have det i deres Magt kontraktmæssigt at binde Jernbanelægerne til ikke at afgive Erklæringer til Administrationen, og under Hensyn til de Almeninteresser, der staa paa Spil ved Statsbanerne, synes det indlysende, at der bør sikres den ansvarlige Administration Adgang til at skaffe sig de Oplysninger vedrørende de ansattes Helbredstilstand, der efter dens Mening ere nødvendige af tjenstlige Hensyn.

Saafremt dette ikke vedblivende maatte kunne opnaas paa Grundlag af den foreliggende Ordning med Sygekasselæger, vil det derfor efter Generaldirektionens Formening være nødvendigt at ansætte et større Antal *Embedslæger*, hvilken Ordning Personalet næppe vil foretrække, medens den for Statsbanerne giver en ny Forøgelse af Udgifterne.

Jernbanelægerne ansættes vel af Sygekassernes Bestyrelser, men Forholdet har dog altid været opfattet saaledes, at Jernbanelægerne staa i direkte Rapport til Administrationen og altsaa ikke blot ere at betragte som Sygekasselæger, men tillige som en Slags Embedslæger. Dette fremgaar da ogsaa tilfulde deraf, at Generaldirektionen udsteder Instrukser og Cirkulæreskrivelser direkte til Jernbanelægerne f. Eks. vedrørende Indberetning om Mangler ved Tjenestemændenes Syn, Hørelse

og Helbred, vedrørende Forholdsregler ved Obstruktion, vedrørende Syge- og Raskmeldinger, Kontrol med sygemeldte Tjenestemænd, Anmeldelse af Simulation o. s. v., jfr. vedlagte Skrivelser af 3. Marts 1894*), Juni 1903*) og November 1906*). Endvidere foretager Jernbanelægerne Syns- og Farveprøver med Statsbanernes Personale og udsteder alle de Erklæringer, der lægges til Grund for Udbetaling af Pengehjælp, alt efter Instruktion herfra, jfr. vedlagte Skrivelse til Forvaltningscheferne af 18. November 1895*), af hvilken et Eksemplar herfra tilstilles hver ny Jernbanelæge, samt den ligeledes vedlagte Skrivelse af 27. Marts 1907, J. Nr. 6418*).

Det bør ogsaa bemærkes, at der paa den anden Side tilstaas Jernbanelægerne Frikort paa samtlige Statsbaner endog saaledes, at ældre afgaaede Jernbanelæger efter Ministeriets Resolution have faaet Tilladelse til at beholde dette Frikort.

Naar det vedrørende det omhandlede Spørgsmaal er anført, at den direkte Meddelelse fra Lægen til Administrationen ikke er stemmende med Lægernes Embedsløfte »ikke ubeføjet at ville aabenbare, hvad de i deres Egenskab som Læge have erfaret«, da er det dog i absolut Strid med den fra Sygekassernes Oprindelse fulgte og af samtlige Jernbanelæger saaledes godkendte Praksis, og den omhandlede Opfattelse, der vel er hævdet af Læge A. Møller under Vedtægternes Behandling, synes da — at dømme efter den Diskussion, der har været ført derom i Fagbladene, derunder Ugeskrift for Læger — ingenlunde at deles af Læger i Almindelighed og navnlig heller ikke af den sjælland-falsterske Sygekasses nuværende lægekyndige Medlem, Professor Jessen.

Den store Støtte, der af Statsbanerne ydes Kasserne, synes ogsaa fra Statens Side kun forsvarlig under Hensyn til, at man derved opnaar at have et Korps af Læger, hos hvem Statsbanernes Administration kan indhente de af tjenstlige Hensyn nødvendige Erklæringer og Oplysninger vedrørende Personalets Helbredstilstand, og det er Generaldirektionens Overbevisning, at det efter det ovenfor oplyste med Rette kan forlanges og af Hensyn til Statsbanernes Tarv ogsaa bør forlanges som Betingelse for Ministeriets Sanktion af de nye Vedtægter, at der i Statutterne optages en Passus, hvorefter der i »Bestemmelser angaaende Lægetilsynet« udtrykkeligt skal hjemles Statsbanerne Ret til uden Vederlag at affordre Jernbanelægerne Erklæringer vedrørende de ansattes Helbredstilstand.

Foruden den saaledes omhandlede Bestemmelse er der endnu en anden, som trods Formandens Bestræbelser ligeledes er bleven udstemt i begge Sygekasser, nemlig *Bestemmelsen i § 14 om, at det lægekyndige Medlem af Bestyrelsen skulde vælges efter Forhandling med Jernbanelægeforeningen.*

Det maa efter Generaldirektionens Formening anses for meget uheldigt, om denne Bestemmelse ikke bliver optagen, idet baade Sygekassernes egen Interesse og Hensynet til Jernbanelægerne og Administrationen — saaledes som i Formandens Skrivelse nærmere anført — synes at kræve den størst mulige Sikkerhed for, at det omhandlede Hverv beklædes af en dygtig og anerkendt Mand, og at det paa Forhaand hindres, at andre Hensyn end netop Hensynet til Sygekassernes Tarv skulde gøre sig gældende ved Valget.

At den omhandlede Bestemmelse er i høj Grad ønskelig, ses tilfulde af medfølgende Sag vedrørende Valget af lægekyndigt Medlem for 1909*). Flertallet valgte her Læge A. Møller, skønt han hvad Kvalifikationer angik ikke nær kunde staa Maal med de øvrige Ansøgere, Stabslæge Meyer, Professor Jacobson og Dr. med. Kredslæge Blume, og uagtet Jernbanelægeforeningen paa Foranledning af Sygekassens Formand havde meddelt, at Generalforsamlingen enstemmigt havde vedtaget at udtale, at Lægeforeningen vel ansaa Stabslæge Meyer for den bedst kvalificerede, men i øvrigt intet havde at erindre mod Valget af Jacobson og Blume, men ligeledes enstemmigt vedtog paa det bestemteste at fraraade Valg af Læge Møller. Ved saadanne Valg vil der meget let skabes Utilfredshed blandt Jernbanelægerne, for hvem det lægekyndige Medlem af Bestyrelsen, der skal bedømme og kritisere deres Indstillinger o. s. v., nødvendigvis bør staa som en anerkendt Autoritet.

Det vil sikkert være meget ønskeligt, om der i Vedtægterne blev optaget en Bestemmelse vedrørende det omhandlede Forhold, og man mener fuldt ud at kunne tiltræde den af Formanden foreslaaede Ordning, hvorefter Jernbanelæge-

*) Ikke trykt.

foreningen ved hvert Valg indstiller 3 Læger, blandt hvilke vedkommende Bestyrelse da vælger een.

Endelig er den for den jydsk-fynske Sygekasse nugældende Bestemmelse i § 17, *hvorefter Forandringer i Vedtægterne kunne paabydes af Ministeriet, naar Forholdene efter sammes Skøn gøre saadanne fornødne, strøget i de nye Vedtægter.*

Naar Bestyrelsen saaledes paa et Tidspunkt, da Ministeriet endnu efter § 17 har Ret til at forlange en hvilken som helst Bestemmelse optagen i Vedtægterne, stiller sig som anført med Hensyn til de 2 ovenfor omhandlede Bestemmelser og samtidig ved at slette § 17 vil berøve Ministeriet den deri ommeldte Ret, er der formentlig efter de foreliggende Omstændigheder Anledning for Ministeriet til paa nærværende Tidspunkt at forlange særlig denne Bestemmelse bibeholdt i Vedtægterne for den jydsk-fynske Sygekasse. Endvidere maa det, bl. a. for at opnaa Ensartethed i begge Kassers Vedtægter — hvorom nedenfor — anses for meget ønskeligt, om vedkommende Bestemmelse samtidig blev optaget i den sjællandfalsterske Sygekasses Vedtægter.

Man maa i øvrigt for begge Sygekassers Vedkommende anse det for overvejende sandsynligt, at Repræsentanterne, naar det af Ministeriet tilkendegives dem, at Vedtægterne kun ville opnaa Approbation, saafremt de ovennævnte Bestemmelser optages, ville vedtage de i denne Henseende nødvendige Ændringer.

Idet man dernæst gaar over til en almindelig Drøftelse af Vedtægterne, skal man først bemærke, at Ministeriet i Skrivelse af 31. Januar 1907, E. 255, har erklæret sig enig med Generaldirektionen i, at det af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg udarbejdede Forslag til »Vedtægter for Statsbanepersonalets Sygekasse«, ved hvilket de bestaaende 2 Sygekasser skulle ophæves, ikke vilde kunne tages til Følge, idet baade Administrationens og Interessenternes Tarv maatte føre til Bibeholdelsen af den ældre Ordning med Selvstyre under Administrationens Tilsyn og *Bevarelsen af de to bestaaende Sygekasser.*

Om det end ikke har været Formanden muligt at faa Vedtægterne for disse to Kasser vedtaget enslydende, bør dette dog formentlig tilstræbes baade af praktiske og økonomiske Grunde og navnlig, da der i de nye Vedtægter kun foreligger to Divergenser mellem Kasserne, nemlig i § 14 vedrørende Valgordningen og i § 12 vedrørende Kassens Indtægter, blandt hvilke den jydsk-fynske Sygekasse har bibeholdt en kun denne Kasse nu tilkommende Indtægt af Græsleje m. m. (ca. 8,600 Kr. aarlig). Dette Beløb vil vel nok kunne erstattes med en tilsvarende højere Bevilling — navnlig da det jo ikke kommer til at dreje sig om en forøget Udgift for Staten, idet Indtægten af Græslejen m. m. i saa Fald gennem Statsbanerne kommer Statskassen til Gode —, og da der ifølge det nedenfor anførte af andre Hensyn kunde være Anledning til at ændre § 14, vil der saaledes være Mulighed for samtidig at opnaa den omhandlede Ensartethed i begge Kassers Vedtægter.

Forinden man gaar ind paa den nærmere Drøftelse af de nævnte §§ 12 og 14, der indeholder meget vigtige Ændringer fra de tidligere Vedtægter, skal man vedrørende de mindre væsentlige Ændringer tillade sig at henvise til de med Formandens Skrivelse fremsendte Eksemplarer af begge Kassers Vedtægter med vedføjede Motiver og kun bemærke, at disse Bestemmelser — som af Formanden oplyst — ere af mindre økonomisk Betydning, idet de, bortset fra Barselshjælp, som Kasserne formentlig bør yde, da saadan Hjælp gives af alle anerkendte Sygekasser, kun for hver Kasse medføre en Merudgift paa 2 à 3,000 Kr.

Med Hensyn til § *12* i Vedtægterne (Kassens Indtægter) bemærkes, at der i Stedet for den under Punkt b optagne Post rettest kun burde være optaget en Post: Statens Tilskud — for den jydsk-fynske Sygekasses Vedkommende eventuelt ogsaa omfattende den under f opførte Indtægt af Græsleje m. m. — uden nærmere Angivelse af Størrelsen eller Formen, hvorunder Tilskudet ydes. Hvad der taler herfor er først og fremmest den Omstændighed, at Ministeriet — som ogsaa bemærket i Formandens Indstilling — i Skrivelse af 12. Marts 1907, E. 604, udtrykkeligt har forbeholdt sig samtidig med den endelige Ordning af Sygekasseforholdene at træffe Bestemmelse om, hvorvidt og hvorledes Bidraget fra Staten vil være at yde, og endvidere synes der, naar § 12 formuleres saaledes som af Be-

styrelserne vedtaget, paa Forhaand at lægges Hindringer i Vejen for Vedtægternes Approbation, idet denne under disse Forhold formentlig først vil kunne finde Sted efter, at Bevillingerne ere vedtagne paa Rigsdagen, medens Ministeriet, saafremt der i § 12 intet anføres om Størrelsen og Formen af Statens Tilskud, eventuelt straks vil kunne approbere Vedtægterne med Tilføjende, at man agtede at søge Tilskudet forhøjet paa Finansloven, eventuelt paa Tillægsbevillingsloven.

Vedrørende selve *Tilskudets Størrelse* kan man formentlig gaa ud fra, at Ministeriet maatte være villigt til at søge Sygekasserne bevilget et Tilskud paa 4 Kr. for hvert gift Medlem og 2 Kr. for hvert ugift samt $^1/_5$ af det foregaaende Finansaars samlede Medlemsbidrag, idet Staten — som i Formandens Skrivelse bemærket — yder anerkendte Sygekasser dette Tilskud, ligesom Ministeriet ved Fastsættelsen af det for Finansaaret 1904—05 bevilgede Beløb paa 80,000 Kr. i Princippet har tiltraadt, at Bidraget beregnes paa den ommeldte Maade.

Dersom Ministeriet efter det ovenfor anførte vedrørende Indtægtsposten Græsleje m. m. i den jydsk-fynske Sygekasses Vedtægter maatte være sindet at erstatte denne Post med et tilsvarende forhøjet Tilskud, maa Bevillingen yderligere omfatte et Beløb paa ca. 9,000 Kr.

Til Belysning af Kassernes økonomiske Stilling, naar de af Bestyrelserne vedtagne Forslag til Vedtægter lægges til Grund, har man — foruden den af Formanden fremsendte kalkulatoriske Oversigt over Kassernes Indtægter og Udgifter for Aaret 1909—10,*), ved hvilken Posterne ere beregnede efter Indtægterne og Udgifterne i de 3 første Kvartaler — yderligere ladet udarbejde vedlagte lignende Oversigt for samme Regnskabsaar*), hvori ogsaa de i 4de Kvartal virkelig forefaldne Indtægter og Udgifter ere lagte til Grund, samt den ligeledes vedlagte paa samme Maade opstillede Oversigt for Regnskabsaaret 1910—11.

Disse Oversigter udvise henholdsvis for Regnskabsaarene 1909—10 og 1910—11 et Overskud for begge Kasser tilsammen paa ca. 50,000 Kr. (mod ca. 48,000 Kr. i den af Formanden fremsendte Oversigt) og ca. 24,000 Kr., hvorved dog bemærkes, at der i Regnskabsoversigten for sidste Aar efter Ministeriets Resolution af 8. Maj 1909, E. 1197, i Medlemsbidragene er fradraget de Beløb, der i forskellige Tjenestemænds Lønninger for Tiden 1. April 1908 til 30. September 1910 var indeholdt for meget i Sygekassebidrag. Disse Beløb have i alt udgjort ca. 6,400 Kr., og Overskudet for Regnskabsaaret 1910—11 vilde altsaa bortset fra denne ekstraordinære Udgift for begge Kasser tilsammen have udgjort ca. 30,000 Kr.

Selv under Hensynstagen hertil er der dog en Nedgang i det samlede Overskud paa ca. 20,000 Kr. alene hidrørende fra de ordinære Udgifters Stigen. En saadan Nedgang fra Aar til andet viser, hvor vanskeligt det overhovedet lader sig gøre at opstille Beregninger vedrørende Kassernes økonomiske Stilling i Fremtiden; men saa meget synes givet, at Kasserne for blot at have Udsigt til at kunne opnaa Balance i Regnskaberne paa ingen Maade kunne undvære et yderligere Tilskud, udover de foran omhandlede, navnlig naar man tager Hensyn til den sikkert nær forestaaende Forhøjelse af Jernbanelægernes faste Honorarer, der ifølge Formandens Skrivelse vil medføre en Udgift paa over 25,000 Kr.

Det maa derfor anses for meget ønskeligt, om Ministeriet — under Hensyn til det Gode, som Sygekasserne altid have været for Personalet — vilde søge Kasserne tillagt den i Oversigterne opførte Godtgørelse for de forøgede Udgifter, der paaføres dem derigennem, at Kommunerne — saa længe de her omhandlede Kasser ikke ere ligestillede med de statsanerkendte — ikke føle sig forpligtede til at yde vedkommende Medlemmer den Moderation ved Sygehuspleje, der tilstaas de statsanerkendte Kassers Medlemmer, og man skal i Overensstemmelse hermed meget anbefale, at Ministeriet — saa længe den nævnte Ligestilling ikke foreligger — vilde søge Kasserne bevilget det i Vedtægterne opførte yderligere Tilskud, der svarer til det Beløb, som de her omhandlede Kasser maa betale mere for Sygehuspleje end de statsanerkendte Sygekasser, dog selvfølgelig kun for saadanne Patienters Vedkommende, hvis økonomiske Stilling hjemle dem Ret til Optagelse i disse. Ved Beregningen af dette Beløb er man gaaet ud fra, at de i 1ste—7de og 12te Lønningsklasse opførte Tjenestemænd foruden Personalet i Gruppe B ere berettigede til at indtræde i de anerkendte Sygekasser, og Beløbet vil herefter som det fremgaar af Oversigterne for begge Kasser tilsammen udgøre ca. 26,000 Kr. aarlig.

*) Ikke trykt.

Man skal dog henlede Ministeriets Opmærksomhed paa, at det i Længden synes at være en mere rationel Løsning, om der ved Lejlighed søges optaget en Ændring i Lov Nr. 85 af 12. April 1892 om statsanerkendte Sygekasser saaledes, at de her omhandlede Kasser kunne blive ligestillede med disse, idet Følgen af, at dette ikke er Tilfældet kun synes at være, at Kommunerne, som allerede ovenfor bemærket, med Hensyn til alle vedkommende blandt Statsbanernes Tjenestemænd fritages for en Forpligtelse, der paahviler dem over for andre ligestillede, ligesom det dog synes urimeligt, at Statsbanernes Sygekasser, der omfatte 14000 Interessenter med et Klientel paa 50000 Personer, for største Delen mindre bemidlede, ikke for sine Patienter opnaa samme Begunstigelser som de statsanerkendte.

Med Hensyn til *Fordelingen* af Statens Tilskud burde Afgørelsen heraf i Overensstemmelse med Formandens Forslag som hidtil overlades Ministeriet. Man har i øvrigt intet at erindre mod Principperne for den i Vedtægterne foreslaaede Fordeling, kun bør der i Overensstemmelse med det ovenfor anførte forlods tillægges den jydsk-fynske Sygekasse et Beløb paa 9,000 Kr. som Godtgørelse for Bortfaldet af Indtægten for Græsleje m. m.

Vedrørende Valgordningen (*§ 14*) skal man bemærke, at den i den jydsk-fynske Sygekasse nugældende Ordning — hvorefter der af Bestyrelsens 6 Medlemmer vælges 3 af de maanedslønnede og 3 af de dag- og timelønnede — efter Generaldirektionens Formening ikke længer er brugelig, efter at store Klasser af Tjenestemænd som f. Eks. Portører, maanedslønnede Depotarbejdere og Baneformænd fra Uge- eller Dagløn ere gaaet over til Maanedsløn.

Den af nævnte Sygekasse nu vedtagne Ordning, hvorefter Valgene skulle foretages efter Forholdstal, er imidlertid i allerhøjeste Grad uheldig. Hvilken Vidtløftighed for i en Sygekasse paa ialt 7000 Medlemmer at vælge en Bestyrelse paa 7 Mand, hvis Hverv dog ikke række ud over almindelige Sygekasseanliggender! Og er det under de foreliggende Forhold ikke at foretrække at vælge en for Medlemmerne noget lettere fattelig Ordning!

Efter Generaldirektionens Formening vilde det mest praktiske være, om begge Kasser vilde anvende den i den sjælland-falsterske Sygekasse nugældende Valgordning, hvorefter der i 3 Valgkredse vælges 3 Repræsentanter af Embedsmændene og 3 af Betjentene.

Dette lader sig imidlertid formentlig næppe gennemføre, og man mener herefter at kunne slutte sig til den af den sjælland-falsterske Sygekasse vedtagne Ordning om Valg i Kredse, der derfor foreslaas indført i begge Kasser. Under Hensyn til, at Assistenter og Portører (der staa henholdsvis i 1ste og 2den Kreds) paa Grund af deres overvældende Majoritet ville udelukke de øvrige Medlemmer i de nævnte Kredse fra en passende Indflydelse paa Valget af de 2 Medlemmer, som hver af disse Kredse skal vælge, bør dog de nævnte Klasser af Tjenestemænd — som ogsaa af Formanden foreslaaet — udskilles som 2 særskilte Kredse, der hver vælge 1 Medlem, medens de øvrige Medlemmer i 1ste og 2den Kreds ligeledes hver vælge 1. Der fremkommer saaledes 7 Valgkredse i Stedet for 5.

Man skal efter det saaledes anførte henstille til Ministeriet, *at* de 3 Bestemmelser, der ere omhandlede i Begyndelsen af nærværende Skrivelse, a) vedrørende Administrationens Ret til uden Vederlag at indhente Erklæringer hos Jernbanelægerne om de ansattes Helbredstilstand, b) vedrørende Valg af det lægekyndige Medlem af Bestyrelsen, c) vedrørende Ministeriets Ret til at forlange foretaget Ændringer i Vedtægterne skulle optages i begge Kassers Vedtægter, *at* Vedtægterne for de 2 Sygekasser skulle være enslydende, hvilket kræver de ovenfor anførte Ændringer i § 12 (Indtægtsposten Græsleje m. m. i den jydsk-fynske Kasses Statutter udgaar) og i § 14 (den i den sjælland-falsterske Kasse vedtagne Valgordning indføres i begge Sygekassers Vedtægter, dog saaledes, at der vælges i 7 Kredse i Stedet for i 5) *samt at* der i § 12 under Punkt b kun optages en Post: Statens Tilskud, hvis Fordeling mellem de 2 Kasser overlades til Ministeriets Afgørelse.

Man skal til Slut tillade sig at henvise til Skrivelse herfra af 17. December 1906, J. Nr. 27684, hvori det bl. a. er paapeget, hvilket overordentligt Gode disse

to gamle Etatskasser ere og altid have været for Personalet og dettes Familier, og det er derfor efter Generaldirektionens Overbevisning i højeste Grad at ønske, at de omhandlede Kasser gennem Ministeriets Velvilje vedblivende maatte kunne bestaa, hvilket dog efter det ovenfor anførte kun er muligt, saafremt de foreslaaede Tilskud maatte blive tilstaaede dem.

Det bør ogsaa betænkes, at det, at Kasserne gennem saa mange Aar have kunnet virke til saa stor Gavn for Personalet, for en væsentlig Del skyldes den Velvilje, der er udvist af Jernbanelægerne, idet de ere gaaede ind paa at tilse Medlemmerne efter de samme Regler som hidtil, og naar Lægerne derfor — som det er at vente — i nær Fremtid fremkomme med Anmodning om en efter de nu foreliggende Omstændigheder rimelig Forhøjelse af deres Honorarer, vil det være meget ønskeligt, om Kasserne maatte være i Stand til at imødekomme denne Anmodning. Saafremt dette skal kunne ske, ses det af det ovenfor oplyste, at Kasserne kun lige ville være i Stand til vedblivende at yde deres Medlemmer de samme Goder som hidtil, og de foreslaaede Tilskud kunne saaledes ingenlunde siges at være for store.

De omhandlede Forslag til nye Vedtægter kunne vel paa visse Punkter ønskes anderledes, og navnlig maa Generaldirektionen, jfr. nærværende Skrivelse i Begyndelsen, som Forudsætning for, at de nugældende Vedtægter overhovedet ændres, fastholde, at en Bestemmelse om Administrationens Ret til at henvende sig direkte til Jernbanelægerne optages deri; men som ovenfor bemærket er det at vente, at Repræsentanterne, naar det af Ministeriet opstilles som Betingelse for Approbationen, at en saadan Bestemmelse optages, ville indgaa herpaa, og dette Forhold vil derefter næppe skabe nogen Hindring for paa det foreliggende Grundlag at naa til en endelig Ordning af Sygekasseforholdene til Gavn for hele Etaten.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmøde den 1. ds. under Nr. 1112. Med Ministeriets Afgørelse af Sagen bedes de Statsbanerne tilhørende Bilag tilbagesendte.

Ambt.

J. Harhoff.

De Danske Statsbaner.
Formanden for Statsbanernes tvende Sygekasser.

Underbilag B.

København, den 8. April 1910.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Efter Modtagelsen af Ministeriets Skrivelser

af 31. Januar 1907 E. 255, hvorefter et af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg udarbejdet Forslag til »Vedtægter for Statsbanepersonalets Sygekasse«, der forudsatte Ophævelse af de bestaaende 2 Sygekasser, ikke vil kunne tages til Følge, og

af 12. Marts 1907 E. 604, hvorved modtoges Approbation paa »Midlertidigt Tillæg VIII« til Statutterne for den jydsk-fynske Sygekasse, ved hvilket Tillæg Interessenternes Rettigheder og Pligter i denne Kasse paa det nærmeste bragtes i Overensstemmelse med de herom gældende Bestemmelser i Statutter for den sjælland-falsterske Sygekasse,

blev der af hver af de tvende Sygekassers Bestyrelser nedsat et Udvalg til at udarbejde Forslag til nye ensartede Vedtægter for de to Sygekasser, hvornæst der fra Udvalgene under 12. November 1907 modtoges det hoslagte »Forslag til Vedtægter for Statsbanepersonalets sjælland-falsterske og jydsk-fynske Sygekasse«, mærket I.*)

Det fornævnte Forslag drøftedes derefter paa flere Bestyrelsesmøder inden for hver af de to Sygekasser, og de indtil Juli Maaned 1909 foreløbig vedtagne Ændringer optoges i et nyt Optryk af Forslaget — jfr. det vedlagte »Forslag til ændrede Vedtægter for Statsbanepersonalets sjælland-falsterske og jydsk-fynske Sygekasse«, mærket II*), hvilket Forslag efter fortsat Drøftelse af de respektive Kassers Bestyrelser resulterede i Vedtagelsen af de hoslagte Forslag til »Vedtægter for Statsbanepersonalets sjælland-falsterske Sygekasse« og til »Vedtægter for Statsbanepersonalets jydsk-fynske Sygekasse«, henholdsvis under 2. December 1909 og 10. Februar 1910 mærkede S-F III og J-F III.

Disse sidste Forslag, for hvilke de nuværende Statutter for den sjællandfalsterske Sygekasse ere lagte til Grund, foreligge derefter med ensartede Bestemmelser, alene med Undtagelse af Vedtægternes § 14, »Kassens Styrelse«, Punkt 1, der for den sjælland-falsterske Sygekasse bestemmer Kredsvalg, medens den jydskfynske Sygekasse har Forholdstalsvalg, samt § 12 »Kassens Indtægter« i den jydskfynske Sygekasse, hvor man under f har bibeholdt den Kassen for Tiden tilkommende Indtægt af Græsleje m. m.

Idet jeg herved tillader mig at fremsende de fornævnte af Kassernes Bestyrelser vedtagne Forslag til Vedtægter, skal jeg med Hensyn til de mindre betydende Ændringer henvise til de paa et vedlagt Eksemplar af hver Kasses Vedtægter ved de forskellige nye Bestemmelser anførte Motiver, medens jeg for §§ 12, 14 og 15 skal bemærke følgende:

ad § 12.

Kassens Indtægter.

Under Henvisning til Ministeriets i fornævnte Resolution af 12. Marts 1907 tagne Forbehold om samtidig med den endelige Ordning af Sygekasseforholdene

*) Ikke trykt.

at træffe nærmere Bestemmelser med Hensyn til Størrelsen og Formen, hvorunder Bidraget fra Staten fra samme Dato vil være at yde, skal jeg bemærke følgende:

ad b. 1.

Med Hensyn til Forslaget om Statens kontante Tilskud til Sygekasserne ansaa begge Kassers Styrelse det for givet, at dette burde sættes til 4 Kr. aarlig pr. gift og 2 Kr. aarlig pr. ugift Medlem samt $^1/_5$ af det foregaaende Finansaars samlede Medlemsbidrag, hvilket svarer til, hvad Staten yder anerkendte Sygekasser, ligesom denne Beregning var lagt til Grund ved Fastsættelsen af det ved Finansaaret 1904—05 bevilgede Beløb 80,000 Kr. og ligeledes var foreslaaet i det af Jernbaneorganisationerne i sin Tid udarbejdede Forslag til fælles Statutter.

Men Vanskelighed opstod ved Spørgsmaalet om, hvorledes Bidraget burde deles mellem de tvende Kasser, idet begge Sygekassers Bestyrelse ansaa det for heldigst ikke som hidtil at overlade Delingen til Ministeriets Afgørelse, men fastslaa denne i selve Vedtægterne, og derfor ikke mente at kunne tiltræde det af undertegnede Formand oprindelig stillede Forslag om, at Fordelingen ogsaa fremtidig skete efter Ministeriets Bestemmelse.

Sygekasserne fik oprindelig Bidraget beregnet til 150 Kr. pr. Banemil samt Indtægten af Allan Dahls Avertissementsopslag, hvilket sidste efter Opsigelsen af Allan Dahls Kontrakt blev erstattet med en fast Sum. Ved denne Beregning fik den jydsk-fynske Sygekasse et betydelig større Beløb end den sjælland-falsterske Sygekasse, hvilket imidlertid i Aarenes Løb har vist sig nødvendigt for Kassens Økonomi. Man mente derfor, at man ved den nu foreslaaede Deling burde bevare status quo, saaledes at man af den samlede til Sygekasserne bevilgede Sum forlods giver en Sum til hver Kasse omtrent svarende til de Beløb, der vilde have tilkommet Kasserne efter den gamle Regel, medens Resten fordeles mellem Kasserne efter Personantallet, der jo i Virkeligheden maa antages at give det bedste Udtryk for de Kassen paahvilende Byrder. Herved opnaas ogsaa, at Kasserne, der oprindelig intet som helst Bidrag have faaet for hele Søfartspersonalet, faa en forholdsvis Andel ogsaa for dette Personale.

Størrelsen af de foreslaaede forlods Udbetalinger til Sygekassen blive, naar man lægger Banekilometerne 1909 til Grund:

Sjælland-Falster, 581 km, ca. 77 Mil	11,700 Kr.
Indtægten ved Allan Dahls Avertissementsopslag	4,600 —
	16,300 Kr.

eller afrundet *16,000 Kr.*

Jylland-Fyn, 1365 km, ca. 181 Mil	27,150 Kr.
Indtægten ved Allan Dahls Avertissementsopslag	11,700 —
	38,850 Kr.

eller afrundet *39,000 Kr.*

ad b. 2.

Da Styrelserne vare overbeviste om, at Sygekasserne maatte have yderligere Støtte, for at Kasserne kunde siges at være nogenlunde økonomisk betryggede over for de store Krav, der stilles til dem, navnlig ogsaa af Hensyn til, at man ikke i Længden vilde kunne undlade at tage det i en længere Aarrække fra Lægerne fremkomne Krav paa Forhøjelse af deres faste Honorar op til endelig Behandling, har man som et nyt Tilskud fra Staten foreslaaet det Beløb, som Sygekasserne maa betale mere for Sygehuspleje end statsanerkendte Sygekasser, dog selvfølgelig kun for saadanne Patienter, hvis økonomiske Forhold hjemle dem Ret til Optagelse i en statsanerkendt Kasse.

Det synes i og for sig urimeligt, at Statsbanernes Sygekasser ikke for sine ubemidlede Medlemmer kan opnaa samme Begunstigelser som de statsanerkendte Sygekasser, men saa længe en hertil sigtende Ændring ikke er foretaget i Lov Nr. 85 af 12. April 1892 om anerkendte Sygekasser, vil Statsbanernes Sygekasser ved det her stillede Forslag faa Erstatning for den Merudgift, der paaføres dem ved, at de ikke hos Kommunerne opnaa samme Moderation ved Sygehusbehandling som de anerkendte Sygekasser.

De øvrige Indtægter, Bøder, Nettoprovenuet ved Salg af fundne Sager, Indtægt af Adgangskort til Banelinien, — for jydsk-fynske Sygekasses Vedkommende Indtægt af Græsleje — og andre tilfældige Indtægter ere optagne fra de nugældende Statutter.

For Fuldstændigheds Skyld skal det yderligere bemærkes, at »Indtægt af Avertissementsopslag« og »Renter og Udbytte af Kassens Aktiver« ere strøgne.

ad § 14.

Kassens Styrelse.

ad Punkt 1. Spørgsmaalet om Valg af det lægekyndige Medlem.

Det maa anses for at være af den største Betydning for *Sygekassen* for at gennemføre en forsvarlig og økonomisk Ledelse, at der til lægekyndigt Medlem af Styrelsen vælges en Læge af anerkendt Dygtighed, for at Styrelsen og Medlemmerne i de mangfoldige Tilfælde, hvor særlig Fagkundskab kræves, kan have den størst mulige Garanti og Tryghed for Afgørelsernes Rigtighed.

Men ogsaa i en anden ikke mindre væsentlig Henseende maa der kræves ganske særlige Egenskaber hos den paagældende, nemlig af Hensyn til *Jernbanelægerne*.

Sygekasserne have ca. 140 Læger, og det har selvfølgelig den største Betydning for dem, at den Læge, der sidder i Styrelsen og derfor bedømmer og kritiserer Lægernes Afgørelser og Indstillinger, er i Besiddelse af den fornødne Autoritet og nyder Kollegaernes Tillid, da dette maa siges at være en nødvendig Betingelse for et virkelig godt Samarbejde.

At det endelig ogsaa for Statsbanernes *Administration* og Formanden er af største Betydning, at Valgmaaden af det lægekyndige Medlem gøres saa betryggende som muligt, er en selvfølgelig Sag.

Som Følge heraf foreslog Formanden i »Forslaget (II) til ændrede Vedtægter«, at det lægekyndige Medlem skulde vælges efter Forhandling med vedkommende Jernbanelægeforening, idet man f. Eks. havde tænkt sig, at Foreningen foreslog 3 Læger, hvoriblandt Styrelsen kunde gøre sit Valg. Denne Bestemmelse blev imidlertid vedtaget slettet af et Flertal af Repræsentanter i den sjællandfalsterske Sygekasse og af de valgte Bestyrelsesmedlemmer i den jydsk-fynske Sygekasse.

Da begge Jernbanelægeforeningernes Formænd desuden havde udtalt sig om Ønskeligheden af forudgaaende Forhandling om Valget af lægekyndigt Medlem, har dette været endnu et Motiv til, at jeg har anset det for min Pligt at fastholde den af mig foreslaaede Bestemmelse angaaende Valget.

ad Punkt 1. Regler for Valg af Styrelsesmedlemmer.

a. Sjælland-falsterske Sygekasse.

Efter de nugældende Statutter bestod Repræsentantskabet af 6 valgte Repræsentanter, hvoraf 3 valgtes af Embedsmændene, 3 af Betjentene, og Valgene foregik i 3 Grupper, der hver valgte 2 Repræsentanter. De 3 Valggrupper vare:

1) Maskinafdelingens Personale og Togpersonalet,
2) Banepersonalet,
3) Generaldirektionens, Stationernes og Søfartspersonalet,

hvilket i Virkeligheden vil sige, at der valgtes 2 af hver Afdeling.

Ved det af Flertallet vedtagne Forslag til Fordeling af Valgkredsene stiller Forholdet sig saaledes:

	Valgte Repræsentanter	Medlemmer
1ste Kreds	2	ca. 1518
2den —	2	- 2166
3die —	1	- 1029
4de —	1	- 884
5te —	1	- 580

Da Valget af 2 Repræsentanter i 1ste og 2den Kreds let vilde medføre, at de særlig talrige Kategorier, i 2den Kreds Portører (1263), i 1ste Kreds Assistenter, Medhjælpere og Elever (642), kunde besætte begge Pladser, syntes det Formanden mere retfærdigt at danne 7 Valgkredse, der hver valgte sin Repræsentant.

Efter Formandens paa Mødet den 26. November 1909 fremlagte Forslag, optrykt som Tillæg til vedlagte Uddrag af Forhandlingsprotokollen for 26. November 1909, der tiltraadtes af d'Hrr. Overbanemester Owesen og Lokomotivfører Larsen, stiller Forholdet sig saaledes:

	Repræsentant	Medlemmer
1ste Kreds	1	ca. 1265
2den —	1	- 757
3die —	1	- 1047
4de —	1	- 1045
5te —	1	- 671
6te —	1	- 756
7de —	1	- 662

I øvrigt skal man tillade sig at henvise til den i Afskrift vedlagt Udvalgs-Beretning af 12. November 1909 angaaende Affattelsen af § 14.

Formanden og Mindretallet mente, at det i og for sig var rimeligt, at de højere lønnede Tjenestemænd, saalænge Bidraget til Kassen beregnedes i Forhold til Lønnen, — (hvorved disse ikke alene dækkede de Sygekassen af dem paaførte Udgifter, men bidrog til Dækning af Udgifterne, de lavest lønnede paaførte Kassen) — ligesom hidtil fik en noget større Indflydelse paa Valgene end de alene efter deres Tal havde Adgang til.

Sluttelig skal jeg om selve Valgordningen bemærke, at det af Portør Petersen i Udvalgsberetningen af 12. November 1909 stillede subsidiære Forslag om Valg efter Forholdstal ikke kom til Behandling, da hans principale Forslag blev vedtaget af Flertallet.

Medens Bestyrelsen, der tidligere valgtes paa 3 Aar, afgik samtidig, gaar begge Forslagene ud paa, at Valget gælder for 4 Aar, dog at en Del af Styrelsen første Gang afgaar efter 2 Aars Forløb. I øvrigt er der truffet den naturlige Bestemmelse, at Suppleanterne vælges paa samme Maade som Styrelsesmedlemmerne.

b. Jydsk-fynske Sygekasse.

Efter de nugældende Statutter bestod Bestyrelsen af 6 Medlemmer, hvoraf 3 valgtes af de maanedslønnede og 3 af de dag- og timelønnede.

En tilsvarende Regel har stedse været gældende, og der er ikke i Tidernes Løb foregaaet nogen Ændring trods den Omstændighed, at store Klasser, som f. Eks. Portører, Depotarbejdere og Baneformænd, ere gaaede over til Maanedsløn fra Uge- og Dagløn.

De valgte Bestyrelsesmedlemmer vedtog at indføre Forholdstalsvalg ved Valg af Styrelsen, saaledes som optaget i Forslag III. Valget gælder for 4 Aar, og de ikke valgte Kandidater paa en Liste ere Suppleanter for de paa samme Liste valgte i Tilfælde af Afgang i en Valgperiode.

Formanden mente, at man ikke burde gaa til Forholdstalsvalgmaade, der syntes vel indviklet for en Sygekasse og mindre let fattelig for Kassens ca. 7000 Interessenter, og stillede derfor Forslag om Kredsvalg (7 Kredse), ganske svarende til Forslaget for den sjælland-falsterske Sygekasse.

Efter Formandens Forslag til Affattelse af § 14, der er optaget som Tillæg til det vedlagte Uddrag af Forhandlingsprotokollen for Mødet den 10. Februar 1910, vil Forholdet stille sig saaledes:

	Repræsentant	Medlemmer
1ste Kreds	1	ca. 1027
2den —	1	- 805
3die —	1	- 1488
4de —	1	- 1782
5te —	1	- 420
6te —	1	- 773
7de —	1	- 595

ad Punkt 2.

I første og andet Stykke er for begge Kasser foreslaaet Regler for den Godtgørelse, der bør ydes Styrelsens Medlemmer for Rejseudgifter og tabt Arbejdsfortjeneste.

Tidligere fandtes ingen Bestemmelse herom for den sjælland-falsterske Sygekasse, medens Godtgørelsen i jydsk-fynske Sygekasse ydedes i Henhold til Ministeriets Resolution af 12. April 1870.

I 3die Stykke er optaget Bestemmelse om, at der med Ministeriets Tilladelse kan ydes Honorar til det lægekyndige Medlem.

ad § 15.

»Styrelsens Myndighed«.

Angaaende § 15 skal man bemærke, at Bestemmelsen i andet Stykke om, at Antallet af Læger af Hensyn til Frikortets Udstedelse ikke kan forøges, forinden Generaldirektørens Samtykke er indhentet, skyldes den Omstændighed, at der efter § 13 er hjemlet Sygekassens Jernbanelæger Frikort til samtlige Statsbaner, hvorfor der, ikke mindst i en Tid, hvor Spørgsmaalet om frit Lægevalg er oppe, maa haves Sikkerhed for, at Tallet af Jernbanelæger holdes inden for rimelige Grænser.

I øvrigt give de i § 15 *optagne* Bestemmelser ikke Anledning til særlige Bemærkninger.

Angaaende den i § 15 som 3die Stykke foreslaaede men *udstemte* saalydende Bestemmelse:

»I Bestemmelserne angaaende Lægetilsynet skal der udtrykkeligt hjemles Statsbanerne Ret til uden Betaling at affordre Lægerne Erklæringer angaaende de ansattes Helbredstilstand«

skal jeg bemærke følgende:

I Skrivelse af 3die Maj 1907 til Repræsentantskabet for den sjælland-falsterske Sygekasse har Generaldirektionen bl. a. udtalt, at det vil være en Betingelse for, at samme til Ministeriet kan anbefale det under Udarbejdelse værende Forslag til nye Statutter for Sygekassen, at en i det tidligere udarbejdede Forslag til Statutter for en fælles Sygekasse optagen saalydende Bestemmelse:

»I Kontrakterne med Sygekassens Læger optages nærmere af Generaldirektionen fastsatte Bestemmelser, hvorved Statsbanernes Forvaltning udtrykkeligt tilsiges Ret til, uden at der derfor tilkommer Lægerne noget særligt Vederlag at affordre Lægerne Erklæringer om Helbredstilstanden hos de Medlemmer, der ere under deres Behandling«

affattes saaledes, at der ikke er nogen Tvivl om Generaldirektionens Ret til i tjenstlige Sager at træde i direkte Forhold til Jernbanelægerne.

Som Følge af denne Skrivelse, blev den ovenciterede Bestemmelse optaget i Forslaget, men vedtoges slettet i den sjælland-falsterske Sygekasse af 4 Bestyrelsesmedlemmer og i den jydsk-fynske Sygekasse af samtlige valgte Bestyrelsesmedlemmer, jfr. de vedlagte Uddrag af Forhandlingsprotokollen for de 2 Kassers Bestyrelsesmøder.

Da Bestemmelsen ikke paa nogen Maade syntes Formanden at gaa Kassernes Interesser for nær, hvilket ogsaa syntes at godtgøres ved, at Reglen stadig havde været fulgt siden Kassernes Oprettelse, uden at der var fremkommen nogen Klager desangaaende, og det over for de store Krav de nye Vedtægter stillede til Administrationen var af største Betydning for Sagens heldige Gennemførelse at kunne regne paa Generaldirektionens Støtte, ansaa Formanden det, jfr. de vedlagte Uddrag af Forhandlingsprotokollerne, for sin Pligt ved Sagens Behandling paa Bestyrelsesmøderne den 26. November 1909 og 9. December 1909 at henlede d'Hrr. Bestyrelsesmedlemmers Opmærksomhed paa, at Beslutningen om at slette den ovennævnte Bestemmelse *taktisk* synes meget uheldig, naar Sygekasserne samtidig søge et saa betydeligt forøget Tilskud, som der her er Tale om, saa meget mere som Administrationen, der slet ikke kan undvære den direkte Forbindelse med Jernbane-

lægerne, næppe kan antages at forandre sin hidtidige Praksis — saaledes, at det i Virkeligheden kun drejer sig om et rent formelt Spørgsmaal.

Samtidig tilførte Formanden Protokollen, at han bestemt maatte pointere, at det ikke kunde siges at være Interessenternes Tarv, der blev varetaget, dersom Flertallet ved sin Beslutning maatte bevirke, at de nye Vedtægter med de betydelige Fordele, de yde Kassen, Interessenterne og disses Familier, ikke opnaaede Stadfæstelse.

Formandens ovenstaaende Udtalelse gav Anledning til, at Flertallet i den sjælland-falsterske Sygekasses Repræsentantskab stillede et subsidiært Forslag, jfr. det vedlagte Uddrag af Forhandlingsprotokollen, dels angaaende en Tilføjelse til § 15, 2det Stykke, dels en ny Paragraf angaaende »Sygekontrol«.

Da de stillede Ændringsforslag vare overensstemmende med Forslag, som tidligere havde været Genstand for Forhandling med Generaldirektionen, der ikke ansaa dem for fyldestgørende, mente Formanden ikke at kunne tiltræde dem.

Med Hensyn til den jydsk-fynske Sygekasses Statutter skal jeg som Formand sluttelig udtrykkeligt henlede Opmærksomheden paa, at den Bestemmelse, som i Henhold til Ministeriets Resolution af 17. Maj 1888 E. 715 er optaget i nævnte Sygekasses nugældende Statutters § 17, og hvorefter Forandringer i Statutterne kan paabydes af Ministeriet, naar Forholdene efter Ministeriets Skøn gøre saadanne fornødne, ved eventuel Approbation af de herved følgende nye Vedtægter vil bortfalde.

Efter ovenfor at have gennemgaaet de enkelte Paragrafer i Kassens Vedtægter, skal man nedenfor give Oplysning om de foreslaaede Ændringers økonomiske Betydning for begge Sygekassers Vedkommende.

Forøget Indtægt.

Forøgelse af Statens Tilskud jfr. § 12 b. 1. (1908—09).	25,654 Kr.	
Refusion af Sygehusudgifter jfr. § 12 b. 2. (1908—09).	25,000 —	
		50,654 Kr.

Forøget Udgift.

	Sj.-F. Kr.	J.-F. Kr.	Kr.
Refusion til Medlemmer, der have anmeldt privat Læge, jfr. § 7, Punkt 1	1,500	200	
Barselhjælp, jfr. § 7, Punkt 5	7,200	8,700	
Fastsættelse af Mindstebeløb for Begravelseshjælp, jfr. § 10, Punkt 1 A. a og b samt B. a	800	400	
Rejseudgifter og Godtgørelse for Tab af Arbejdsløn til Styrelsesmedlemmer, jfr. § 14, Punkt 2	400		
Honorar til Revisorer, jfr. § 16	200	200	
	10,100	9,500	
			19,600

Man skal dog udtrykkeligt tilføje, at Jernbanelægernes Krav om Lønforhøjelse vil medføre en Merudgift paa over 25,000 Kr.

Man vedlægger en kalkulatorisk Oversigt over de 2 Sygekassers Indtægter og Udgifter for 1 Aar (1909—10), saaledes som disse vilde have stillet sig, saafremt de af Bestyrelserne vedtagne Forslag til Vedtægter vare lagte til Grund.

Overensstemmende med Vedtægternes Bestemmelser er Statens kontante Tilskud i Oversigten beregnet efter Interessenttallet den 1. April 1908 og Femtedelen af Medlemsbidraget samt Refusion af Sygehusudgifter beregnet efter de for Regnskabsaaret 1908—09 foreliggende Forhold.

Ved Beregning af de Beløb, Sygekasserne maa betale mere for Sygehuspleje end statsanerkendte Sygekasser — o: Halvdelen af de paa offentlige Sygehuse paa laveste Pleje betalte Beløb, — er man gaaet ud fra, at foruden det til Gruppe B henhørende Personale maa af det til Gruppe A henhørende de i 1ste—7de og 12te Lønningsklasse opførte Tjenestemænd opfylde Betingelsen om, at deres økonomiske Forhold hjemle dem Ret til Optagelse i en statsanerkendt Kasse.

De øvrige Indtægtsposter og samtlige Udgiftsposter ere opførte med de Beløb, der antages at ville være fremkomne i 1909—10, naar man lægger de 3 første Kvartaler til Grund.

Kassernes samlede Overskud er efter Regnskabsoversigten anslaaet til ca. 48,000 Kr., men naar der som ovenanført paa en enkelt Udgiftspost »Lægehonorar« kan forventes en Forøgelse paa 25,000 Kr., reduceres Overskudet til 23,000 Kr. (Sjælland-Falster ca. 8,700 og Jylland-Fyn ca. 14,300) eller ca. 5 pCt. af den samlede Udgift, der med Lægelønningerne vil beløbe sig til ca. 440,000 Kr.

Af Hensyn til de store Krav, der i øvrigt stilles til Kasserne — rent bortset fra de Udgifter, der følge af Epidemier o. l. — tør Overskudet heller ikke sættes lavere.

Naar jeg som Formand fremsender de vedlagte Udkast til nye Vedtægter til Ministeriets Approbation skal jeg bemærke, at det ikke alene i de 5 Aar, hvor jeg har været Formand for Kasserne, men lige fra jeg for 24 Aar siden ansattes som Fuldmægtig med Tjeneste som Sekretær ved den sjælland-falsterske Sygekasse, stedse har været mig klart, at Statsbanernes Sygekasser med deres ca. 14,000 Interessenter og et Klientel paa ca. 50,000 Individer have været til overordentlig Gavn for hele den store Etat. Naar disse gamle Etatskasser, *der optage alle ansatte lige fra den højeste til den laveste*, have kunnet virke med saa stort Held, skyldes det den store Velvilje, der stadig er vist over for dem fra Administrationens, Bevillingsmyndighedernes og Lægernes Side. Naar Kassen paa Grund af store Udgifter ikke havde kunnet faa Tilskuddet til at slaa til, *har Administrationen stedse beredvilligt foreslaaet og Rigsdagen bevilget ekstraordinært Tilskud.* Trods den Omstændighed, at Kasserne som Etatskasser ikke tilfredsstille de Fordringer, som Lægerne nu efter Oprettelse af de anerkendte Sygekasser ere vante til at kræve, ere de under Hensyn til Kassernes 50-aarige Virksomhed gaaede ind paa vedblivende at tilse Interessenterne efter samme Regler som hidtil.

Jeg maa derfor ved Sagens Fremsendelse udtale min Beklagelse over, at det ikke har været mig muligt at faa de tvende Bestemmelser om Reglerne for Valg af lægekyndigt Medlem og Administrationens Ret til at forlange Erklæringer optagne i Vedtægterne, Bestemmelser, som hver for sig ere ønskede af de Faktorer, af hvis Velvilje Kassernes fremtidige Trivsel ubetinget afhænger, og jeg tillader mig ogsaa over for det høje Ministerium at udtale, at det vilde være til ubodelig Skade for hele Personalet ved Statsbanerne, om Udstemningen af de omhandlede Bestemmelser, der ikke paa nogen Maade gaa Bestyrelserne eller Interessenterne for nær, skulde bevirke, at den med Længsel imødesete endelige Ordning af Sygekasserne ikke maatte kunne opnaa Ministeriets Approbation.

Med Hensyn til Tidspunktet for Vedtægternes Ikrafttræden, skal jeg tilføje, at dette ønskes sat saa tidligt som Forholdene maatte tillade.

J. Harhoff.

P. Hald,
Ass.

Forslag til Vedtægter

for

Statsbanepersonalets jydsk-fynske Sygekasse.

(Vedtagne af Sygekassens Bestyrelse den 10. Februar 1910).

§ 1.

Kassens Formaal.

Kassens Formaal er i Overensstemmelse med de efterfølgende Regler at yde

a. Hjælp i Sygdomstilfælde.
b. Begravelseshjælp.

§ 2.

Kassens Medlemmer.

Adgang til at være Medlemmer af Kassen have:

1. a) alle ved Statsbanerne ansatte samt Aspiranter, Stationsarbejdere og Lærlinge under Maskinafdelingen,
   b) alle, der afgaa af Statsbanernes Tjeneste med Pension eller Ventepenge, for saa vidt de ved Afgangen vare Medlemmer af Kassen og uden Afbrydelse fortsætte Forholdet til denne,
   c) alle pensionerede Enker efter ansatte ved Statsbanerne eller efter pensionerede ansatte, for saa vidt Manden ved sin Død var Medlem af Sygekassen, og Enken uden Afbrydelse fortsætter Forholdet til denne. Endvidere under samme Betingelser Enker efter de under Punkt 3 nævnte afskedigede Tjenestemænd.

2. Lige med de under 1 b og c nævnte Pensionister og pensionerede Enker regnes under forøvrigt lige Vilkaar de, der oppebære Understøttelse i Henhold til § 20 IV i Lov af 12. April 1892 om Statsbanernes Ordning, og de, der (henholdsvis hvis Mænd) have valgt at forblive under Bestemmelserne af 10. Maj 1869, om Alderdomsforsørgelse m. v. og som ved deres Afgang (henholdsvis ved Mandens Død) have faaet det opsparede Beløb med Driftens Tilskud udbetalt eller anvendt til Forsørgelse.

3. Medlemmer, som afskediges af Statsbanernes Tjeneste uden Pension, og som enten selv eller for deres Hustrus Vedkommende paa Grund af Sygdom eller Alder ere saaledes stillede, at de ikke kunne indtræde i en anerkendt Sygekasse og derfor ønske at forblive i Kassen, kunne, naar de ikke ere afskedigede paa Grund af en i det offentlige Omdømme vanærende Handling, af Sygekassens Styrelse efter derom umiddelbart efter Afskedigelsen indgiven Ansøgning genoptages i Kassen. Det her anførte gælder ogsaa for Medlemmer, som ere underkastede Bestemmelserne om Alderdomsforsørgelse af 10. Maj 1869, og som ved Afskedigelsen ikke faa udbetalt Driftens Tilskud til Alderdomsforsørgelsen.

§ 3.
Ind- og Udtrædelse.

1. Indtrædelse i Kassen er, for saa vidt den ikke finder Sted umiddelbart ved Ansættelsen i Statsbanernes Tjeneste eller Antagelse i en af de i § 2, 1 a særlig nævnte Stillinger, betinget af, at vedkommende ikke er fyldt 45 Aar og ved Attest fra en af Sygekassens Læger godtgør, at han for Øjeblikket er rask og ikke lider af nogen betydeligere kronisk eller uhelbredelig Sygdom.

Indtrædelsen sker ved skriftlig Anmeldelse — eventuelt bilagt foran nævnte Lægeattest — for Sygekassens Styrelse og regnes for ansatte fra Begyndelsen af den derefter følgende Lønningstermin. For Enkers Vedkommende regnes Indtrædelsen eventuelt fra Dagen efter Mandens Død. Medlemsbidrag beregnes hende dog først fra den 1ste i den paafølgende Maaned, medmindre hun faar Pension fra et tidligere Tidspunkt.

Nye Medlemmer kunne ikke nyde godt af de Fordele, Kassen yder, før 4 Uger efter deres Indmeldelse, og gifte Medlemmer, der ikke indmelde sig samtidig med Ansættelsen, først 8 Uger efter Indmeldelsen, og blive i alle Tilfælde først berettigede til Hjælp af Kassen, naar de have betalt Bidrag henholdsvis for 4 eller 8 Uger. Ved indtrædende Sygdom, foranlediget ved Ulykkestilfælde i Statsbanernes Tjeneste, bortfalder dog omhandlede Tidsfrist ligesom ogsaa for Medlemmer, der i Henhold til § 7,4 midlertidigt ere udtraadte af Kassen.

Medlemmer af den sjælland-falsterske Sygekasse, der flytte til Jylland—Fyn, fortsætte deres Medlemsret, medmindre de udtrykkeligt erklære, at de ikke ønske at være Medlem.

2. Medlemmer, der udtræde af Statsbanernes Tjeneste uden ifølge § 2 at have Adgang til Kassen, eller som miste deres Pension eller Understøttelse, ophøre samtidigt hermed at være Medlemmer af Sygekassen (jfr. dog § 11). I alle andre Tilfælde kan Udtrædelse af Kassen kun ske ved Udgangen af et Regnskabsaar (31. Marts) og med 1 Maaneds skriftligt Varsel.

Medlemmer, der af anden Aarsag end den i § 7, 4 nævnte have udmeldt sig af Kassen, eller som ere udslettede i Henhold til § 5, 8 eller § 9, 4, kunne kun genoptages med Styrelsens Samtykke og mod at præstere den foran under Punkt 1 omhandlede Helbredsattest.

3. Medlemmer, som ved Udtrædelse af Tjenesten opfylde Betingelserne i § 2, saa vel som Enker, der opfylde de givne Betingelser, fortsætte Medlemsforholdet til Sygekassen, indtil dette ophører paa en af de under ovenstaaende Punkt 2 angivne Maader, medmindre de straks ved deres Udtrædelse af Tjenesten (henholdsvis ved det Tidspunkt, da de blive Enker) fremsætte Begæring om at udtræde af Kassen.

§ 4.
Medlemskort. Anmeldelse af Forandring i Husstand m. v.

1. Alle Medlemmer forsynes med et Medlemskort samt Kassens Vedtægter. Medlemskortet skal tilbageleveres ved Udtrædelsen af Kassen. Hvis Kortet ikke leveres tilbage, eller hvis der maa udstedes Duplikat, betales en Erstatning af 50 Øre, som tilfalder Sygekassen.

2. Medlemmerne ere pligtige til uopholdelig *direkte* til Sygekassen at anmelde enhver Forandring i deres Forhold til Kassen, Indgaaelse eller Ophævelse af Ægteskab, Til- og Afgang af hjemmeværende Børn, Forandring i Tyendeforholdet o. lign.

Ved Forandring af Stilling, Flytning til nyt Lægedistrikt, Anmeldelse af privat Læge, Forandring i Tyendeforhold eller med Hensyn til hjemmeværende Børn over 18 Aar skal Medlemskortet samtidig med Anmeldelsen indsendes til Rettelse eller Fornyelse.

Medlemmer, der undlade at give de fornævnte Anmeldelser, ville, for saa vidt der derved paaføres Sygekassen Ekstraudgifter til Lægehonorar, efter tilstillet Opgørelse have at erstatte Sygekassen saadan Udgift.

§ 5.

Medlemmernes Bidrag.

1. De i § 2, 1 a omhandlede ansatte m. fl. svare i Medlemsbidrag 1½ pCt. af deres Løn og Emolumenter.

2. De i § 2, 1 b — jfr. 2 — omhandlede forhenværende ansatte svare 1½ pCt. af den Indtægt, hvoraf deres Pension eller Ventepenge ere beregnede, eller hvoraf de ved deres Afsked svarede Bidrag til Alderdomsforsørgelsen.

3. De i § 2, 1 c — jfr. 2 — omhandlede Enker svare Halvdelen af det Bidrag, deres afdøde Mænd have svaret eller ifølge fornævnte Punkt 2 vilde have haft at svare.

4. De i § 2, Punkt 3, omhandlede afskedige Tjenestemænd svare samme Medlemsbidrag som forinden Afskedigelsen.

5. For de maanedslønnede Medlemmer, henhørende under Gruppe A, beregnes Bidraget af den ifølge Lov om Statsbanernes Ordning (Optryk af 27. Maj 1908, § 29 c) pensionsgivende Indtægt samt af Honorarer. Bidraget for maanedslønnede Medlemmer, henhørende under Gruppe B, beregnes af Løn og Honorarer.

6. De dag- eller timelønnede svare Bidrag saavel af Dag- eller Timeløn — herunder Overtidsbetaling — som af Betaling for Akkordarbejder. I Tilfælde af Tjenstfrihed over 21 Dage svares Bidrag af den normerede faste Dag- og Timeløn.

7. Stationsarbejderne svare Bidrag af Lønnen.

8. For saa vidt Medlemmerne faa Lønning, Pension, Understøttelse eller Ventepenge udbetalt af Banerne, indeholdes Bidragene heri ved Statsbanernes Foranledning. Alle øvrige sørge selv for, at Beløbene indbetales til Statsbanernes Kassekontor i Aarhus forud for hver Maaned, og kunne betragtes som udtraadte, dersom Bidragene ikke indkomme i rette Tid. De dag- og timelønnede maa ligeledes ved Tjenstfrihed uden Løn over 21 Dage selv sørge for umiddelbart efter hver to-ugentlige Lønningsperiode at indbetale Bidraget for den forløbne Periode til vedkommende Kreds- eller Værkstedsbestyrer, for saa vidt der ikke ved Tjenstfrihedens Tilstaaelse maatte være truffet anden Bestemmelse.

9. Betalte Bidrag tilbagebetales ikke.

10. De med Dag- eller Timeløn ansatte eller antagne ere for det Tidsrum, i hvilket de af Jerbanelægen eller anmeldt privat Læge ere sygemeldte, eller i hvilket de miste Lønningen, naar de efter Paalæg paa Grund af smitsom Sygdom i Hjemmet maa afholde sig fra at arbejde, fritagne for at betale Bidrag. Under Tjenstfrihed uden Lønning indtil 21 Dage og under Indkaldelse til Militærtjeneste, naar Lønningen herunder bortfalder, indtræder ligeledes Fritagelse for at betale Bidrag.

§ 6.

Sygehjælpens Omfang i personlig Henseende.

1. I Sygdomstilfælde yder Sygekassen Hjælp efter de nedenfor i §§ 7—9 givne Regler til Medlemmerne for dem selv, deres Hustru, Børn under 18 Aar, der have stadigt Ophold hos Forældrene, samt til 1 bestemt forud opgiven Person, der har fast Ophold i Huset som uforsørget Barn over 18 Aar, der ikke betaler for sig, og hvis Fortjeneste ikke overstiger 40 Kr. maanedlig, eller som virkelig fæstet og lønnet Tyende, der ved Indmeldelsen ikke er fyldt 50 Aar.

Undtagelsesvis, og naar Forholdene særlig tale derfor, kan Styrelsen efter derom fremsat Andragende udvide denne Bestemmelse til — i Stedet for et Barn over 18 Aar eller et Tyende — at gælde en anmeldt nær Slægtning eller en anden Person, der hos Enkemænd erstatter Husmoderen.

Til Børn henregnes egne Børn, Stedbørn og Adoptivbørn, men ikke *Plejebørn*.

2. For Børn over 18 Aar og for Tyender, der ikke anmeldes til Optagelse ved Tjenestens Tiltrædelse, samt for Personer, der undtagelsesvis have Adgang til Optagelse, kræves ved Indmeldelsen Helbredsattest, som angivet i § 3, 1. Saadan Attest er dog ikke fornøden, naar et hjemmeværende Barns Indmeldelse i Sygekassen sker umiddelbart ved det fyldte 18 Aar. Ved Indmeldelse af Tyende skal fulde Navn, Alder og Fæstetid (maanedsvis, halvaarsvis, o. s. v.) samt Datoen for Tjenestens Tiltrædelse opgives.

3. Forekommende Tvivlsspørgsmaal om, hvorvidt de Betingelser, som ifølge nærværende § give Adgang til Kassens Goder, ere til Stede eller ikke, afgøres af Kassens Styrelse.

§ 7.

Lægetilsyn og Medicin. Barselhjælp.

1. Medlemmerne have i Sygdomstilfælde Ret til for dem selv og deres Husstand (jfr. § 6) at fordre Tilsyn af Jernbanelægen i det Sygedistrikt, hvori de bo — for saa vidt de ikke have anmeldt at ville benytte en privat antagen Læge — og af de af Sygekassen antagne Specialister efter de herfor givne særlige Forskrifter, samt med de i § 9 nævnte Undtagelser fri Medicin, ordineret af en af de nævnte Læger, og Halvdelen af Betalingen for Medicin, ordineret af anmeldt privat Læge, for saa vidt denne da ikke tillige er Jernbanelæge eller en af Sygekassen antagen Specialist. Medicinen maa være af en saadan Beskaffenhed, at den skal haves fra et Apotek, og bør saa vidt muligt tages fra et af de Apoteker, med hvilke Sygekassen har Akkord.

Medicinglas, Flasker og Krukker betales *ikke* af Sygekassen, og Medlemmerne maa derfor, naar de henvende sig paa Apoteket, selv medbringe denne Emballage, hvis de ville undgaa at betale for den.

Medlemmer, der have anmeldt privat Læge for sig og Husstand, ville faa Udgiften godtgjort aarligt bagud, for saa vidt det ved Regning godtgøres, at Honorar er betalt; Godtgørelsen kan dog ikke overstige det Beløb, som Sygekassens Honorar for dem til Jernbanelægen vilde have udgjort. Kvitterede Regninger for det forløbne Aar (1. April—31. Marts) indsendes til Sygekassen inden 15. April.

2. For at Udgiften til Ordination (Medicin, Hospitalsophold m. v.) af en privat antagen Læge kan afholdes af Sygekassen, maa Medlemmet forinden have anmeldt Lægens Navn for Styrelsen. Et Medlem kan i et og samme Regnskabsaar uden Styrelsens Samtykke kun benytte en og den samme Læge til Ordination af Medicin paa Sygekassens Regning, og saa vel Lægen som Medlemmet skulle være de Regler underkastede, som Styrelsen til Forebyggelse af Misbrug maatte foreskrive i denne Henseende.

3. Tilsyn i Hjemmet af Jernbanelægen kunne de i § 2, 1 b, c, 2 og 3 omhandlede forhenværende ansatte og Enker kun forlange, naar de bo i en kortere Afstand end ¼ Mil fra en af Statsbanernes Stationer. Det samme kan bestemmes af Styrelsen over for de i § 2, 1 a omhandlede ansatte m. fl., der bosætte sig uforholdsmæssigt langt borte fra nogen Jernbanelæges Bopæl.

4. Sygekassens Forpligtelse til i Sygdomstilfælde at skaffe fri Lægehjælp bortfalder dog, naar Styrelsen ikke ser sig i Stand til i et Sygedistrikt at træffe Overenskomst med Læge paa de sædvanlige Vilkaar. I saa Tilfælde er Distriktets Medlemmer berettigede til midlertidigt at udtræde af Kassen eller anmelde en privat Læge, som da kan foreskrive Medicin m. m. for Sygekassens Regning. Er Betalingen til de privat antagne Læger tilsammen mindre end eller lig med den Sum, som regelmæssigt skulde have været udredet til Jernbanelægen i Distriktet, godtgør Sygekassen hele Beløbet; er den større, godtgøres der efter nærmere af Styrelsen fastsatte Regler de Medlemmer, der have maattet søge Læge, mindst en saa stor Sum, som normalt vilde have været at udrede til Jernbanelægen i Sygedistriktet, alt, for saa vidt og i det Omfang det ved Regning godtgøres, at Honorar er betalt.

5. Ved Medlemmers Hustruers eller kvindelige Medlemmers Barnefødsel betaler Sygekassen en Barselhjælp af 10 Kr. pr. Barn. Hvor der ved Fødsel (eller Abort) udfordres øjeblikkelig Lægehjælp, betaler Sygekassen desuden indtil 15 Kr. til Bestridelse heraf, og Medlemmerne have da frit Valg imellem, om de ville benytte Jernbanelægen eller andre Læger.

§ 8.

Sygehuspleje.

1. Naar et Medlem ønsker, at enten han selv eller et af de i Henhold til § 6 til Behandling paa Sygekassens Regning berettigede Medlemmer af hans Hus-

stand skal indlægges paa det stedlige offentlige Sygehus, og erhverver vedkommende Læges Vidnesbyrd om, at dette for Sygdommens hensigtsmæssige Behandling eller af andre Hensyn er nødvendigt, da udreder Sygekassen i indtil 6 Maaneder de med Patientens Kur og Pleje paa Fællesstue (almindelig Forplejning) i Sygehuset forbundne Udgifter, for saa vidt Sygdommen ikke henhører til dem, som behandles paa det offentliges Bekostning.

2. Ethvert Medlem af Sygekassen er forpligtet til at lade sig og de til hans Husstand hørende Medlemmer, som have Adgang til Forplejning paa Sygekassens Regning, indlægge paa offentligt Sygehus, naar vedkommende Læge erklærer det for nødvendigt. I Tilfælde af Vægring taber vedkommende sin Ret til Hjælp af Sygekassen i Anledning af den paagældende Sygdom; dog kan Styrelsen efter derom fremsat Andragende, dersom særlige Grunde tale derfor, tilstaa Hjælp.

§ 9.

Sygeudgifter, som kun betingelsesvis eller slet ikke afholdes af Kassen.

1. a) Maskiner, Apparater, kunstige Lemmer, Bandager; samt til stadigt eller langvarigt Brug: Bind, engelsk Charpi, Vat o. lign.; endvidere de nødvendigste Barselartikler;
   b) Mineralvande, Luftklokke, Bade, Massage, Sygegymnastik, elektrisk Behandling, Leje af Elektriser-Maskiner, Røntgen-Fotografering, Røntgenbehandling, Lysbehandling;
   c) Medikamenter i dyrere Former end nødvendigt. Dette gælder saaledes Medikamenter i Kapsler, medmindre der er en absolut Nødvendighed for at give Stoffet paa denne Maade (f. Eks. Balsamum copaivæ og Aetheroleum therebinthinæ); endvidere Tabletter o. lign. med Stoffer af den organotherapeutiske Gruppe samt Arkana;
   d) Styrkende Midler som: Maltpræparater, Børnemel, Glutenbrød, Kødpulver, Kakao o. lign., der nærmest maa henregnes til Ernæringsmidler, endvidere alle Slags Bitter og Spirituosa, naar de ikke anvendes som Medicin under akute Sygdomme;
   e) Kur og Pleje paa Sygehus i længere samlet Tid end 6 Maaneder; Indlæggelse paa andre Sygehuse end det stedlige offentlige eller paa andet end Fællesstue (almindelig Forplejning); Indlæggelse paa private Klinikker; Pleje paa Sanatorier, Rekonvalescenthjem eller overhovedet andetsteds uden for Hjemmet end i § 8, 1 angivet; Behandling af fremmede Læger og den af disse foreskrevne Medicin.

Saadanne Udgifter kunne, for saa vidt Sygekassens Midler tillade det, delvis eller, hvor Omstændighederne tale derfor, helt bevilges af Styrelsen efter derom fremsat særligt Andragende, *hvilket*, hvor Sygdommen tillader det, *maa ske* f o r u d.

Andragender, til hvilke Blanketter faas ved Henvendelse til Jernbanelægen eller nærmeste tjenstlige foresatte, indsendes *direkte* til Sygekassen efter at være paategnet af Jernbanelægen eller anmeldt Privatlæge.

2. Udgifter til Betaling af Sygeplejere og Sygeplejersker i Hjemmet kan kun ventes udredet af Kassen i saadanne Tilfælde, hvor Patienten efter Lægens Erklæring paa Grund af Sygdommens Beskaffenhed ikke kan taale Transporten til et Sygehus og ikke uden saadan Hjælp kan faa den fornødne Pleje i Hjemmet, og i øvrigt under de i Punkt 1, næstsidste Stykke, angivne Forhold.

3. Som Sygeudgifter, der overhovedet ikke udredes af Sygekassen, skulle særlig fremhæves Udgifter til Ophold paa Fødehjem (rent undtagelsesvis kan saadanne dog bevilges, for saa vidt de ere foranledigede ved en pathologisk Fødsel, som ikke har kunnet gennemføres i Hjemmet eller som har udsat Moderens eller Barnets Liv for Fare), Tandudtrækning (udføres denne af Jernbanelægerne, sker den uden Udgift for Interessenten), Plombering og alt vedrørende kunstige Tænder; Gummilærred, Voksdug o. l. til Sengeunderlag samt Fødepakker; endvidere Briller, Hørerør, Sygevogne; Medicinglas, Flasker, Spytteflasker, Pipetter, Krukker, Pensler og Thermometre; Søbade, Badeapparater i Hjemmet, fremdeles egentlige Nærings-

midler saasom Mælk, Æg, Kød og Brød; Sodapastiller, Brystsukker samt Hjælp til Husgerning under Sygdom.

4. Godtgørelse fra Medlemmerne til Sygekassen for hafte Udlæg indeholdes ved Statsbanernes Foranstaltning i de paagældendes Lønning, Pension Understøttelse eller Ventepenge eller indbetales til Statsbanernes Kassekontor i Aarhus efter tilsendt Opgørelse. Det Medlem, der ikke opfylder sine Forpligtelser i sidstnævnte Henseende, kan udelukkes af Kassen.

§ 10.

Begravelseshjælp.

1. I Tilfælde af Død gives følgende Bidrag til Bestridelse af Udgifter ved Begravelsen:

A. For de under § 2, 1 a, b — jfr. 2 og 3 — omhandlede ansatte og forhenværende ansatte:

a) Naar de selv afgaa ved Døden, 8 pCt. af det Beløb, hvoraf de i det sidste Aar have svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 200 Kr., og ikke under 80 Kr.

b) Naar deres Hustru eller hjemmeværende Børn over 14 indtil 18 Aar afgaa ved Døden, 5 pCt. af det Beløb, hvoraf der i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 100 Kr. og — for Hustruens Vedkommende — ikke under 60 Kr.

c) Naar mindre hjemmeværende Børn afgaa ved Døden:

for et Barn indtil ½ Aar	.....	6 Kr.
— — paa ½ til 5 Aar	.....	10 —
— — — 5 - 8 —	.....	16 —
— — — 8 - 14 —	.....	24 —

dog ikke over 4 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen.

B. For de under § 2, 1 c — jfr. 2 og 3 — omhandlede Enker:

a) Naar de selv eller deres hjemmeværende Børn over 14 indtil 18 Aar afgaa ved Døden, 5 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 100 Kr. og — for Enkens Vedkommende — ikke under 60 Kr.

b) Naar mindre hjemmeværende Børn afgaa ved Døden:

for et Barn indtil ½ Aar	.....	6 Kr.
— — paa ½ til 5 Aar	.....	10 —
— — — 5 - 8 —	.....	16 —
— — — 8 - 14 —	.....	24 —

dog ikke over 4 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen.

2. For dag- og timelønnede, der have været sygemeldte i Løbet af det sidste Aar, lægges dog ikke det Beløb til Grund, hvoraf der virkelig er svaret Bidrag i det sidste Aar, men derimod det Beløb, som vedkommende vilde have svaret af, dersom han ikke havde været syg. Har et Medlem ikke svaret Bidrag i et Aar, beregnes Begravelseshjælpen af den Løn, som han normalt vilde have oppebaaret.

§ 11.

Rettighedernes Ophør.

1. Medlemmerne tabe straks Adgangen til de med Kassen forbundne Fordele, naar de ophøre at være Medlemmer, medmindre de afskediges af Tjenesten paa Grund af Sygdom, i hvilket Fald de for deres egen Person nyde godt af de med Kassen forbundne Fordele 1 Maaned efter Afskedigelsen eller, for saa vidt de forplejes paa Sygehus eller andetsteds uden for Hjemmet, indtil det Tidspunkt, til hvilket Kassen ifølge § 8 eller § 9, 1 e helt eller delvis betaler for deres Forplejning; med Hensyn til Lægehjælp i Hjemmet dog kun, hvis de tage Ophold i kortere Afstand

end ¼ Mil fra en af Banens Stationer. Den omhandlede Adgang til at faa Sygehjælp efter Udtrædelsen af Kassen er dog betinget af, at den paagældende er udelukket fra at være Medlem af Kassen efter Afskedigelsen.

2. For Medlemmers Tyende betaler Sygekassen ikke Omkostninger ved Pleje uden for Hjemmet ud over det Tidspunkt, til hvilket Tyendet er opsagt eller lovligt kunde være opsagt af sin Tjeneste hos Medlemmet.

§ 12.

Kassens Indtægter.

Sygekassens Indtægter ere:

a) Medlemmernes Bidrag, se § 5.
b) Statens kontante Tilskud:
   1. 4 Kr. aarligt pr. gift og 2 Kr. pr. ugift Medlem af Sygekasserne ved det foregaaende Finansaars Begyndelse, samt $^1/_5$ af dette Aars samlede Medlemsbidrag. Beløbet bevilges i en samlet Sum til Statsbanernes 2 Sygekasser og fordeles forlods med 39,000 Kr. til den jydsk-fynske Sygekasse og med 16,000 Kr. til den sjælland-falsterske Sygekasse. Resten fordeles mellem Sygekasserne efter Personantallet.
   2. Refusion fra Staten af det Beløb, som Sygekassen maa betale mere for Sygehuspleje end statsanerkendte Sygekasser for saadanne Patienter, hvis økonomiske Forhold hjemle dem Ret til Optagelse i en statsanerkendt Kasse.
c) Bøder.
d) Nettoprovenuet ved Salg af fundne Sager.
e) Indtægt af Adgangskort til Banelinien.
f) Græsleje af de Statsbanerne i Jylland og Fyn tilhørende Skraaninger og Sikkerhedsbælter og andre Indtægter af de Statsbanerne dèr overladte, men ikke af samme benyttede Arealer.
g) Andre tilfældige Indtægter.

§ 13.

Statsbanernes Hjælp ved Udførelsen af Sygekassens Forretninger.

1. Statsbanerne besørge for Sygekassen: Kassens Kontorforretninger, Bogholderi- og Kassererforretningerne, Indeholdelse i Lønning, Pension, Understøttelse og Ventepenge af Medlemsbidrag m. m., Fribefordring pr. Jernbane af Medlemmer til Besøg hos Jernbanelægerne og Specialister, med hvem Sygekassen har Akkord (ikke Tandlæger), til Indlæggelse paa Hospitaler og for at benytte Bade, Massage m. m., Begæringer om Lægehjælp fra Medlemmer til Jernbanelæger, om Befordring for Jernbanelæger fra Stationen til den syges Opholdsssted og om Transport af syge Medlemmer, Befordring af Recepter, Medicin m. m., Inddragelse af Medlemskort fra afgaaede eller forflyttede Medlemmer og Udlevering af nye Medlemskort, Indsendelse til Sygekassen af aarlige Medlemsfortegnelser, Indberetning snarest mulig om forefalden Til- og Afgang samt Forflyttelse blandt Sygekassens Medlemmer, Fordeling til Medlemmerne af Sygekassens Cirkulærer og andre Meddelelser m. m. (gennem Kassekontorerne for de Medlemmers Vedkommende, der dersteds faa udbetalt Pension). Alle Forsendelser (Breve, Penge, Regnskabssager o. s. v.) vedrørende Sygekassens Anliggender — mellem Kassens Styrelse og Medlemmerne samt Kassens Læger — befordres med Togene som jernbanetjenstlige Sager.

2. Statsbanerne tilstaa Sygekassens Jernbanelæger og faste Specialister samt Styrelsens Medlemmer Frikort til samtlige Statsbaner (2den Vognklasse). Endvidere fornøden fri Befordring (2den Vognklasse) for vikarierende Læger. Det lægekyndige Medlem af Styrelsen erholder Frikort til 1ste Vognklasse.

3. Statsbanerne tilstaa Medlemmer af Styrelsen fornøden Tjenstfrihed til Deltagelse i Styrelsens Møder samt Rejser i Sygekassens Anliggender.

§ 14.

Kassens Styrelse.

1. Kassens Styrelse bestaar af en Formand, der vælges af Statsbanernes Generaldirektør, 7 Styrelsesmedlemmer, der vælges af Sygekassens Medlemmer efter nedenstaaende Regler, samt endvidere af et lægekyndigt Medlem, der ikke maa være Jernbanelæge, og vælges af Styrelsen for samme Tidsrum som denne.

Valget af Styrelsesmedlemmer sker efter Reglerne for Forholdstalsvalg og udskrives af Formanden i Midten af September Maaned ved Bekendtgørelse i Jernbanefagbladene efter Styrelsens Bestemmelse. Kandidatlister, underskrevne af 25—30 Medlemmer, skulle være Formanden i Hænde inden den 4. Oktober, hvorefter der senest den 24. Oktober udsendes til Fordeling til hvert Medlem af Sygekassen en Fortegnelse over rettidigt modtagne og af Valgudvalget godkendte Lister og de paa disse opførte Kandidater samt en Stemmeseddel med tilhørende Konvolut. Stemmesedlerne skulle være indsendte til Sygekassens Formand senest den 20. November.

En Kandidatliste kan indeholde færre Navne end det Antal Styrelsesmedlemmer (ved almindelig Valg 7), der skal vælges, derimod er den ugyldig, hvis den indeholder flere Navne. Kandidaterne skulle være saa bestemt betegnede ved For- og Efternavn, Stilling, Bopæl og Sygekasse Nr., at der ikke kan finde Forveksling Sted med noget andet valgbart Medlem. Er nogen af de paa Listen opførte Kandidater ikke valgbare, eller er en Kandidat saa utilstrækkelig betegnet, at det ikke kan skønnes, til hvilket Medlem der sigtes, udstryges hans Navn af Listen. En Meddelelse om, at en Kandidat er slettet af en Liste, tilstilles den Stiller, der har indsendt Listen.

Kandidatlisterne forsynes paa Fortegnelsen med et Bogstav A, B, C o. s. v. efter den Orden, hvori de ere tilgaaede Formanden, og paa hver Liste sættes Nr. 1, 2, 3 o. s. v. foran Kandidaternes Navne i den Rækkefølge, hvori de af Stillerne ere opførte. Stemmesedlen indeholder kun de paagældende Kandidatlisters Betegnelse (ikke de enkelte Kandidaters Navne).

Afstemningen foregaar ved, at Medlemmet paa Stemmesedlen sætter et Kryds ud for den Kandidatliste, han ønsker valgt. Stemmesedlen underskrives med Navn, Stilling, Tjenestested og Sygekasse Nr. og indsendes til Sygekassen i den tilsendte Konvolut. Saafremt Sygekasse Nr. ikke er anført eller er urigtigt, er Stemmesedlen ugyldig.

Antallet af valgte Kandidater paa hver Liste udregnes efter Reglerne ved kommunale Valg, efter hvis Regler der ligeledes i Tvivlstilfælde forholdes med Hensyn til andre Spørgsmaal vedrørende Valget.

De ikke valgte Kandidater paa en Liste ere Suppleanter for de paa samme Liste valgte i Tilfælde af Afgang i en Valgperiode.

Ved Vakance eller midlertidigt Forfald af et Styrelsesmedlem indtræder Suppleanten i Styrelsen i vedkommendes Sted.

Ethvert Medlem af Kassen er valgbar, og Valgene ere fri mellem samtlige Medlemmer. Valgene ske paa 4 Aar og regnes fra 1. Januar. Den, der vælges, er pligtig til at modtage Valget, medmindre han fritages af Kassens Styrelse.

Valgene ledes af et Valgudvalg, bestaaende af Formanden og 2 af Styrelsen valgte Medlemmer.

2. For Rejser, som Styrelsens Medlemmer foretage i Sygekassens Anliggender ifølge Formandens eller Styrelsens Mandat, ydes en Godtgørelse af 4 Kr. pr. Dag, som, naar Overnatning eller Rejse om Natten finder Sted, forhøjes til 7 Kr. pr. Døgn.

Til dag- og timelønnede Styrelsesmedlemmer ydes derhos Godtgørelse for Tab af Arbejdsløn, beregnet efter den normerede Dag- respektive Timeløn.

Honorar til det lægekyndige Medlem af Styrelsen for hans Arbejde i Sygekassen kan tilstaas efter dertil af Ministeriet given Tilladelse.

§ 15.

Styrelsens Myndighed.

Styrelsen tager endelig Beslutning om alle Kassen vedkommende Anliggender inden for Grænsen af disse Vedtægter.

Styrelsen inddeler Banen i Sygedistrikter, fastsætter Antallet af Jernbanelæger (herunder faste Specialister), antager og afskediger Jernbanelægerne og fastsætter disses Instrukser samt Lønforhold. Antallet af Læger kan dog af Hensyn til Frikortets Udstedelse ikke forøges, forinden Generaldirektørens Samtykke er indhentet.

Styrelsen samles mindst 2 Gange aarligt og i øvrigt saa ofte, som Formanden finder det fornødent, eller et Møde fordres afholdt af mindst 3 Styrelsesmedlemmer.

Et Styrelsesmøde er ikke bemyndiget til at tage Beslutninger om Kassens Anliggender, medmindre samtlige Medlemmer eller disses Suppleanter ere tilsagte til Mødet, og mindst 5 foruden Formanden ere til Stede.

Ved Ansættelse af Jernbanelæger og Valg af lægekyndigt Medlem fordres absolut Stemmeflerhed af de voterende, hvorimod alle andre Anliggender afgøres ved simpel Majoritet. I Tilfælde af Stemmelighed gør Formandens Stemme Udslaget.

Sager, der ikke kunne afvente et Styrelsesmøde, kunne afgøres ved skriftlig Stemmegivning overensstemmende med de ovenfor givne Regler. Ved skriftlig Afstemning voterer det lægekyndige Medlem i Reglen først, derefter det eller de Medlemmer, inden for hvis Kreds Sagen er rejst eller nærmest henhører.

Alle løbende Sager, som kunne afgøres i Overensstemmelse med Vedtægterne og Styrelsens Beslutninger, besørges af Formanden.

§ 16.

Kassens Formue. Revision.

Kassens Formue opbevares i Statsbanernes Kassekontor i Aarhus.

Revisionen sker ved tvende Medlemmer, hvoraf den ene vælges af Generaldirektøren, den anden af Styrelsen uden for dennes Midte. Revisorerne honoreres hver med 100 Kr. aarlig. De gjorte Udsættelser decideres af den samlede Styrelse, i Henhold til hvis Beslutninger Formanden meddeler Bogholderkontoret Decharge for Regnskabet.

Alle løbende Udgifter afholdes efter Udgiftsordre af Formanden; ingen ekstraordinær Udgift maa finde Sted uden Styrelsens Samtykke.

§ 17.

Afgørelse af Tvivlsspørgsmaal.

Alle tvivlsomme Spørgsmaal, hvis Afgørelse falder uden for Vedtægterne, indstilles af Styrelsen til Ministeriet for offentlige Arbejder, ved hvis Afgørelse det skal have sit endelige Forblivende.

§ 18.

Vedtægtsforandringer.

Forandringer i nærværende Vedtægter kunne kun vedtages i et lovligt indvarslet Styrelsesmøde med mindst 5 Stemmer. De skulle for at være gyldige approberes af Ministeriet for offentlige Arbejder.

§ 19.

Vedtægternes Ikrafttræden. Overgangsbestemmelser.

1. Nærværende Vedtægter træde i Kraft den
2. De Pensionister og Enker, der den 1. April 1907 vare Medlemmer, vedblive at svare deres hidtidige Medlemsbidrag.

Forslag til Vedtægter

for

Statsbanepersonalets sjælland-falsterske Sygekasse.

(Vedtagne af Sygekassens Repræsentantskab den 2. December 1909).

§ 1.

Kassens Formaal.

Kassens Formaal er i Overensstemmelse med de efterfølgende Regler at yde:

a. Hjælp i Sygdomstilfælde,
b. Begravelseshjælp.

§ 2.

Kassens Medlemmer.

Adgang til at være Medlemmer af Kassen have:

1. a) alle ved Statsbanerne ansatte samt Aspiranter, Stationsarbejdere og Lærlinge under Maskinafdelingen,
   b) alle, der afgaa af Statsbanernes Tjeneste med Pension eller Ventepenge, for saa vidt de ved Afgangen vare Medlemmer af Kassen og uden Afbrydelse fortsætte Forholdet til denne,
   c) alle pensionerede Enker efter ansatte ved Statsbanerne eller efter pensionerede ansatte, for saa vidt Manden ved sin Død var Medlem af Sygekassen, og Enken uden Afbrydelse fortsætter Forholdet til denne. Endvidere under samme Betingelser Enker efter de under Punkt 3 nævnte afskedigede Tjenestemænd.

2. Lige med de under 1. b og c nævnte Pensionister og pensionerede Enker regnes under for øvrigt lige Vilkaar de, der oppebære Understøttelse i Henhold til § 20 IV i Lov af 12. April 1892 om Statsbanernes Ordning, og de, der (henholdsvis hvis Mænd) have valgt at forblive under Bestemmelserne af 10. Maj 1869, om Alderdomsforsørgelse m. v. og som ved deres Afgang (henholdsvis ved Mandens Død) have faaet det opsparede Beløb med Driftens Tilskud udbetalt eller anvendt til Forsørgelse.

3. Medlemmer, som afskediges af Statsbanernes Tjeneste uden Pension, og som enten selv eller for deres Hustrus Vedkommende paa Grund af Sygdom eller Alder ere saaledes stillede, at de ikke kunne indtræde i en anerkendt Sygekasse og derfor ønske at forblive i Kassen, kunne, naar de ikke ere afskedigede paa Grund af en i det offentlige Omdømme vanærende Handling, af Sygekassens Styrelse efter derom umiddelbart efter Afskedigelsen indgiven Ansøgning gen-

optages i Kassen. Det her anførte gælder ogsaa for Medlemmer, som ere underkastede Bestemmelserne om Alderdomsforsørgelse af 10. Maj 1869, og som ved Afskedigelsen ikke faa udbetalt Driftens Tilskud til Alderdomsforsørgelsen.

§ 3.

Ind- og Udtrædelse.

1. Indtrædelse i Kassen er, for saa vidt den ikke finder Sted umiddelbart ved Ansættelsen i Statsbanernes Tjeneste eller Antagelse i en af de i § 2, 1 a særlig nævnte Stillinger, betinget af, at vedkommende ikke er fyldt 45 Aar og ved Attest fra en af Sygekassens Læger godtgør, at han for Øjeblikket er rask og ikke lider af nogen betydeligere kronisk eller uhelbredelig Sygdom.

Indtrædelsen sker ved skriftlig Anmeldelse — eventuelt bilagt foran nævnte Lægeattest — for Sygekassens Styrelse og regnes for ansatte fra Begyndelsen af den derefter følgende Lønningstermin. For Enkers Vedkommende regnes Indtrædelsen eventuelt fra Dagen efter Mandens Død. Medlemsbidrag beregnes hende dog først fra den 1. i den paafølgende Maaned, medmindre hun faar Pension fra et tidligere Tidspunkt.

Nye Medlemmer kunne ikke nyde godt af de Fordele, Kassen yder, før 4 Uger efter deres Indmeldelse, og gifte Medlemmer, der ikke indmelde sig samtidig med Ansættelsen, først 8 Uger efter Indmeldelsen, og blive i alle Tilfælde først berettigede til Hjælp af Kassen, naar de have betalt Bidrag henholdsvis for 4 eller 8 Uger. Ved indtrædende Sygdom, foranlediget ved Ulykkestilfælde i Statsbanernes Tjeneste, bortfalder dog omhandlede Tidsfrist ligesom ogsaa for Medlemmer, der i Henhold til § 7, 4 midlertidigt ere udtraadte af Kassen.

Medlemmer af den jydsk-fynske Sygekasse, der flytte til Sjælland—Falster, fortsætte deres Medlemsret, medmindre de udtrykkeligt erklære, at de ikke ønske at være Medlem.

2. Medlemmer, der udtræde af Statsbanernes Tjeneste uden ifølge § 2 at have Adgang til Kassen, eller som miste deres Pension eller Understøttelse, ophøre samtidigt hermed at være Medlemmer af Sygekassen (jfr. dog § 11). I alle andre Tilfælde kan Udtrædelse af Kassen kun ske ved Udgangen af et Regnskabsaar (31. Marts) og med 1 Maaneds skriftligt Varsel.

Medlemmer, der af anden Aarsag end den i § 7, 4 nævnte have udmeldt sig af Kassen, eller som ere udslettede i Henhold til § 5, 8 eller § 9, 4, kunne kun genoptages med Styrelsens Samtykke og mod at præstere den foran under Punkt 1 omhandlede Helbredsattest.

3. Medlemmer, som ved Udtrædelse af Tjenesten opfylde Betingelserne i § 2, saa vel som Enker, der opfylde de givne Betingelser, fortsætte Medlemsforholdet til Sygekassen, indtil dette ophører paa en af de under ovenstaaende Punkt 2 angivne Maader, medmindre de straks ved deres Udtrædelse af Tjenesten (henholdsvis ved det Tidspunkt, da de blive Enker) fremsætte Begæring om at udtræde af Kassen.

§ 4.

Medlemskort. Anmeldelse af Forandring i Husstand m. v.

1. Alle Medlemmer forsynes med et Medlemskort samt Kassens Vedtægter. Medlemskortet skal tilbageleveres ved Udtrædelsen af Kassen. Hvis Kortet ikke leveres tilbage, eller hvis der maa udstedes Duplikat, betales en Erstatning af 50 Øre, som tilfalder Sygekassen.

2. Medlemmerne ere pligtige til uopholdelig *direkte* til Sygekassen at anmelde enhver Forandring i deres Forhold til Kassen, Indgaaelse eller Ophævelse af Ægteskab, Til- og Afgang af hjemmeværende Børn, Bopælsforandring for de i København og Frederiksberg bosatte, Forandring i Tyendeforholdet o. lign.

Ved Forandring af Stilling, Flytning til nyt Lægedistrikt, Anmeldelse af privat Læge, Forandring i Tyendeforhold eller med Hensyn til hjemmeværende Børn over 18 Aar skal Sygekortet samtidig med Anmeldelsen indsendes til Rettelse eller Fornyelse.

Medlemmer, der undlade at give de fornævnte Anmeldelser, ville, for saa vidt der derved paaføres Sygekassen Ekstraudgifter til Lægehonorar, efter tilstillet Opgørelse have at erstatte Sygekassen saadan Udgift.

§ 5.

Medlemmernes Bidrag.

1. De i § 2, 1 a omhandlede ansatte m. fl. svare i Medlemsbidrag 1½ pCt. af deres Løn og Emolumenter.

2. De i § 2, 1 b — jfr. 2 — omhandlede forhenværende ansatte svare 1½ pCt. af den Indtægt, hvoraf deres Pension eller Ventepenge ere beregnede, eller hvoraf de ved deres Afsked svarede Bidrag til Alderdomsforsørgelsen.

3. De i § 2, 1 c — jfr. 2 — omhandlede Enker svare Halvdelen af det Bidrag, deres afdøde Mænd have svaret eller ifølge fornævnte Punkt 2 vilde have haft at svare.

4. De i § 2, Punkt 3, omhandlede afskedigede Tjenestemænd svare samme Medlemsbidrag som forinden Afskedigelsen.

5. For de maanedslønnede Medlemmer, henhørende under Gruppe A, beregnes Bidraget af den ifølge Lov om Statsbanernes Ordning (Optryk af 27. Maj 1908, § 29 c) pensionsgivende Indtægt samt af Honorarer. Bidraget for maanedslønnede Medlemmer, henhørende under Gruppe B, beregnes af Løn og Honorarer.

6. De dag- eller timelønnede svare Bidrag saa vel af Dag- eller Timeløn — herunder Overtidsbetaling — som af Betaling for Akkordarbejder. I Tilfælde af Tjenstfrihed over 21 Dage svares Bidrag af den normerede faste Dag- og Timeløn.

7. Stationsarbejderne svare Bidrag af Lønnen.

8. For saa vidt Medlemmerne faa Lønning, Pension, Understøttelse eller Ventepenge udbetalt af Banerne, indeholdes Bidragene heri ved Statsbanernes Foranledning. Alle øvrige sørge selv for, at Beløbene indbetales til Statsbanernes Kassekontor i København forud for hver Maaned, og kunne betragtes som udtraadte, dersom Bidragene ikke indkomme i rette Tid. De dag- og timelønnede maa ligeledes ved Tjenstfrihed uden Løn over 21 Dage selv sørge for umiddelbart efter hver to-ugentlige Lønningsperiode at indbetale Bidraget for den forløbne Periode til vedkommende Kreds- eller Værkstedsbestyrer, for saa vidt der ikke ved Tjenstfrihedens Tilstaaelse maatte være truffet anden Bestemmelse.

9. Betalte Bidrag tilbagebetales ikke.

10. De med Dag- eller Timeløn ansatte eller antagne ere for det Tidsrum, i hvilket de af Jernbanelægen eller anmeldt privat Læge ere sygemeldte, eller i hvilket de miste Lønningen, naar de efter Paalæg paa Grund af smitsom Sygdom i Hjemmet maa afholde sig fra at arbejde, fritagne for at betale Bidrag. Under Tjenstfrihed uden Lønning indtil 21 Dage og under Indkaldelse til Militærtjeneste, naar Lønningen herunder bortfalder, indtræder ligeledes Fritagelse for at betale Bidrag.

§ 6.

Sygehjælpens Omfang i personlig Henseende.

1. I Sygdomstilfælde yder Sygekassen Hjælp efter de nedenfor i §§ 7—9 givne Regler til Medlemmerne for dem selv, deres Hustru, Børn under 18 Aar, der have stadigt Ophold hos Forældrene, samt til 1 bestemt forud opgiven Person, der har fast Ophold i Huset som uforsørget Barn over 18 Aar, der ikke betaler for sig, og hvis Fortjeneste ikke overstiger 40 Kr. maanedlig, eller som virkelig fæstet og lønnet Tyende, der ved Indmeldelsen ikke er fyldt 50 Aar.

Undtagelsesvis, og naar Forholdene særlig tale derfor, kan Styrelsen efter derom fremsat Andragende udvide denne Bestemmelse til — i Stedet for et Barn over 10 Aar eller et Tyende — at gælde en anmeldt nær Slægtning eller en anden Person, der hos Enkemænd erstatter Husmoderen.

Til Børn henregnes egne Børn, Stedbørn og Adoptivbørn, men ikke *Plejebørn*.

2. For Børn over 18 Aar og for Tyender, der ikke anmeldes til Optagelse ved Tjenestens Tiltrædelse, samt for Personer, der undtagelsesvis have Adgang til Optagelse, kræves ved Indmeldelsen Helbredsattest, som angivet i § 3, 1. Saadan Attest er dog ikke fornøden, naar et hjemmeværende Barns Indmeldelse i Sygekassen sker umiddelbart ved det fyldte 18. Aar. Ved Indmeldelse af Tyende skal fulde Navn, Alder og Fæstetid (maanedsvis, halvaarsvis o. s. v.) samt Datoen for Tjenestens Tiltrædelse opgives.

3. Forekommende Tvivlsspørgsmaal om, hvorvidt de Betingelser, som ifølge nærværende § give Adgang til Kassens Goder, ere til Stede eller ikke, afgøres af Kassens Styrelse.

§ 7.

Lægetilsyn og Medicin. Barselhjælp.

1. Medlemmerne have i Sygdomstilfælde Ret til for dem selv og deres Husstand (jfr. § 6) at fordre Tilsyn af Jernbanelægen i det Sygedistrikt, hvori de bo — for saa vidt de ikke have anmeldt at ville benytte en privat antagen Læge — og af de af Sygekassen antagne Specialister efter de herfor givne særlige Forskrifter, samt med de i § 9 nævnte Undtagelser fri Medicin, ordineret af en af de nævnte Læger, og Halvdelen af Betalingen for Medicin, ordineret af anmeldt privat Læge, for saa vidt denne da ikke tillige er Jernbanelæge eller en af Sygekassen antagen Specialist. Medicinen maa være af en saadan Beskaffenhed, at den skal haves fra et Apotek, og bør saa vidt muligt tages fra et af de Apoteker, med hvilke Sygekassen har Akkord.

Medicinglas, Flasker og Krukker betales *ikke* af Sygekassen, og Medlemmerne maa derfor, naar de henvende sig paa Apoteket, selv medbringe denne Emballage, hvis de ville undgaa at betale for den.

Medlemmer, der have anmeldt privat Læge for sig og Husstand, ville faa Udgiften godtgjort aarligt bagud, for saa vidt det ved Regning godtgøres, at Honorar er betalt; Godtgørelsen kan dog ikke overstige det Beløb, som Sygekassens Honorar for dem til Jernbanelægen vilde have udgjort. Kvitterede Regninger for det forløbne Aar (1. April—31. Marts) indsendes til Sygekassen inden 15. April.

2. For at Udgiften til Ordination (Medicin, Hospitalsophold m. v.) af en privat antagen Læge kan afholdes af Sygekassen, maa Medlemmet forinden have anmeldt Lægens Navn for Styrelsen. Et Medlem kan i et og samme Regnskabsaar uden Styrelsens Samtykke kun benytte en og den samme Læge til Ordination af Medicin paa Sygekassens Regning, og saa vel Lægen som Medlemmet skulle være de Regler underkastede, som Styrelsen til Forebyggelse af Misbrug maatte foreskrive i denne Henseende.

3. Tilsyn i Hjemmet af Jernbanelægen kunne de i § 2, 1 b, c, 2 og 3 omhandlede forhenværende ansatte og Enker kun forlange, naar de bo i en kortere Afstand end ¼ Mil fra en af Statsbanernes Stationer. Det samme kan bestemmes af Styrelsen over for de i § 2, 1 a omhandlede ansatte m. fl., der bosætte sig uforholdsmæssigt langt borte fra nogen Jernbanelæges Bopæl.

4. Sygekassens Forpligtelse til i Sygdomstilfælde at skaffe fri Lægehjælp bortfalder dog, naar Styrelsen ikke ser sig i Stand til i et Sygedistrikt at træffe Overenskomst med Læge paa de sædvanlige Vilkaar. I saa Tilfælde er Distriktets Medlemmer berettigede til midlertidigt at udtræde af Kassen eller anmelde en privat Læge, som da kan foreskrive Medicin m. m. for Sygekassens Regning. Er Betalingen til de privat antagne Læger tilsammen mindre end eller lig med den Sum, som regelmæssigt skulde have været udredet til Jernbanelægen i Distriktet, godtgør Sygekassen hele Beløbet; er den større, godtgøres der efter nærmere af Styrelsen fastsatte Regler de Medlemmer, der have maattet søge Læge, mindst en saa stor Sum, som normalt vilde have været at udrede til Jernbanelægen i Sygedistriktet, alt, for saa vidt og i det Omfang det ved Regning godtgøres, at Honorar er betalt.

5. Ved Medlemmers Hustruers eller kvindelige Medlemmers Barnefødsel betaler Sygekassen en Barselhjælp af 10 Kr. pr. Barn. Hvor der ved Fødsel (eller

Abort) udfordres øjeblikkelig Lægehjælp, betaler Sygekassen desuden indtil 15 Kr. til Bestridelse heraf, og Medlemmerne have da frit Valg imellem, om de ville benytte Jernbanelægen eller andre Læger.

§ 8.

Sygehuspleje.

1. Naar et Medlem ønsker, at enten han selv eller et af de i Henhold til § 6 til Behandling paa Sygekassens Regning berettigede Medlemmer af hans Husstand skal indlægges paa det stedlige offentlige Sygehus, og erhverver vedkommende Læges Vidnesbyrd om, at dette for Sygdommens hensigtsmæssige Behandling eller af andre Hensyn er nødvendigt, da udreder Sygekassen i indtil 6 Maaneder de med Patientens Kur og Pleje paa Fællesstue (almindelig Forplejning) i Sygehuset forbundne Udgifter, for saa vidt Sygdommen ikke henhører til dem, som behandles paa det offentliges Bekostning.

2. Ethvert Medlem af Sygekassen er forpligtet til at lade sig og de til hans Husstand hørende Medlemmer, som have Adgang til Forplejning paa Sygekassens Regning, indlægge paa offentligt Sygehus, naar vedkommende Læge erklærer det for nødvendigt. I Tilfælde af Vægring taber vedkommende sin Ret til Hjælp af Sygekassen i Anledning af den paagældende Sygdom; dog kan Styrelsen efter derom fremsat Andragende, dersom særlige Grunde tale derfor, tilstaa Hjælp.

§ 9.

Sygeudgifter, som kun undtagelsesvis eller slet ikke afholdes af Kassen.

1. a) Maskiner, Apparater, kunstige Lemmer, Bandager; samt til stadigt eller langvarigt Brug: Bind, engelsk Charpi, Vat o. lign.; endvidere de nødvendigste Barselartikler;
   b) Mineralvande, Luftklokke, Bade, Massage, Sygegymnastik, elektrisk Behandling, Leje af Elektriser-Maskiner, Røntgen-Fotografering, Røntgenbehandling, Lysbehandling;
   c) Medikamenter i dyrere Former end nødvendigt. Dette gælder saaledes Medikamenter i Kapsler, medmindre der er en absolut Nødvendighed for at give Stoffet paa denne Maade (f. Eks. Balsamum copaivæ og Aetheroleum therebinthinæ); endvidere Tabletter o. lign. med Stoffer af den organotherapeutiske Gruppe samt Arkana;
   d) Styrkende Midler som: Maltpræparater, Børnemel, Glutenbrød, Kødpulver, Kakao o. lign., der nærmest maa henregnes til Ernæringsmidler, endvidere alle Slags Bitter og Spirituosa, naar de ikke anvendes som Medicin under akute Sygdomme;
   e) Kur og Pleje paa Sygehus i længere samlet Tid end 6 Maaneder; Indlæggelse paa andre Sygehuse end det stedlige offentlige eller paa andet end Fællesstue (almindelig Forplejning); Indlæggelse paa private Klinikker; Pleje paa Sanatorier, Rekonvalescenthjem eller overhovedet andetsteds uden for Hjemmet end i § 8, 1 angivet; Behandling af fremmede Læger og den af disse foreskrevne Medicin.

Saadanne Udgifter kunne, for saa vidt Sygekassens Midler tillade det, delvis eller, hvor Omstændighederne tale derfor, helt bevilges af Styrelsen efter derom fremsat særligt Andragende, *hvilket*, hvor Sygdommen tillader det, *maa ske* forud.

Andragender, til hvilke Blanketter faas ved Henvendelse til Jernbanelægen eller nærmeste tjenstlige foresatte, indsendes *direkte* til Sygekassen efter at være paategnet af Jernbanelægen eller anmeldt Privatlæge.

2. Udgifter til Betaling af Sygeplejere og Sygeplejersker i Hjemmet kan kun ventes udredet af Kassen i saadanne Tilfælde, hvor Patienten efter Lægens Erklæring paa Grund af Sygdommens Beskaffenhed ikke kan taale Transporten til et Sygehus og ikke uden saadan Hjælp kan faa den fornødne Pleje i Hjemmet, og i øvrigt under de i Punkt 1, næstsidste Stykke, angivne Forhold.

3. Som Sygeudgifter, der overhovedet ikke udredes af Sygekassen, skulle særlig fremhæves Udgifter til Ophold paa Fødehjem (rent undtagelsesvis kan saadanne dog bevilges, for saa vidt de ere foranledigede ved en pathologisk Fødsel, som ikke har kunnet gennemføres i Hjemmet eller som har udsat Moderens eller Barnets Liv for Fare). Tandudtrækning (udføres denne af Jernbanelægerne sker den uden Udgift for Interessenten), Plombering og alt vedrørende kunstige Tænder; Gummilærred, Voksdug o. l. til Sengeunderlag samt Fødepakker; endvidere Briller, Hørerør, Sygevogne; Medicinglas, Flasker, Spytteflasker, Pipetter, Krukker, Pensler og Thermometre; Søbade, Badeapparater i Hjemmet, fremdeles egentlige Næringsmidler saasom Mælk, Æg, Kød og Brød; Sodapastiller, Brystsukker samt Hjælp til Husgerning under Sygdom.

4. Godtgørelse fra Medlemmerne til Sygekassen for hafte Udlæg indeholdes ved Statsbanernes Foranstaltning i de paagældendes Lønning, Pension, Understøttelse eller Ventepenge eller indbetales til Statsbanernes Kassekontor i København efter tilsendt Opgørelse. Det Medlem, der ikke opfylder sine Forpligtelser i sidstnævnte Henseende, kan udelukkes af Kassen.

§ 10.

Begravelseshjælp.

1. I Tilfælde af Død gives følgende Bidrag til Bestridelse af Udgifter ved Begravelsen:

A. For de under § 2, 1 a, b — jfr. 2 og 3 — omhandlede ansatte og forhenværende ansatte:

a) Naar de selv afgaa ved Døden, 8 pCt. af det Beløb, hvoraf de i det sidste Aar have svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 200 Kr. og ikke under 80 Kr.

b) Naar deres Hustru eller hjemmeværende Børn over 14 indtil 18 Aar afgaa ved Døden, 5 pCt. af det Beløb, hvoraf der i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 100 Kr. og — for Hustruens Vedkommende — ikke under 60 Kr.

c) Naar mindre, hjemmeværende Børn afgaa ved Døden:

for et Barn indtil ½ Aar	.....	6 Kr.
— — paa ½ til 5 Aar	.....	10 —
— — — 5 - 8 —	.....	16 —
— — — 8 - 14 —	.....	24 —

dog ikke over 4 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen.

B. For de under § 2, 1 c — jfr. 2 og 3 — omhandlede Enker:

a) Naar de selv eller deres hjemmeværende Børn over 14 indtil 18 Aar afgaa ved Døden, 5 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen, dog ikke over 100 Kr. og — for Enkens Vedkommende — ikke under 60 Kr.

b) Naar mindre, hjemmeværende Børn afgaa ved Døden:

for et Barn indtil ½ Aar	.....	6 Kr.
— — paa ½ til 5 Aar	.....	10 —
— — — 5 - 8 —	.....	16 —
— — — 8 - 14 —	.....	24 —

dog ikke over 4 pCt. af det Beløb, hvoraf i det sidste Aar er svaret Bidrag til Kassen.

2. For dag- og timelønnede, der have været sygemeldte i Løbet af det sidste Aar, lægges dog ikke det Beløb til Grund, hvoraf der virkelig er svaret Bi-

drag i det sidste Aar, men derimod det Beløb, som vedkommende vilde have svaret af, dersom han ikke havde været syg. Har et Medlem ikke svaret Bidrag i et Aar, beregnes Begravelseshjælpen af den Løn, som han normalt vilde have oppebaaret.

§ 11.

Rettighedernes Ophør.

1. Medlemmerne tabe straks Adgangen til de med Kassen forbundne Fordele, naar de ophøre at være Medlemmer, medmindre de afskediges af Tjenesten paa Grund af Sygdom, i hvilket Fald de for deres egen Person nyde godt af de med Kassen forbundne Fordele 1 Maaned efter Afskedigelsen eller, for saa vidt de forplejes paa Sygehus eller andetsteds uden for Hjemmet, indtil det Tidspunkt, til hvilket Kassen ifølge § 8 eller § 9, 1 e helt eller delvis betaler for deres Forplejning; med Hensyn til Lægehjælp i Hjemmet dog kun, hvis de tage Ophold i kortere Afstand end ¼ Mil fra en af Banens Stationer. Den omhandlede Adgang til at faa Sygehjælp efter Udtrædelsen af Kassen er dog betinget af, at den paagældende er udelukket fra at være Medlem af Kassen efter Afskedigelsen.

2. For Medlemmers Tyende betaler Sygekassen ikke Omkostningerne ved Pleje uden for Hjemmet ud over det Tidspunkt, til hvilket Tyendet er opsagt eller lovligt kunde være opsagt af sin Tjeneste hos Medlemmet.

§ 12.

Kassens Indtægter.

Sygekassens Indtægter ere:

a) Medlemmernes Bidrag, se § 5.
b) Statens kontante Tilskud:
   1. 4 Kr. aarligt pr. gift og 2 Kr. pr. ugift Medlem af Sygekasserne ved det foregaaende Finansaars Begyndelse, samt $^1/_5$ af dette Aars samlede Medlemsbidrag. Beløbet bevilges i en samlet Sum til Statsbanernes 2 Sygekasser og fordeles forlods med 16,000 Kr. til den sjælland-falsterske Sygekasse og med 39,000 Kr. til den jydsk-fynske Sygekasse. Resten fordeles mellem Sygekasserne efter Personantallet.
   2. Refusion fra Staten af det Beløb, som Sygekassen maa betale mere for Sygehuspleje end statsanerkendte Sygekasser for saadanne Patienter, hvis økonomiske Forhold hjemle dem Ret til Optagelse i en statsanerkendt Kasse.
c) Bøder.
d) Nettoprovenuet ved Salg af fundne Sager.
e) Indtægt af Adgangskort til Banelinien.
f) Andre tilfældige Indtægter.

§ 13.

Statsbanernes Hjælp ved Udførelsen af Sygekassens Forretninger.

1. Statsbanerne besørge for Sygekassen: Kassens Kontorforretninger, Bogholderi- og Kassererforretningerne, Indeholdelse i Lønning, Pension, Understøttelse og Ventepenge af Medlemsbidrag m. m., Fribefordring pr. Jernbane af Medlemmer til Besøg hos Jernbanelægerne og Specialister, med hvem Sygekassen har Akkord (ikke Tandlæger), til Indlæggelse paa Hospitaler og for at benytte Bade, Massage m. m., Begæringer om Lægehjælp fra Medlemmer til Jernbanelæger, om Befordring for Jernbanelæger fra Stationen til den syges Opholdssted og om

Transport af syge Medlemmer, Befordring af Recepter, Medicin m. m., Inddragelse af Medlemskort fra afgaaede eller forflyttede Medlemmer og Udlevering af nye Medlemskort, Indsendelse til Sygekassen af aarlige Medlemsfortegnelser, Indberetning snarest muligt om forefalden Til- og Afgang samt Forflyttelse blandt Sygekassens Medlemmer, Fordeling til Medlemmerne af Sygekassens Cirkulærer og andre Meddelelser m. m. (gennem Kassekontorerne for de Medlemmers Vedkommende, der dersteds faa udbetalt Pension). Alle Forsendelser (Breve, Penge, Regnskabssager o. s. v.) vedrørende Sygekassens Anliggender — mellem Kassens Styrelse og Medlemmerne samt Kassens Læger — befordres med Togene som jernbanetjenstlige Sager.

2. Statsbanerne tilstaa Sygekassens Jernbanelæger og faste Specialister samt Styrelsens Medlemmer Frikort til samtlige Statsbaner (2den Vognklasse). Endvidere fornøden fri Befordring (2den Vognklasse) for vikarierende Læger. Det lægekyndige Medlem af Styrelsen erholder Frikort til 1ste Vognklasse.

3. Statsbanerne tilstaa Medlemmer af Styrelsen fornøden Tjenstfrihed til Deltagelse i Styrelsens Møder samt Rejser i Sygekassens Anliggender.

§ 14.

Kassens Styrelse.

1. Kassens Styrelse bestaar af en Formand, der vælges af Statsbanernes Generaldirektør, 7 Styrelsesmedlemmer, der vælges af Sygekassens Medlemmer efter nedenstaaende Regler, samt endvidere af et lægekyndigt Medlem. Vedkommende, der ikke maa være Jernbanelæge, vælges af Styrelsen for samme Tidsrum som denne.

Valget af Styrelsesmedlemmer foregaar kredsvis saaledes:

1ste Kreds: Tjenestemænd i 8de til 23de Lønningsklasse samt Aspiranter. Billettrykkere og Billettrykkermedhjælpere vælge 2 Repræsentanter og 2 Suppleanter.

2den Kreds: Trafikafdelingen: Tjenestemænd i 1ste til 7de Lønningsklasse samt Stationsarbejdere, endvidere samtlige Kontorbude vælge 2 Repræsentanter og 2 Suppleanter.

3die Kreds: Baneafdelingen: Tjenestemænd i 1ste til 7de Lønningsklasse, undtagen Kontorbude, samt Telegraf- og Banearbejdere, Signal- og Ledvogtere vælge 1 Repræsentant og 1 Suppleant.

4de Kreds: Maskinafdelingen: Tjenestemænd i 1ste til 7de Lønningsklasse, undtagen Kontorbude, samt maanedslønnede Depotarbejdere og Haandværkere og Arbejdsmænd under Kredsene vælge 1 Repræsentant og 1 Suppleant.

5te Kreds: Maskinafdelingen: Haandværkere, Arbejdsmænd og Lærlinge i Centralværkstedet vælge 1 Repræsentant og 1 Suppleant.

Ethvert Medlem af Kassen er valgbar, og Valgene ere fri mellem samtlige Medlemmer. Valgene ske paa 4 Aar og foregaa skriftligt, dog fratræde de af 1ste og 2den Kreds første Gang valgte Medlemmer og Suppleanter efter 2 Aars Forløb. Afgaa i en Valgperiode saa vel Medlem som Suppleant, foretages Suppleringsvalg i den paagældende Kreds.

Ved Vakance eller midlertidigt Forfald af et Styrelsesmedlem indtræder Suppleanten i Styrelsen i vedkommendes Sted.

Valgene ledes af Formanden. Den, der vælges, er pligtig til at modtage Valget, medmindre han fritages af Kassens Styrelse.

2. For Rejser, som Styrelsens Medlemmer foretage i Sygekassens Anliggender ifølge Formandens eller Styrelsens Mandat, ydes en Godtgørelse af 4 Kr. pr. Dag, som, naar Overnatning eller Rejse om Natten finder Sted, forhøjes til 7 Kr. pr. Døgn.

Til dag- og timelønnede Styrelsesmedlemmer ydes derhos Godtgørelse for Tab af Arbejdsløn, beregnet efter den normerede Dag- respektive Timeløn.

Honorar til det lægekyndige Medlem af Styrelsen for hans Arbejde i Sygekassen, kan tilstaas efter dertil af Ministeriet given Tilladelse.

§ 15.

Styrelsens Myndighed.

Styrelsen tager endelig Beslutning om alle Kassen vedkommende Anliggender inden for Grænsen af disse Vedtægter.

Styrelsen inddeler Banen i Sygedistrikter, fastsætter Antallet af Jernbanelæger (herunder faste Specialister), antager og afskediger Jernbanelægerne og fastsætter disses Instrukser samt Lønforhold. Antallet af Læger kan dog af Hensyn til Frikortets Udstedelse ikke forøges, forinden Generaldirektørens Samtykke er indhentet.

Styrelsen samles mindst 2 Gange aarligt og i øvrigt saa ofte, som Formanden finder det fornødent, eller et Møde fordres afholdt af mindst 3 Styrelsesmedlemmer.

Et Styrelsesmøde er ikke bemyndiget til at tage Beslutninger om Kassens Anliggender, medmindre samtlige Medlemmer eller disses Suppleanter ere tilsagte til Mødet, og mindst 5 foruden Formanden ere til Stede.

Ved Ansættelse af Jernbanelæger og Valg af lægekyndigt Medlem fordres absolut Stemmeflerhed af de voterende, hvorimod alle andre Anliggender afgøres ved simpel Majoritet. I Tilfælde af Stemmelighed gør Formandens Stemme Udslaget.

Sager, der ikke kunne afvente et Styrelsesmøde, kunne afgøres ved skriftlig Stemmegivning overensstemmende med de ovenfor givne Regler. Ved skriftlig Afstemning voterer det lægekyndige Medlem i Reglen først, derefter det eller de Medlemmer, inden for hvis Kreds Sagen er rejst eller nærmest henhører.

Alle løbende Sager, som kunne afgøres i Overensstemmelse med Vedtægterne og Styrelsens Beslutninger, besørges af Formanden.

§ 16.

Kassens Formue. Revision.

Kassens Formue opbevares i Statsbanernes Kassekontor i København.

Revisionen sker ved tvende Medlemmer, hvoraf den ene vælges af Generaldirektøren, den anden af Styrelsen uden for dennes Midte. Revisorerne honoreres hver med 100 Kr. aarlig. De gjorte Udsættelser decideres af den samlede Styrelse, i Henhold til hvis Beslutninger Formanden meddeler Bogholderkontoret Decharge for Regnskabet.

Alle løbende Udgifter afholdes efter Udgiftsordre af Formanden; ingen ekstraordinær Udgift maa finde Sted uden Styrelsens Samtykke.

§ 17.

Afgørelse af Tvivlsspørgsmaal.

Alle tvivlsomme Spørgsmaal, hvis Afgørelse falder uden for Vedtægterne, indstilles af Styrelsen til Ministeriet for offentlige Arbejder, ved hvis Afgørelse det skal have sit endelige Forblivende.

§ 18.

Vedtægtsforandringer.

Forandringer i nærværende Vedtægter kunne kun vedtages i et lovligt indvarslet Styrelsesmøde med mindst 5 Stemmer. De skulle for at være gyldige approberes af Ministeriet for offentlige Arbejder.

§ 19.

Vedtægternes Ikrafttræden. Overgangsbestemmelser.

1. Nærværende Vedtægter træde i Kraft den
2. De Ekstraarbejdere, som ved Vedtægternes Ikrafttræden ere Medlemmer af Sygekassen, bevare deres hidtidige Forhold.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Underbilag E.

Kalkulatorisk Oversigt over Statsbanernes tvende Sygekassers Indtægter og

Den sjælland-

Konto	Indtægt	Kr.
1.	Medlemsbidrag	156,698
2.	Statens Tilskud: 4 Kr. pr. gift, 2 Kr. pr. ugift Interessent samt $^1/_5$ af Medlemsbidrag, jfr. Vedtægternes § 12, Punkt 1 b 1.. 41,007 Kr. Refusion af Sygehusudgifter, § 12, Punkt 2..... 12,243 —	53,250
3.	Bøder	949
4.	Nettoprovenuet ved Salg af fundne Sager	3,953
5.	Indtægt af Adgangskort til Banelinien	777
6.	Andre tilfældige Indtægter (herunder Renter)	2,269
		217,896

Den jydsk-

Konto	Indtægt	Kr.
1.	Medlemsbidrag	166,684
2.	Statens Tilskud: 4 Kr. pr. gift, 2 Kr. pr. ugift Interessent samt $^1/_5$ af Medlemsbidrag, jfr. Vedtægternes § 12, Punkt 1 b 1.. 70,361 Kr. Refusion af Sygehusudgifter, § 12, Punkt 2..... 14,539 —	84,900
3.	Bøder	1,463
4.	Nettoprovenuet ved Salg af fundne Sager	2,034
5.	Indtægt af Adgangskort til Banelinien	453
6.	Græsleje og Lejeindtægt af Arealer	8,407
7.	Andre tilfældige Indtægter (herunder Renter)	2,156
		266,097

Udgifter for Aaret 1910—11 efter det foreliggende Forslag til Vedtægter.

falsterske Sygekasse.

Konto	Udgift	Kr.
1.	Medicin	57,786
2.	Sygehuspleje	48,843
3.	Udgifter i Henhold til Statutternes § 7 (Bandager, Bade o. l.)	9,890
4.	Lægehonorar	62,085
5.	Barselhjælp	7,800
6.	Begravelseshjælp	15,322
7.	Befordringsudgifter	2,053
8.	Kontorudgifter	1,205
9.	Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar	18
10.	Udgifter til Styrelse og Revisorer	600
11.	Forskellige Udgifter	318
		205,920
	Overskud 1910—11	11,976
		217,896

fynske Sygekasse.

Konto	Udgift	Kr.
1.	Medicin	79,759
2.	Sygehuspleje	55,151
3.	Udgifter i Henhold til Statutternes § 8 (Bandager, Bade o. l.)	14,519
4.	Lægehonorar	71,939
5.	Barselhjælp	9,300
6.	Begravelseshjælp	16,564
7.	Befordringsudgifter	4,228
8.	Kontorudgifter	704
9.	Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar	171
10.	Udgifter til Styrelse og Revisorer	1,172
11.	Forskellige Udgifter	843
		254,350
	Overskud 1910—11	11,747
		266,097

Uddrag af Forhandlingsprotokollen for Repræsentantskabet for de sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse vedrørende Behandling af »Forslag til nye Vedtægter for Statsbanepersonalets sjællandfalsterske Sygekasse«.

— —

Det fornævnte paa Mødet den 2. December 1909 af Flertallet fremsatte subsidiære Forslag til:

Tilføjelse til § 15, 2det Stykke.

»I Kontrakterne med Sygekassens Læger optages de Bestemmelser, som Statsbanernes Generaldirektion stiller med Hensyn til Lægernes Forpligtelse til uden særligt Vederlag at afgive Erklæring til *Sygekassens Medlemmer eller Styrelse i* statsbanetjenstlige Øjemed«, og

til en ny Paragraf:

§ ....

Sygekontrol.

1. »Ethvert Medlem af Sygekassen er i Sygdomstilfælde, for saa vidt hans Tilstand i øvrigt tillader det, pligtigt til mindst een Gang ugentlig at fremstille sig for sin Læge, og Jernbanelægen er, naar Patientens Tilstand ikke tillader ham at færdes ude, pligtig til mindst een Gang ugentlig at aflægge et Besøg i den syges Hjem.

   Afvigelser herfra maa, naar Sygehusbehandling undtages, kun finde Sted over for saadanne Sygdomme, hvis Forløbstid forud er givet, idet det da er tilladt Lægen at fastsætte en anden Frist for Møderne med Patienten.

   Medlemmer, der have anmeldt privat Læge, tilpligtes at foranledige lignende Besøg fra deres Læges Side.
2. En Kontrolseddel, hvorpaa Lægen noterer, hvilke Dage han og Patienten have besøgt hinanden, benyttes, naar Sygdommen er endt, som Raskmelding over for Statsbanerne«.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 65.

København B, den 25. September 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Ved Skrivelse af 5. August d. A. har Statsbaneudvalget udbedt sig Oplysning om Gennemsnitsantallet af Sygedage *i det sidste Aar* blandt Statsbanernes Personale.

I den Anledning skal man oplyse, at dette Gennemsnitsantal har stillet sig saaledes:

a. for samtlige Tjenestemænd 14,96,
b. 1. for det kørende Personale 15,29,
   2. for fast maanedslønnet Personale 18,74 og
   3. for dag- og timelønnet Personale 12,37.

Paa given Foranledning skal man endvidere oplyse, at Gennemsnitsantallet af Sygedage for ugifte kvindelige Tjenestemænd har været 17,54 og for gifte kvindelige Tjenestemænd 39,79.

Ambt.

J. Harhoff.

Sygekasseinspektoratet. **Bilag 66.**

København, den 30. Oktober 1912.

Til Indenrigsministeriet.

I Anledning af det høje Ministeriums Skrivelse af 25. ds. hvori udbedes Oplysning om det gennemsnitlige Antal af Sygedage for Medlemmer af anerkendte Sygekasser i det sidste Aar, skal man herved tillade sig at meddele, at i Aaret 1911 var det gennemsnitlige Antal Sygedage pr. Medlem følgende:

	pr. mandligt Medlem	pr. kvindeligt Medlem
Kasser i Hovedstaden	8,7 Dage	6,7 Dage
Provinsbykasser	6,8 —	5,4 —
Øernes Landkasser	3,5 —	3,9 —
Jyllands Landkasser	2,6 —	3,3 —
Samtlige Kasser	4,9 Dage	4,5 Dage

Det tilføjes, at der ved Beregningen af Sygedagenes Antal alene er taget Hensyn til de Sygedage, som bringe en væsentlig Udgift for Kasserne, altsaa saadanne, i hvilke de syge have modtaget Pengehjælp i Hjemmet eller have ligget paa Sygehus, idet der kun gøres Rede for saadanne Sygedage paa Kassernes Regnskaber. Antallet af saadanne Sygedage, som ikke medføre en væsentlig Udgift for Kasserne, og som derfor ikke ere medregnet i ovenstaaende Opgørelse, kunne efter en skønsmæssig Beregning anslaas til ca. 1 Sygedag pr. Medlem.

(Underskrift).

Sydfyenske Jernbaner.

Bilag 67.

Sygdom blandt Personalet

i Tiden $^{1}/_{4}$ 1912 til $^{31}/_{3}$ 1913.

	Antal Ansatte	Antal Sygedage	Gennemsnit	Antal Ansatte	Antal Sygedage	Gennemsnit
Kørende Personale:						
Togførere, Konduktører	31	107	3,5			
Lokomotivførere, Fyrbødere	44	592	13,5			
				75	699	9,3
Ugift, kvindeligt Personale:						
Kasserer, Assistenter og Elever	9	18	2			
				9	18	2
Gift, kvindeligt Personale:						
Ekspeditricer	13	157	12,1			
Ledvogtersker	52	320	6,2			
				65	477	7,3
Øvrigt maanedslønnet Personale:						
Overordnede	12	—	—			
Stationsforstandere	30	184	6,1			
Stationsmestre	11	24	2,2			
Overass., Ass. og Elever	56	528	9,4			
Overportører	9	75	8,3			
Portører	68	608	8,9			
Baneformænd	23	248	10,8			
Banearbejdere	79	532	6,7			
Liniehaandværkere	5	2	0,4			
Malere	5	80	16			
Sadelmager	1	—	—			
Vognsmørere og Pudsere	30	279	9,3			
				329	2,560	7,8
Ialt maanedslønnet Personale				478	3,754	7,8
Dag- og timelønnet Personale	56	790	14,1	56	790	14,1
Summa				534	4,544	8,5

Nordvestfyenske Jernbane. **Bilag 68.**

Sygdom blandt Personalet

i Tiden 1/4 1912 til 31/3 1913.

	Antal Ansatte	Antal Sygedage	Gennemsnit	Antal Ansatte	Antal Sygedage	Gennemsnit
Kørende Personale:						
Togførere, Konduktører	8	13	1,6			
Lokomotivførere, Fyrbødere	9	47	5,2			
				17	60	3,5
Ugift, kvindeligt Personale:						
Elever	2	153	76,5			
				2	153	76,5
Gift, kvindeligt Personale:						
Ekspeditricer	7	57	8,1			
				7	57	8,1
Øvrigt maanedslønnet Personale:						
Overordnede	1	—	—			
Stationsforstandere	4	11	2,7			
Stationsmestre	6	—	—			
Assistenter og Elever	5	—	—			
Portører	3	20	6,6			
Baneformænd	6	—	—			
Banearbejdere	12	15	1,2			
Pudsere	2	—	—			
				39	46	1,2
Ialt				65	316	4,9

Odense-Kerteminde-Dalby Jernbane.

Bilag 69.

Sygdom blandt Personalet

i Tiden 1/4 1912 til 31/3 1913.

	Antal Ansatte	Antal Sygedage	Gennemsnit	Antal Ansatte	Antal Sygedage	Gennemsnit
Kørende Personale:						
Togførere	2	3	1,5			
Lokomotivførere } Fyrbødere }	4	27	6,7			
				6	30	5
Ugift, kvindeligt Personale:						
Assistenter	2	16	8			
				2	16	8
Gift, kvindeligt Personale:						
Ekspeditricer	4	18	4,5			
Ledvogtersker	3	17	5,7			
				7	35	5
Øvrigt maanedslønnet Personale:						
Overordnede	1	—	—			
Stationsforstandere	2	—	—			
Stb. Portører	5	2	0,4			
Assistenter og Elever	5	70	14			
Portører	7	76	10,9			
Baneformænd	3	9	3			
Banearbejdere	8	52	6,5			
Pudsere	1	—	—			
				32	209	6,5
Ialt				47	290	6,2

Nordjyllands forenede Privatbaner. **Bilag 70.**

Sygdom blandt Personalet

i Tiden $^{1}/_{4}$ 1912 til $^{31}/_{3}$ 1913.

	Antal Ansatte	Antal Sygedage	Gennemsnit	Antal Ansatte	Antal Sygedage	Gennemsnit
Kørende Personale:						
Togførere	14	165	11,8			
Konduktører	18	321	17,8			
Lokomotivførere	18	143	7,9			
Fyrbødere	25	427	17,1			
				75	1,056	14,1
Ugift, kvindeligt Personale:						
Assistenter	1	0	0			
				1	0	0
Gift, kvindeligt Personale:						
Ekspeditricer	20	128	6,4			
				20	128	6,4
Øvrigt maanedslønnet Personale:						
Overordnede	7	7	1,0			
Stationsforstandere	31	97	3,1			
Assistenter og Aspiranter	32	80	2,5			
Overportører	4	54	13,5			
Portører	28	494	17,6			
Stationskarle	16	175	10,9			
Baneformænd	48	209	4,4			
Pudsere	17	249	14,6			
				183	1,365	7,5
Ialt maanedslønnet Personale	.....	.....	.....	279	2,549	9,1
Fast dag- og timelønnet Personale	36	174	4,8	36	174	4,8
Summa	.....	.....	.....	315	2,723	8,6

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 71.

København B., den 3. April 1913.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 1. April d. A. har Statsbaneudvalget udbedt sig Oplysning om,

1) hvorvidt det i Skrivelse herfra af 25. September f. A., J. Nr. 19188, opgivne Antal Sygedage for gifte kvindelige Tjenestemænd omfatter *saavel* Tjenstudygtighed som Følge af Barsel som egentlig Sygdom, samt
2) Gennemsnitsantallet af Sygedage i Finansaaret 1911—12 for
   a) gifte Ledvogtersker,
   b) gifte kvindelige Tjenestemænd paa Kontorer og Stationer.

I den Anledning skal man oplyse følgende:

ad 1) Ja. — I Finansaaret 1911—12 have 4 gifte kvindelige Tjenestemænd været sygemeldte paa Grund af Barsel med et gennemsnitligt Antal Sygedage paa 101¼.

ad 2 a) Der findes ingen gifte fast ansatte Ledvogtersker.

ad 2 b) Gennemsnitsantallet af Sygedage for disse Tjenestemænd er 39,79 i Finansaaret 1911—12 som opgivet i den ovennævnte Skrivelse herfra af 25. September 1912. Under Stationer og Kontorer er bl. a. ogsaa regnet Billettrykkeriet.

Helper,
fg.

J. Harhoff.

Bilag 72.

Regnskab over Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1910—11 for ved de danske Stats-
(Aflagt af Statsbanernes

Indtægt.	Kr. Ø.
1. Indtægt af Interessenter	166,684. 38
2. do. - Statsbanernes Tilskud	56,600. »
3. do. - Mulkter	1,463. 76
4. do. ved Salg af fundne Sager	2,034. 74
5. do. af Græsleje og Udleje af Arealer	8,407. 50
6. do. - Adgangskort	453. 50
7. do. - Avertissementsopslag	». »
8. Renter	2,108. 76
9. Forskellige og tilfældige Indtægter	48. »
	237,800. 64
Aarets Underskud udgør	6,453. 34
	244,253. 98

STA

	Kr. Ø.
Beholdning i Kassen i Aarhus den 31. Marts 1911	15,580. 50

Ovenstaaende Regnskab er revideret af undertegnede og be-

p. t. København, den

I. J. Bjerring.

Syge- og Begravelseskassen for ansatte og til fast Arbejde antagne baner i Jylland—Fyn.

Bogholderkontor).

Udgift.	Kr. Ø.
1. Udgifter til Medicin	79,759. 20
2. do. - Sygehuspleje	55,151. 85
3. do. i Henhold til Statutternes § 8 (Bandager, Bade m. v.)	14,519. 65
4. Honorar til Læger	71,739. 12
5. Begravelseshjælp	16,164. 24
6. Befordringsudgifter	4,228. 43
7. Kontorudgifter	704. 30
8. Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar	171. 35
9. Rejseudgifter	972. 20
10. Forskellige Udgifter	843. 64
	244,253. 98

TUS.

	Kr. Ø.
Sygekassens Kapital den 31. Marts 1911	15,580. 50

fundet i Overensstemmelse med de dertil hørende Bilag.

12. August 1911.

N. Christensen.

Bilag 73.

Regnskab over Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1910—1911 for de

(Aflagt af Statsbanernes

Indtægt.		Kr. Ø.
1.	Indtægt af Interessenter	156,698. 56
2.	do. - Statsbanernes Tilskud	23,400. »
3.	do. - Mulkter	949. 85
4.	do. ved Salg af fundne Sager	3,953. 65
5.	do. af Adgangskort	777. »
6.	do. - Avertissementsoplag	» »
7.	Renter og Udbytte af Kassens Aktiver	2,033. 13
8.	Forskellige og tilfældige Indtægter	236. 40
		188,048. 59
9.	Renter og Udbytte af P. E. Rovsings Legat	160. »
10.	do. - do. - Jernbanemandens Legat	35. 35
		188,243. 94
	Aarets Underskud: Sygekassens Underskud... 7,191 Kr. » Ø.	
	÷ Overskud vedrørende Jernbanemandens Legat » — 35 —	
		7,190. 65
		195,434. 59

STA

Aktiver.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Sygekassens Obligationsbeholdning	10,145. 50	
P. E. Rovsings Legats do.	4,000. 00	
Jernbanemandens do. do.	1,000. 00	
		15,145. 50
Kassebeholdning den 31. Marts 1911		4,182. 61
		19,328. 11

Regnskabet revideret og befundet i

København, den

V. Tietze.

sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

Bogholderkontor).

Udgift.	Kr. Ø.
1. Udgifter til Medicin	57,786. 67
2. do. - Sygehuspleje	48,843. 63
3. do. i Henhold til Statutternes § 7 (Bandager, Bade m. v.)	9,890. 92
4. Honorar til Læger	60,585. 20
5. Begravelseshjælp	14,522. 18
6. Befordringsudgifter	2,053. 03
7. Kontorudgifter	1,205. 25
8. Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar	18. 75
9. Rejseudgifter	15. 66
10. Forskellige Udgifter	318. 30
	195,239. 59
11. Understøttelse af P. E. Rovsings Legat	160. »
12. do. - Jernbanemandens Legat	35. »
	195,434. 59

TUS.

Passiver.	Kr. Ø.
Sygekassens Kapital den 31. Marts 1911	14,287. 02
P. E. Rovsings Legats Kapital den 31. Marts 1911	4,040. »
Jernbanemandens do. do. - 31. do. 1911	1,001. 09
	19,328. 11

Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

20. September 1911.

R. Stoumann.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 74.

København B, den 20. Februar 1913.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 7. Februar d. A. har Udvalget udbedt sig Oplysning om:

1. hvor mange Medlemmer der ere i de to Sygekasser for Statsbanernes Personale.
2. hvor mange af disse, der i Henseende til Lønning fyldestgøre Betingelserne for Optagelse i en af de almindelige statsanerkendte Sygekasser, og Antallet af gifte blandt disse sidste, samt
3. hvilke Regler, der gælde for Udbetaling af Lønning eller andre Pengeydelser af Statskassen eller fra vedkommende Sygekasse til Medlemmer af de nævnte Sygekasser i Sygdomstilfælde.

I den Anledning skal Generaldirektionen udtale følgende:

ad 1: Antallet af Interessenter i Statsbanernes sjælland-falsterske Sygekasse udgjorde ved den sidste almindelige Optælling den 16. Maj 1912 7,079, hvoraf 5,651 ere gifte og 1,428 ere ugifte. I den jydsk-fynske Sygekasse vare der paa samme Tidspunkt i alt 7,849 Interessenter, hvoraf 6,667 gifte og 1,182 ugifte.

ad 2: Som omhandlet i Skrivelser herfra til Ministeriet for offentlige Arbejder af 5. August 1911, J. Nr. 16918, og 18. December 1912, J. Nr. 25148, hvilke Skrivelser formentlig ere Udvalget bekendte, er man i Spørgsmaalet om, hvilke af Statsbanernes Tjenestemænd der i Henseende til Lønning kunne antages at maatte stilles lige med dem, der kunne blive Medlem af en statsanerkendt Sygekasse, gaaet ud fra, at dette gælder Tjenestemændene i Statsbanernes 1ste—7de og 12te Lønningsklasse samt Gruppe B. Paa dette Grundlag er den herhen hørende Optælling foretaget, der udviser følgende Resultat: af 1ste—7de samt 12te Lønningsklasse er der i den sjælland-falsterske Sygekasse 3,035 Interessenter, hvoraf 2,437 gifte; i den jydsk-fynske Sygekasse er der af de samme Lønningsklasser 3,115 Interessenter, hvoraf 2,619 gifte. Den sjælland-falsterske Sygekasse tæller 2,520 Interessenter af Gruppe B, hvoraf 2,040 ere gifte; den jydsk-fynske Sygekasse tæller af samme Gruppe 3,482 Interessenter, hvoraf de 2,956 ere gifte.

ad 3: Ingen af Statsbanernes Sygekasser yder Interessenterne direkte Pengeydelser i Sygdomstilfælde. De maanedslønnede Interessenter beholde den dem tilkommende Lønning ubeskaaren i Tilfælde af Sygdom, medens de med Dag- eller Timeløn ansatte Interessenter, hvis Løn bortfalde under Sygdom, faa Pengehjælp udbetalt fra Statsbanerne i Overensstemmelse med Reglerne i vedlagte Ordre Serie E Nr. 38, til hvilken man om Enkelthederne skal henvise.

Ambt.

J. Harhoff.

Bestemmelser om Udbetaling af Pengehjælp i Tilfælde af Sygdom og Tilskadekomst.

Ministeriet for offentlige Arbejder har den 29. Juni 1909 approberet følgende

Regler om Pengehjælp til Tjenestemænd m. fl. ved Statsbanerne i Tilfælde af Sygdom eller Tilskadekomst.

1. Dersom nogen, der er ansat ved Statsbanerne med Dag- eller Timeløn samt Medlem af en af Statsbanernes Sygekasser, ved Attest fra vedkommende Jernbanelæge eller anmeldt privat Læge godtgør, at han ved Sygdom er forhindret fra at arbejde, faar han, naar hans Løn af den Grund bortfalder, en daglig Pengehjælp udbetalt af Statsbanerne efter nedenstaaende Regler. Paa samme Maade som de ansatte behandles Stationsarbejdere samt Lærlinge under Maskinafdelingen.

a. Ingen kan nyde Pengehjælp af Statsbanerne, forinden der efter hans sidste Indtrædelse i Sygekassen er afkortet ham fuldt Bidrag for 4 Uger.

b. Pengehjælpen beregnes pr. Sygedag — Søn- og Helligdage medregnede — og fastsættes til $^3/_4$ af den syges normerede Dagløn, dog ikke over 2 Kr. 25 Øre pr. Dag.

Daglønnen for timelønnede beregnes med 10 Gange den paagældendes normale Timeløn.

Naar en Arbejder har forrettet Tjeneste en Del af Dagen og da sygemeldes, beregnes Pengehjælpen forholdsvis fra det Tidspunkt, da Lønnen ophører.

c. Er den syge ikke Familieforsørger, bortfalder Pengehjælpen, for saa vidt og saa længe han for det offentliges eller for Sygekassens Regning forplejes paa Sygehus. Under særlige Omstændigheder kan dog Generaldirektøren fravige denne Bestemmelse.

d. Hvis Sygdommen ikke varer 7 Dage eller derover, ydes Pengehjælp ikke for de 2 første Sygedage, medmindre der efter den af vedkommende Jernbanelæge eller anmeldt privat Læge afgivne Erklæring findes Føje til ogsaa at indrømme Hjælpen for bemeldte Tidsrum.

Hjælpen ydes ikke for Drankersygdomme eller for Sygdomme, der hidrøre fra Slagsmaal; ej heller for veneriske Sygdomme, medmindre sidstnævnte af Jernbanelægen eller anmeldt privat Læge erklæres for uforskyldte.

e. Pengehjælp ydes i Reglen ikke for samme Sygdom udover i alt 26 paa hinanden følgende Uger. Efter Udløbet af denne Tid kan dog Generaldirektøren, hvor Omstændighederne taler derfor, tilstaa Pengehjælp for indtil 26 Uger endnu, enten efter de foran under b og c angivne Regler eller med et nedsat Beløb.

f. Pengehjælpen bortfalder, naar Arbejderen nægter at underkaste sig en forlangt Lægeundersøgelse, at lade sig indlægge paa et Sygehus eller i øvrigt at undergive sig den for hans Helbredelse nødvendige Sygebehandling.

g. For saa vidt en Arbejder foruden den ham efter foranstaaende Regler tilkommende Pengehjælp tillige modtager saadan Hjælp fra nogen Sygekasse, afkortes i Pengehjælpen et Beløb svarende til det, hvormed den samlede Hjælp maatte overstige hans normerede Dagløn. Dersom han har været ansat et helt Aar, og hans gennemsnitlige Indtægt pr. Arbejdsdag for det sidst forløbne Aar er

større end hans normerede Løn, skal Afkortning dog kun finde Sted med det Beløb, hvormed den samlede Hjælp maatte overskride den nævnte Gennemsnitsindtægt.

h. Af den omhandlede Pengehjælp ydes ikke Bidrag til Sygekassen.

II. Har nogen af de i Afsnit I. omhandlede Personer paa Grund af smitsom Sygdom i Hjemmet eller stedfunden smittefarlig Berøring med en syg faaet Paalæg af sine foresatte, af en dertil berettiget Læge eller af nogen efter Lovgivningen kompetent Myndighed, om at afholde sig fra at arbejde ved Statsbanerne, udbetales der ham, naar hans Løn af den Grund bortfalder, en daglig Pengehjælp af Statsbanerne efter de under I. givne Regler.

Pengehjælpen kan inddrages, saafremt de af Lægen givne Paalæg sigtende til at afsondre den ansatte fra Modtagelse af Smitte, ikke tages til Følge.

Udbetalingen af denne Pengehjælp er derhos betinget af, at det ikke paahviler det offentlige eller en Sygekasse at yde vedkommende Erstatning for det Tab, der paaføres ham ved Paabudet til ham om at afholde sig fra Arbejde.

III. A. Kommer nogen, der er ansat ved Statsbanerne med Dag- eller Timeløn (eller Stationsarbejder eller Lærling) *samt Medlem af en af Statsbanernes Sygekasser*, saaledes til Skade under Udførelsen af sin Tjeneste, at han indtil videre er arbejdsudygtig, udbetales der ham en Pengehjælp efter nedenstaaende Regler.

a. Ved Ulykkestilfælde, der antages at ville efterlade blivende Invaliditet, eller hvis Følger skønnes at ville udstrække sig over et længere Tidsrum end 8 Uger fra Tilskadekomsten, faar den paagældende straks udbetalt en Pengehjælp, svarende til den normerede Dagløn.

b. Ved mindre Ulykkestilfælde, der ikke straks skønnes at kunne henføres under Punkt a., faar den paagældende i de første 4 Uger $^3/_4$ af den normerede Dagløn, i de paafølgende 4 Uger $^7/_8$ af den normerede Dagløn. Varer Sygdommen udover 8 Uger, forhøjes Pengehjælpen fra dette Tidspunkt til den fulde normerede Dagløn. Efterlader Tilskadekomsten blivende Invaliditet, vil Forskellen mellem den fulde Pengehjælp efter Punkt a. og den udbetalte Pengehjælp være at efterbetale den tilskadekomne.

Er den tilskadekomne ikke Familieforsørger, bliver Pengehjælpen, for saa vidt og saa længe han for det offentliges eller for Sygekassens Regning forplejes paa Sygehus, at nedsætte til $^1/_2$ af Daglønnen. Under særlige Omstændigheder kan Generaldirektøren dog tillade, at Pengehjælpen ikke nedsættes eller kun nedsættes med et mindre Beløb.

Søn- og Helligdage medregnes herved kun, for saa vidt den tilskadekomne plejer at forrette Tjeneste paa disse Dage. Reglerne under I. b. 2det og 3die Stk. samt f., g. og h. iagttages. Til Ydelse af Pengehjælp *ud over 26 Uger* kræves Generaldirektørens Samtykke.

Pengehjælpen kan dog ingen Sinde for den enkelte Lønningsperiode blive lavere end beregnet efter Reglerne i Afsnit I.

B. Kommer nogen, der er ansat ved Statsbanerne med Dag- eller Timeløn (eller Stationsarbejder eller Lærling) *men ikke Medlem af en af Statsbanernes Sygekasser*, saaledes til Skade under Udførelsen af sin Tjeneste, at han er arbejdsudygtig for et Tidsrum af ud over 13 Uger, udbetales der ham fra Udløbet af den 13de Uge efter Tilskadekomsten en Pengehjælp, der fastsættes til $^3/_5$ af hans normerede Dagløn, dog ikke over 2 Kr. og ikke under 1 Kr. daglig.

Søn- og Helligdage medregnes herved kun, for saa vidt den tilskadekomne plejer at forrette Tjeneste paa disse Dage. Reglerne under I. b. 2det og 3die Stk., c., f. og g. iagttages. Til Ydelse af Pengehjælp udover 26 Uger kræves Generaldirektørens Samtykke.

Saalænge der udbetales den tilskadekomne Pengehjælp, udreder Statsbanerne ogsaa de med Kur og Pleje i Anledning af Skaden forbundne Udgifter, for saa vidt disse ikke paahvile eller afholdes af en Syge- eller Understøttelseskasse, en Forsikringsanstalt eller lignende.

IV. Kommer nogen Tjenestemand ved Statsbanerne til Skade i Statsbanernes Tjeneste, kan Generaldirektøren tillade, at der anvendes et Beløb af indtil 300 Kr. til hel eller delvis Afholdelse af saadanne særlige Helbredelsesudgifter m. m., som ikke paahviler eller afholdes af en Sygekasse, f. Eks. ekstraordinær Lægehjælp,

Hjælp til Landophold, Bandager, kunstige Lemmer og lignende. Udenfor den angivne Pengegrænse kan der til Istandsættelse af Bandager o. lign. ydes mindre Summer paa indtil 50 Kr. ad Gangen. Paa samme Maade behandles Aspiranter, Stationsarbejdere og Lærlinge.

Ydelsen af saadan Hjælp er dog betinget af, at den tilskadekomne er Medlem af en af Statsbanernes Sygekasser.

V. Naar de efterladte efter en Tjenestemand ved Statsbanerne, der er død som Følge af Tilskadekomst i Statsbanernes Tjeneste, have Trang til øjeblikkelig Hjælp, kan der af Statsbanernes Midler tilstaas en ekstraordinær Understøttelse een Gang for alle paa 50—100 Kr.

VI. Dette Reglement træder i Kraft den 1. August 1909.

Ministeriet forbeholder sig til enhver Tid at ophæve eller forandre de foranstaaende Regler. Ingen kan af disse udlede noget Krav overfor Statsbanerne eller gøre noget Spørgsmaal, der vedrører Reglernes Forstaaelse og Anvendelse, til Genstand for Paatale ved Domstolene.

De danske Statsbaner.
Generaldirektøren.

Bilag 75.

København B, den 3. Marts 1913.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Anledning af en af Udvalgets Sekretær mundtligt hertil rettet Forespørgsel om, hvor meget de Interessenter i Statsbanernes to Sygekasser, som henhøre under Statsbanernes 1ste—7de og 12te Lønningsklasse samt Gruppe B, svare i Medlemsbidrag aarligt, skal man i Forbindelse med Generaldirektionens Skrivelse af 20. Februar d. A., J.-Nr. 3530, oplyse følgende:

Efter en for Statsbanernes sjælland-falsterske Sygekasse tidligere udarbejdet Statistik for Regnskabsaaret 1910—11 have Interessenterne i de nævnte Klasser samt Pensionister og Enker af samme Klasser svaret i alt ca. 105,000 Kr. i Bidrag o: lidt over $^2/_3$ af det samlede Bidrag.

En tilsvarende Statistik findes ikke for den jydsk-fynske Sygekasses Vedkommende, men i Forhold til, hvad der gennemsnitligt er svaret af Interessenterne i den sjælland-falsterske Sygekasse, mener man skønsmæssigt at kunne ansætte det tilsvarende Medlemsbidrag fra Interessenter (med Pensionister og Enker) i de samme Klasser i den jydsk-fynske Sygekasse til ca. 123,000 Kr. for Regnskabsaaret 1910—11 o: lidt under $^3/_4$ af det samlede Bidrag.

Ambt.

J. Harhoff.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Bilag 76.**

København, den 9. Januar 1913.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I vedlagte hertil indkomne Skrivelse af 18. December f. A. har Generaldirektionen for Statsbanerne henledet Ministeriets Opmærksomhed paa, om der ikke maatte være Anledning til ved Ændringsforslag til det i Folketinget fremsatte Forslag til Lov om anerkendte Sygekasser at søge tillagt Statsbanernes Sygekasser Ligeberettigelse med de anerkendte Kasser med Hensyn til Kommunernes Pligt til at yde Moderation i Betalingen for Medlemmers Pleje paa de kommunale Sygehuse, dog selvfølgelig kun for saadanne Patienters Vedkommende, hvis økonomiske Stilling hjemle dem Ret til Optagelse i anerkendte Sygekasser.

Forinden videre i denne Anledning foretages, skal man i Forbindelse med Skrivelse herfra af 12. Juli f. A. tjenstligt udbede sig en Udtalelse over Sagen fra det ærede Udvalg og dermed det indesluttede tilbage.

P. M. V.

F. Nordlien.

T. F. Krarup.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Underbilag.

København B, den 18. December 1912.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Forbindelse med Skrivelse herfra af 5. August f. A., 16918, vedrørende nye Vedtægter for Statsbanernes Sygekasser skal man tillade sig at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa, om der ikke maatte være Anledning til nu ved Ændringsforslag til det i Folketinget forelagte Forslag til Lov om anerkendte Sygekasser at søge tillagt Statsbanernes Sygekasser Ligeberettigelse med de anerkendte Kasser med Hensyn til Kommunernes Pligt til at yde Moderation i Betalingen for Medlemmers Pleje paa de kommunale Sygehuse, dog selvfølgelig kun for saadanne Patienters Vedkommende, hvis økonomiske Stilling hjemler dem Ret til Optagelse i anerkendte Sygekasser.

I sidstnævnte Henseende skal man bemærke, at det maa anses for meget ønskeligt, om man kunde regne med bestemte Lønningsklasser, og den omhandlede Begunstigelse burde da, saaledes som ogsaa forudsat i ovennævnte Skrivelse, formentlig gives for alle de Medlemmer, der staa i 1ste—7de og 12te Lønningsklasse eller høre til Gruppe B.

Idet man vedrørende det omhandlede Forhold i øvrigt henviser til det i nævnte Skrivelse derom anførte, skal man kun bemærke, at det efter Generaldirektionens Formening maa anses for i højeste Grad urimeligt, at Kommunerne over for Statsbanernes, af Ministeriet kontrolerede og af Staten støttede Sygekasser, der omfatte ca. 14,000 Interessenter, for største Delen mindre bemidlede, og have et Klientel paa ca. 50,000 Personer, ere fritagne for den omhandlede Forpligtelse.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmøde den 17. d. M. under Nr. 1949.

Ambt.

E. Lunn,
Fm.

Ministeriet for offentlige Arbejder. **Bilag 77.**

København, den 21. August 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 5. d. M. har Statsbaneudvalget anmodet om, at der ved Henvendelse til Generaldirektoratet for Postvæsenet maa blive søgt indhentet Oplysning om, hvorvidt der til Raadighed for Postvæsenet er antaget Embedslæger, og i bekræftende Fald, hvori disses Virksomhed bestaar, og hvilket Vederlag der ydes for Virksomheden.

I denne Anledning skal man tjenstligt fremsende vedlagte Afskrift af en fra bemeldte Generaldirektorat modtagen Skrivelse af 14. d. M., indeholdende de af Udvalget begærte Oplysninger.

P. M. V.

F. Nordlien.

T. F. Krarup.

Indenrigsministeriet.
Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet.

Underbilag.

København, den 14. August 1912.

I. A. Nr. 9566.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Skrivelse af 9. d. M., J.-Nr. 3856/Brev Nr. 2293, har det kongelige Ministerium i Anledning af en fra Statsbaneudvalget til samme indkommen Anmodning anmodet om Oplysning om, hvorvidt der til Raadighed for Postvæsenet er antaget Embedslæger, og i bekræftende Fald, hvori disses Virksomhed bestaar, og hvilket Vederlag der ydes for Virksomheden.

Saaledes foranlediget undlader man ikke herved tjenstligst at meddele, at der for Tiden findes ansat en Postlæge i København, hvis Virksomhed som saadan bestaar i Konsultation og Tilsyn i Tilfælde af Sygdom hos det under Københavns Overpostmesterembede tjenestgørende Postbudpersonale, herunder visse Dele af Reservepersonalet. For Øjeblikket udgør Postbudpersonalet 968 Personer og det omhandlede Reservepersonale 68 Personer.

Postlægen er endvidere forpligtet til paa Forlangende af Overpostmesteren at undersøge de Folk, der søge Ansættelse som Postbude ved Overpostmesterembedet, og afgive Attest om deres Sundhedstilstand samt til efter samme Embedsmands Begæring at undersøge Tjenestemænd af Postbudklassen og give Attest om deres Sundhedstilstand i Tilfælde af, at de enten ønske at opnaa Tjenestefrihed paa Tid eller at blive afskedigede af Postvæsenets Tjeneste paa Grund af Sygdom.

Af den af Postlægen for afvigte Finansaar afgivne Indberetning angaaende de af ham for Postvæsenet udførte Lægeforretninger fremgaar det, at Antallet af de af ham aflagte Sygebesøg i Hjemmene og givne Konsultationer i nævnte Finansaar har udgjort i alt 2,927 i 1,037 Sygdomstilfælde.

Desuden har han undersøgt 160 Personer til Ansættelse dels som Reservepostbude og dels som Postbude.

For den af Postlægen saaledes udførte Virksomhed er der siden 1. April 1912 tillagt ham et Honorar af 4,000 Kr. aarlig.

Kiørboe.

C. L. Lage.

Jernbaneorganisationernes
Fællesudvalg.

Bilag 78.

København, den 4. November 1912.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Efter en Samtale med det højtærede Udvalgs Formand er det os bekendt, at Statsbaneudvalget beskæftiger sig med Spørgsmaal vedrørende Statsbanepersonalets Sygekasseforhold. Oplyst herom skulle vi ikke undlade at underrette det højtærede Udvalg om, at Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, der er fælles Repræsentation for Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund i Forbund med Værksteds- og Remissearbejdernes Organisation, under 1. Oktober d. A. har rettet en skriftlig Henvendelse til Repræsentantskaberne for Statsbanepersonalets Sygekasser angaaende en Forandring i Reglerne for Bidragydelsen fra Pensionister og pensionerede Enker. Efter de nugældende Regler er disses Bidrag ikke beregnede efter Pensionerne, men derimod efter de Lønninger, hvorefter Pensionerne ere beregnede. Denne Beregningsmaade medfører, at Pensionister og pensionerede Enker ikke alene maa svare forholdsvis store Bidrag til Sygekasserne, men at Bidragenes Størrelse tillige bliver uensartet i Forhold til de oppebaarne Pensioner.

Sygekassernes Repræsentantskaber have herefter forespurgt Fællesudvalget, hvorvidt det har haft sin Opmærksomhed henvendt paa, at de ønskede Ændringer vilde føre til en Forringelse af den i Sygekassernes Vedtægter hjemlede Begravelseshjælp for de paagældende.

Fællesudvalget har da meddelt Repræsentantskaberne, at det ikke har været dets Hensigt at forringe Begravelseshjælpen for de paagældende, men at det har villet overlade til Repræsentantskaberne at træffe de Ændringer i Vedtægterne, som de fremsatte Ønsker maatte give Anledning til, idet det ikke kan anse det for umuligt at gøre Bestemmelserne om Begravelseshjælp uafhængige af Bidragydelsen.

Vi have anset det for rigtigt at henlede det højtærede Statsbaneudvalgs Opmærksomhed paa denne Sag, for saa vidt den maatte faa Berøring med de Forhold vedrørende Sygekasserne, som behandles af Statsbaneudvalget.

Ærbødigst

P. F. V.

J. Christophersen.

D. O. Høgsgaard.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 79.

København B, den 24. September 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 5. August. d. A. har Udvalget udbedt sig Oplysning om, hvorledes Auditørinstitutionen ved Statsbanerne efter Generaldirektionens Opfattelse har virket, eventuelt hvor vidt Forandringer i den bestaaende Ordning kunde anses for ønskelige.

I den Anledning skal Generaldirektionen udtale følgende:

Det var overensstemmende med Generaldirektionens Ønske — udtalt i Skrivelse til Ministeriet for offentlige Arbejder af 22. September 1905, J. Nr. 17662, — at der blev ansat en retskyndig Auditør ved Statsbanerne, idet man ansaa det for en nødvendig Betingelse for en retfærdig og ligelig Behandling og Bedømmelse af alle større Straffesager, at Forundersøgelserne lededes af en Mand, der ikke er Part i Sagen — hvilket vedkommendes foresatte under visse Forhold maa siges at være — saaledes at Sagerne af denne Mand forelagdes Generaldirektionen til Afgørelse med alle fornødne Oplysninger, der kunde tale for eller mod den sigtede.

Denne Fordel maa siges at være naaet ved Auditørinstitutionens Oprettelse, og det er Generaldirektionens Opfattelse, at man derved har opnaaet at faa Sagerne forelagt særdeles vel oplyste i de mindste Detailler til Trods for det overordentlig betydelige Antal Sager — ca. 100 om Aaret —, Auditøren har haft til Behandling. I det hele og store har man derfor det Indtryk, at Auditørinstitutionen har virket til Tilfredshed baade for Administrationen og Personalet.

Der er dog et Forhold, som man finder Anledning til at gøre opmærksom paa, nemlig det, at Sagernes Mængde i alt Fald til Tider er saa overvældende, at Forhørsvirksomheden udføres ret langsomt, idet den vanskelig kan bestrides af en enkelt Mand, der jo maa behandle Sagerne i en vis Rækkefølge baade af Hensyn til deres Art og Arbejdets praktiske Udførelse; og særlig ilde stedt er man under Auditørens Permission — som jo er ganske nødvendig af Hensyn til det store Arbejde, han udfører — og hans Sygdomsforfald, idet Auditørsagernes Behandling i saa Tilfælde ganske standser.

Der kunde derfor maaske være Anledning til at søge at raade Bod paa dette Forhold enten ved at give Auditøren en retskyndig Assistent eller ved at ansætte endnu en Auditør ved Statsbanerne, saaledes at de to Auditører fordelte Sagerne mellem sig efter nærmere fastsatte Regler.

Ambt.

J. Harhoff.

Auditøren ved Statsbanerne. Bilag 80.

København, den 9. Oktober 1912.

Til Statsbaneudvalget af 1911.

Ved Skrivelse af 5. August d. A. har det højtærede Udvalg udbedt sig Oplysning om, hvorledes Auditør-Institutionen ved Statsbanerne efter min Opfattelse har virket, eventuelt, hvor vidt Ændringer i den bestaaende Ordning kunde anses for ønskelige.

I Anledning heraf skal jeg udtale:

Efter min Opfattelse har Auditør-Institutionen virket heldigt: Alle større Sager blive gennem Auditøren underkastede en i forhørsmæssig Henseende mere sagkyndig, grundig og ensartet Behandling, end det vil være muligt at opnaa ved Behandlingen alene af de forskellige Kredsembedsmænd, for mange af hvilke Forhørsvirksomhed er en uvant Sag, og som undertiden ved Udøvelse heraf maa savne juridisk Indsigt, og som indbyrdes jævnlig vil se meget forskelligt paa ensartede Forhold. Hertil kommer Fordelen ved, at Auditøren som udenforstaaende har Betingelser for at anlægge en mere uhildet Betragtning end Embedsmanden ved Statsbanerne. Efter Undersøgelsens Afslutning har Undertegnede altid brugt i Sager, der ikke ere ganske let overskuelige, ved Sagens Indsendelse til Generaldirektøren at give en Sagsfremstilling med Betragtninger over Ansvars- og Skyldsspørgsmaalene ligesom at stille et mere eller mindre bestemt Forslag til Afgørelse, og det tør vel antages — uanset, at de af Generaldirektionen trufne Afgørelser jævnlig afvige mere eller mindre fra mine Indstillinger — at ogsaa denne Forelæggelse er af væsentlig Betydning.

Et Spørgsmaal af stor Betydning er det, om Statsbanernes Personale, der er undergivet den disciplinære Straffemyndighed, ved hvis Udøvelse Auditørinstitutionen er en saa væsentlig Faktor, med Tillid og Tilfredshed ser hen til denne Institution, idet i modsat Fald Institutionen vilde forfejle et væsentligt Formaal, nemlig at bidrage til at skabe Ro og Tryghed hos de ansatte paa et Omraade, hvor der altid vil herske megen Ømfindtlighed, og hvor Indgrebene ofte berøre de Vedkommendes hele Velfærd. Jeg har kun Grund til at antage, at der hos Personalet i Almindelighed raader Tilfredshed med og Tillid til Institutionen. I hvor høj Grad dette vil være Tilfældet, vil vel i væsentlig Grad bero paa Indehaveren af Auditørstillingen; men uafhængig af dette personlige Moment staar dog altid det reelle Forhold, at Auditøren er uafhængig af Statsbanestyrelsen (i Lighed med Dommeres Uafhængighed af Administrationen), samt at han skal være Jurist af Fag.

Medens Ændring i den bestaaende Ordning i den Retning, at Auditør-Institutionen skulde ophæves, efter det anførte formentlig bør være udelukket, maatte jeg derimod anse det for rigtigt, at der med Hensyn til Auditørens Virksomhed sker nogle Ændringer af ikke principiel Natur, nemlig med Hensyn til Omfanget af hans Virksomhed: Efter de nu gældende Regler, jfr. »Alm. Instrux for samtlige Tjenestemænd ved de danske Statsbaner« § 15 og Ordre Serie E. Nr. 7, kan der af disciplinære Straffe uden Auditørbehandling kun ikendes Advarsler, Irettesættelser og Bøder indtil 10 Kr., d. e. saadanne Straffe, som kunne ikendes af en lavere Myndighed end Generaldirektionen, hvorimod højere Straffe kun kunne ikendes efter forudgaaende Auditørbehandling, der desuden *skal* finde Sted

i visse andre Tilfælde, navnlig naar der ved Skyld fra Personalets Side er sket Skade til et Beløb af over 500 Kr. Disse Regler ere efter min Formening uheldige, idet de tvinge til Auditørbehandling i Tilfælde, hvor en saadan er unødvendig og mulig ikke ønsket fra nogen Side, og burde afløses af andre, der lade Plads aaben for et friere Skøn, om Auditørbehandling er nødvendig. Som Forholdet nu er, træder Auditøren jævnlig i Virksomhed i Sager, hvis Betydning ikke ret staar i Forhold til denne omstændeligere Behandling, og som tynge stærkt paa hans Tid. Undertegnede har derfor under Overvejelse at rette et Andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder om en Ændring af Ordre E. Nr. 7. Statsbanemyndighedernes Arbejde vil ikke — eller ikke nævneværdigt — forøges derved, at en Ændring af Ordren maatte medføre, at nogle Sager, som nu udkræve Auditørbehandling, fremtidig kan afgøres uden saadan.

Uagtet følgende egentlig ikke vedrører Auditørinstitutionens Virksomhed, som er et processuelt Spørgsmaal, finder jeg dog Anledning til ved nærværende Lejlighed yderligere at bemærke:

De disciplinære Straffe, der haves til Raadighed, ere ifølge Alm. Instrux § 15 følgende: Advarsler, Irettesættelser, Straf af Bøder, Forflyttelse uden Godtgørelse, Degradation, Afskedigelse af Statsbanernes Tjeneste med eller uden Pension, eventuelt uden Varsel. Det kunde synes, at man herefter havde et tilstrækkeligt stort Udvalg af Straffe af stigende Strenghed til Raadighed til at kunne belægge enhver Forseelse med en passende disciplinær Straf. Forholdet er imidlertid det, at Anvendelse af Forflyttelse uden Godtgørelse og Degradation er knyttet til saadanne konkrete Forudsætninger, at de ofte i det enkelte Tilfælde ere uanvendelige, hvortil kommer, at Degradation næppe kan betegnes som en mellemsvær Straf, men er en meget haard Straf, mod hvis Anvendelse der har hævet sig Røster i Jernbane-Fagbladene, og at Forflyttelse uden Godtgørelse er en Straf af i høj Grad forskellig Virkning i de enkelte Tilfælde, i nogle Tilfælde kun af meget ringe Betydning for vedkommende, i andre dybt indgribende i en hel Families Velfærd. Der kunde da være Tale om at søge at raade Bod paa denne Vanskelighed, der undertiden opstaar, med Hensyn til at finde en passende Straf for Forseelser af alvorligere Art, der dog ikke anses at burde medføre Afskedigelse, og man kunde i den Henseende tænke sig dels at anvende den Fremgangsmaade, naar dertil fandtes Anledning, at lade vedkommende tiltale ved de ordinære Domstole for Embedsforseelse, dels at indføre nye Disciplinærstraffe, som kunde afhjælpe den paapegede Mangel, og med Hensyn til dette sidste kunde Lovhjemmel tænkes at være nødvendig. Imidlertid maatte dette Spørgsmaal gøres til Genstand for en nøjere Overvejelse, baseret paa Kendskab til, hvorledes Forholdene ere ved fremmede Baner i ommeldte Henseende, hvilket sidste jeg hverken har haft den fornødne Tid eller Lejlighed til at undersøge, og jeg er derfor ikke i Stand til nu at stille noget bestemt Forslag til Ændring af de disciplinære Straffebestemmelser.

Aage Andersen.

De Danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

Bilag 81.

København B., den 28. Novbr. 1912.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Den i Henhold til Ministeriets Skrivelse af 11. Marts d. A. nedsatte Kommission til Vurdering af Statsbanernes Aktiver har nu afgivet Betænkning.

Ved at fremsende denne Betænkning, som ledsages af 1 Bilag med 2 Underbilag, skal man tillade sig at bemærke følgende:

Generaldirektionen kan i det hele slutte sig til de i Betænkningen nærmere angivne Principper, hvorefter Vurderingen er foretaget. Om Kommissionen netop har ramt det rette ved Fastsættelsen af disse Principper, kan selvfølgelig omdisputeres. Ved et saa betydeligt og saa mange og forskelligartede Værdier fra ældre og nyere Tider omfattende Arbejde opstaar der, som rimeligt er, mangfoldige Spørgsmaal, hvis Besvarelse kan være meget tvivlsom, og hvorom der kan haves forskellige Meninger. I det store og hele tror man imidlertid, at Kommissionen er kommen den rette Løsning af den Opgave, der er bleven den stillet, saa nær, som det er muligt, og denne Antagelse kunde synes at blive støttet ved den Omstændighed, at den af Kommissionen udfundne Værdi, 269,035,000 Kr., der er Resultatet af en *i alle Enkeltheder* foretagen Værdiansættelse, paa det nærmeste falder sammen med den i Statsregnskabet for 1911—12 opførte *summariske* Anlægskapital, 270,649,217 Kr. 27 Øre, hvilket med andre Ord vil sige, at den Nedskrivning af Anlægskapitalen, der paa Foranledning af den i Henhold til Lov af 26. Marts 1898 nedsatte Jernbanekommission ud fra ganske andre Betragtninger fandt Sted i 1901—02 med 30 pCt. (fra 255,822,135 Kr. 73 Øre til 180,000,000 Kr.), og de derefter indførte nye Posteringsregler, der skulde virke som en Afskrivning, ogsaa paa det nærmeste maa have ramt det rette.

Paa Grundlag af Kommissionens Betænkning og de sig hertil sluttende Bilag har man her udfærdiget den hermed følgende samlede Oversigt over Værdien af Statsbanerne den 31. Marts 1912 og dennes gruppevise Fordeling.

Efter denne Oversigt udgør Statsbanernes samlede Værdi *274,138,548 Kr.*, som fordele sig saaledes:

		Kr.	Kr.
A.	Grunderhvervelser		60,161,648
B.	Faste Anlæg:		
1.	Banelegemet (herunder Baneinddeling, Plantninger, Sneskærme o. l.)	46,905,900	
2.	Overbygning	43,120,200	
3.	Veje og Indhegning	6,244,500	
4.	Bygninger, udvendige Stationsanlæg (herunder Vogterhuse, Værksteder, Belysningsanlæg o. l.)	40,213,300	
5.	Havne- og Kystsikring	6,850,800	
6.	Telegraf- og Sikringsanlæg (herunder Telefonanlæg)	4,859,500	
			148,194,200
C.	Driftens Materiel:		
1.	Rullende Materiel	50,835,100	
2.	Færger, Skibe, Baade	9,725,000	
3.	Inventar	5,222,600	
			65,782,700
		Ialt...	274,138,548

Hertil skal man knytte følgende Bemærkninger:

1) De Beløb, som ifølge Underbilag B, jfr. Underbilag D, i Finansaaret 1911—12 eller tidligere Aar ere udgivne til ufuldførte Arbejder, og som ikke ere medtagne ved Vurderingen, ialt 4,756,000 Kr., har man her tilført de forskellige Grupper efter en af Anlægene og Baneafdelingen saa omhyggeligt som muligt foretagen Fordeling.

2) Vederlaget — 14,975,548 Kr., jfr. Ministeriets Skrivelse af 9. Juli d. A., 2987 d./E. 1967 — for de Arealer af de til Nedlægning bestemte Banegaardsanlæg i og ved København, der fra April d. A. eller senere skulle overgaa til Københavns Kommune, skal afbetales af Kommunen i en længere Aarrække og er derfor af Kommissionen ansat til en *Kapitalværdi pr. 31. Marts d. A.* af 9,872,000 Kr. Dette er vel rigtigt fra Kommissionens Standpunkt, men da det Beløb, som Kommunen skal betale for disse Arealer (oprindelig 15 Mill. Kr.), den 31. Marts d. A. i Virkeligheden som ovenfor anført udgjorde 14,975,548 Kr., anser Generaldirektionen det for rettest, at ogsaa *hele* dette Beløb tilføres Anlægsværdien under »Grunderhvervelser«. Naar Afdragene, efterhaanden som de blive betalte, føres til Indtægt paa »Anlægene«s Indtægtskonto, jfr. Finansloven for 1912—13 § 2 A. II. A. 1., vil da nemlig, naar samtlige Afdrag ere blevne betalte, hele det sidstnævnte Beløb være afskrevet paa Anlægskapitalen.

Ved Forskellen, 5,103,548 Kr., mellem de 2 fornævnte Beløb, 9,872,000 Kr. og 14,975,548 Kr., fremkommer altsaa Forskellen mellem den Værdi af Statsbanerne, som Kommissionen kommer til, 269,035,000 Kr., jfr. Underbilag B, og den foran af Generaldirektionen angivne Værdi, 274,138,548 Kr.

3) Ifølge Betænkningen, jfr. Underbilag B, har Kommissionen vurderet og medregnet den af Staten forpagtede private Banestrækning Orehoved—Gedser, da Staten efter Forpagtningens Overtagelse har anvendt betydelige Summer paa denne Strækning. Til Regulering af dette Forhold har Kommissionen *fra* Vurderingssummen *trukken* de 3,000,000 Kr., som Staten forrenter med 4 pCt. i Form af Forpagtningsafgift.

Banestrækningerne Nyborg—Ringe og Faaborg—Ringe, der tilhøre Staten, men drives af det sydfynske Jernbaneselskab, har Kommissionen derimod ikke vurderet. Den har for disse Strækninger *tillagt* 3,353,800 Kr., der udgøre disse Baners omtrentlige Anlægsværdi.

Da disse 2 Beløb omtrent gaa op mod hinanden, har man ment at kunne indskrænke sig til at fordele Forskellen, 353,800 Kr., paa de forskellige Grupper. Fordelingen har man foretaget proportionalt med Hovedsummerne i Grupperne (Gruppen Færger, Skibe og Baade undtagen). Den Unøjagtighed, der kan fremkomme ved denne Fordeling af de omhandlede Beløb, maa formentlig i Forhold til de store Tal, der paavirkes ved Fordelingen, anses for saa ringe, at man kan lade den ude af Betragtning.

4) Da Vejle—Give Banen først er overtaget af Staten fra 1. April d. A., er sammes Værdi ikke medregnet i Vurderingssummen. De indtil Udgangen af Finansaaret 1911—12 til Erhvervelsen af denne Bane medgaaede Udgifter, som ikke kendes her, jfr. Folketingets Betænkning over Forslag til Lov om Tillægsbevilling for 1911—12, til § 27 II. B. a., Side 2025—2026, maa derfor *tillægges* den ovenfor angivne Værdi af Statsbanerne, 274,138,548 Kr., ligesom disse Udgifter ogsaa maa fordeles paa de forskellige Grupper.

Iøvrigt udgjorde *Statsbanernes Aktiver* den 31. Marts d. A.:

	Kr.	Ø.
Pengebeholdning i Københavns Handelsbank	185,553.	33
— i Jysk Handels- og Landbrugsbank, Aarhus	136,643.	70
— i Privatbanken i København	37,955.	43
— i Fyns Diskontokasse i Odense	43,946.	89
— i Kassekontoret i København	692,479.	55
— i Kassekontoret i Aarhus	413,703.	01
— ved Stationerne	639,797.	02
Vare- og Materialbeholdning til Værdi	5,784,700.	87
Tilgodehavender for udførte og under Udførelse værende Arbejder m. m.	256,253.	39
	8,191,033.	19

hvortil der svarede følgende *Passiver:*

	Kr.	Ø.	
Statsbanernes Driftsfond	5,000,000.	»	
Skyld til Statskassen: Rest af Driftsoverskud for 1911—12	1,897,074.	60	
Skyld til fremmede Befordringsmyndigheder: Ulikvideret Afregningsmellemværende	309,980.	80	
Forskellige Deposita og Kreditorer	911,620.	95	
Ikke udbetalt Udbytteandel for 1911—12 til Tjenestemænd ved Statsbanerne	72,356.	84	
			8,191,033. 19

Ved Statsbanerne forefandtes derhos den 31. Marts d. A. 21 Forsikringsdokumenter, der i sin Tid have tjent til Fyldestgørelse af Alderdomsforsørgelsespligt, men ere blevne overdragne til den senere ophævede Reservepensionsfond og nu tilhøre *Statskassen*. Det samlede Paalydende af disse Forsikringsdokumenter udgjorde 78,750 Kr. Den aarlige Præmiebetaling, som udredes af Statsbanerne for Statskassens Regning, udgjorde samtidig ca. 1,160 Kr.

Desuden ere *i indeværende Finansaar* overgivne til Statsbanerne til fremtidig Behandling 12 Obligationer, der ere udstedte af forskellige Amter og Kommuner for Bidrag til Statsbaneanlæg, samt en Fordring paa Københavns Kommune i Anledning af Udvidelse af Godsbanegaardsanlægget ved Kalvebodstrand, jfr. Ministeriets Skrivelse af 9. Juli og 11. Oktober d. A., Journ. Nr. 2987 d./E. 1967 og 2987 h./E. 2952. Restskylden paa disse Fordringer udgjorde den 31. Marts d. A. tilsammen 685,570 Kr. 67 Øre, hvortil der for en enkelt, af Odense Kommune udstedt, Obligations Vedkommende kommer en halvaarlig Renteydelse. Afdragene paa denne Restskyld forfalde regelmæssigt i Løbet af kortere eller længere Tid og føres nu efterhaanden som de indgaa til Indtægt paa en særlig Konto under Statsbanernes Anlægsbudget, jfr. Finanslov for 1912—13 § 2 A. II. A. 4. — Skønt disse Fordringer, som foran anført, først ere overgivne Statsbanerne til Behandling i indeværende Finansaar og saaledes ikke vedrørte Statsbanernes Regnskaber ved Udgangen af Finansaaret 1911—12, har man dog ment ogsaa at burde henlede Opmærksomheden paa dette Forhold.

Sluttelig skal man tillade sig at tilføje, at man til Fuldstændiggørelse af Vurderingssummen for Statsbanerne den 31. Marts d. A. imødeser en Meddelelse om Størrelsen af de foran under 4) omhandlede Udgifter til Erhvervelsen af Vejle—Give Banen og deres gruppevise Fordeling.

Denne Sag har været behandlet paa Fællesmøde den 26. ds. under Løbe-Nr. 1879.

Ambt.

Ring.

Betænkning

afgiven af

Kommissionen af 1912 til Vurdering af Statsbanernes Aktiver.

Ved Skrivelse af 11. Marts d. A. — J. Nr. 2751, Brev Nr. E. 734 — har Ministeriet for offentlige Arbejder beordret, at der i Overensstemmelse med det af Generaldirektionen for Statsbanerne under 31. Januar s. A. fremsendte Forslag nedsattes en Kommission til Vurdering af Statsbanernes Aktiver.

Kommissionen kom i Henhold til nævnte Forslag til at bestaa af følgende Medlemmer:

Banebestyrer *Hiort-Lorenzen*, Formand,
Baneingeniør *Elver*,
Kontorchef *Heramb*,
Kontorchef *Sœbye*,
Skibsingeniør *Hunderup* og
Hovedbogholder *Ring*,

og der blev ved Skrivelse af 19. Marts 1912 fra Generaldirektøren til de enkelte Medlemmer givet disse Ordre til at sammentræde.

Efter at Kommissionen ved et Møde i Generaldirektionen den 28. Marts d. A. havde modtaget Instruktion med Hensyn til den stillede Opgave samledes den den 30. s. M. i København til et konstituerende Møde, ved hvilket vedtoges det nærmere Grundlag for Arbejdet og dettes foreløbige Fordeling mellem Medlemmerne.

Hvervet som Kommissionens Sekretær overdroges til Baneingeniør *Herholdt*.

Kommissionen ansaa det for nødvendigt ved Selvsyn at overbevise sig om Tilstanden af de enkelte Anlæg og Effekter, og den har derfor berejst samtlige Banestrækninger og foretaget en Besigtigelse af disse med saa stor Grundighed, som den meget begrænsede Tid, der var givet til Udførelsen af den stillede Opgave, tillod det.

Idet Kommissionen hermed fremsender Resultatet af den foretagne Vurdering, hvorefter Statsbanernes Værdi anslaas til ca. 269 Mill. Kr., skal den nedenfor anføre det Grundlag, paa hvilket Vurderingen er foretaget, og de Regler, som ere fulgte ved denne.

Vurderingen er foretaget paa Grundlag af Status den 31. Marts 1912, og Anlægene m. m. ere altsaa vurderede efter den Tilstand, hvori de paa dette Tidspunkt befandt sig. Som Følge heraf er Vejle—Give Banen, der først er overtaget af Staten den 1. April 1912, ikke medtaget.

Kommissionen har anset det for at ligge udenfor dens Opgave at foretage en Vurdering af Statsbanen Nyborg—Ringe—Faaborg, der er forpagtet til det sydfynske Jernbaneselskab, men da Staten af denne Bane oppebærer en aarlig Forpagtningsafgift, der indgaar i Statsbanernes Driftsregnskab, har man i den samlede Oversigt over Statsbanernes Værdi medtaget Nyborg—Faaborg Banen med et Beløb svarende til den omtrentlige Anlægsværdi for Banen.

Af de Baner, der ere Privatbaner, men drives af Staten, ere Banestrækningerne Viborg—Aalestrup og Sorø—Vedde ikke optagne i Vurderingssummen, medens Kommissionen dog har vurderet disse Strækninger.

Ved Banestrækningen Orehoved—Gedser, der ligeledes er Privatbane, men drives af Staten, er der den særlige Omstændighed til Stede, at Banen efter Overtagelsen er undergaaet en gennemgribende Forbedring paa Statens Bekostning. De fleste Stationer ere fuldstændig ombyggede, Færgelejer ere anlagte i Gedser, og hele Banen er forsynet med ny Overbygning. Det synes rimeligt, at de store Summer, som Staten saaledes har anvendt paa Banen, medtages i den samlede Vurderingssum og derved bliver Genstand for Forrentning. Da det ikke er lykkedes Kommissionen at fremskaffe Oplysninger om Værdien af Banestrækningen Orehoved—Gedser paa det Tidspunkt, da Overtagelsen fandt Sted, er man gaaet den Vej at opføre Banen med den ved den nu foretagne Vurdering udfundne Sum og fra denne trække det Beløb — 3,000,000 Kr. —, som Staten forrenter med 4 pCt. aarlig i Form af Forpagtningsafgift for Banen*).

Man har ved Vurderingen kun medtaget saadanne Anlæg, som i egentlig Forstand tilhøre Statsbanerne, altsaa ikke saadanne Anlæg (Adgangsveje, Vejforlægninger o. lign.), som ere afleverede til andre Myndigheder og private. Paa den anden Side har man ikke taget Hensyn til, at visse Anlæg ere udførte med Tilskud af kommunale Myndigheder eller private Baner, men har optaget saadanne Anlæg, for saa vidt de ere overgaaede i Statens Besiddelse, med deres fulde Værdi.

Nye Anlæg ere kun medtagne, for saa vidt de den 31. Marts 1912 vare tagne i Brug af Driften, men da de Beløb, som indtil nævnte Dato ere udgivne til ikke fuldførte Anlæg, allerede ere tillagte Statsbanernes Anlægskapital, har man udfærdiget en særlig Fortegnelse over disse Beløb, som paa den samlede Oversigt er tillagt Vurderingssummen.

Statsbanernes Lagerbeholdninger, der den 31. Marts 1912 havde en Værdi af ca. 5,780,000 Kr., ere ikke medtagne under den samlede Vurderingssum.

Ved Vurderingen er Værdien opført i følgende Hovedposter:

A. Grunderhvervelser.

B. Faste Anlæg:
   1. Banelegemet (herunder Baneinddeling, Plantninger og Sneskærme).
   2. Overbygning.
   3. Veje og Indhegninger.
   4. Bygninger, udvendige Stationsanlæg (herunder Vogterhuse, Værksteder o. lign.).
   5. Havneanlæg og Kystsikring.
   6. Telegraf- og Sikringsanlæg (herunder Telefonanlæg).
   7. Elektriske Belysningsanlæg, Centralvarmeanlæg.

C. Driftsmateriel:
   1. Rullende Materiel.
   2. Færger, Skibe, Baade.
   3. Inventar (herunder Maskiner inkl. Fundamenter).

Vurderingen er derhos foretaget særskilt for de enkelte Banestrækninger, idet dog det rullende og sejlende Materiel er vurderet samlet, uden at der er foretaget nogen Fordeling af Materiellet paa de enkelte Banestrækninger, da Kommissionen har ment, at en saadan Fordeling vilde blive altfor vilkaarlig.

De Banestrækninger, i hvilke Statsbanerne ved Vurderingen ere delte, ere følgende:

1. København og tilstødende Banestrækninger indtil Vigerslev (inkl.), Vanløse (inkl.) og Hellerup (inkl.).
2. Hellerup (ekskl.)—Rungsted—Helsingør (inkl.).
3. Hellerup (ekskl.)—Hillerød—Snekkersten (ekskl.).
4. Vanløse (ekskl.)—Frederikssund.
5. Vigerslev (ekskl.)—Roskilde (inkl.).
6. Roskilde (ekskl.)—Kalundborg.
7. Roskilde (ekskl.)—Korsør—Halskov—Sprogø.
8. Roskilde (ekskl.)—Masnedø.

*) ɔ: Banestrækningen Nykøbing—Gedser.

9. Orehoved—Gedser.
10. Næstved (ekskl.)—Slagelse (ekskl.)—Værslev (ekskl.)—Dalmose (ekskl.)—Skelskør.
11. Knudshoved—Nyborg—Strib.
12. Tommerup (ekskl.)—Assens.
13. Farris—Randers (inkl.).
14. Randers (ekskl.)—Aalborg (inkl.).
15. Aalborg (ekskl.)—Frederikshavn.
16. Lunderskov (ekskl.)—Esbjerg (inkl.).
17. Esbjerg (ekskl.)—Struer (ekskl.).
18. Struer (inkl.)—Langaa (ekskl.).
19. Bramminge (ekskl.)—Vedsted.
20. Skanderborg (ekskl.)—Skjern (ekskl.).
21. Holstebro (ekskl.)—Herning (ekskl.).
22. Viborg (ekskl.)—Herning (ekskl.).
23. Silkeborg (ekskl.)—Laurberg (ekskl.).
24. Aarhus Ø—Ryomgaard—Grenaa, Ryomgaard (ekskl.)—Randers (ekskl.).
25. Struer (ekskl.)—Thisted.
26. Skive (ekskl.)—Nykøbing M.
27. Hobro (ekskl.)—Løgstør.

Fremgangsmaaden ved Vurderingen af de enkelte Arter af Anlæg m. m. har været følgende.

A. Grunderhvervelser.

Som Grundlag for Vurderingen er taget en Opgørelse over de Erstatninger, som dels ved de oprindelige Baneanlæg og dels ved de senere Udvidelser af disse ere betalte for Grunderhvervelser, indbefattet de Ulempeerstatninger, som ere betalte til Lodsejerne. Arealer, som ere afgivne vederlagsfrit til Statsbanerne, ere ansatte til Værdi, medens Arealer, der oprindelig have tilhørt Statsbanerne, men som senere ere solgte af disse, ere fradragne med den Værdi, hvori de stod Statsbanerne.

Hvad særlig angaar Arealerne i og ved København, da har man for de Arealers Vedkommende, der ere afgivne af Københavns Kommune i Henhold til Overenskomsterne af 4. Marts 1893 og 13. Februar 1904, benyttet de som Grundlag for Overenskomsterne foreliggende Vurderinger, medens man har ansat de Arealer, som blev afgivne vederlagsfrit af Krigsbestyrelsen til Østerbro Station, til samme Enhedspris som de Arealer af Østre Glacis, der samtidig blev overdraget til Kommunen.

B. Faste Anlæg.

1. Banelegemet, herunder Tunneler, Broer og Gennemløb samt Baneinddeling, Plantninger og Sneskærme.

Værdien af *det egentlige Banelegeme*, altsaa Dæmninger og Udgravninger med Skraaninger m. m., er bestemt paa den Maade, at man ved Hjælp af det fra de paagældende Anlæg foreliggende Materiale har beregnet Mængden af det i Banestrækningen, dels ved det første Anlæg og dels ved de senere Udvidelser udførte Jordarbejde i m^3 og paa Grundlag af Priserne for de i de senere Aar udførte nye Baneanlæg fastsat en Gennemsnitspris pr. m^3 for Jordarbejdet.

For Tunneler samt Broer over og under Banen har man paa Grundlag af de i de senere Aar betalte Priser for saadanne Anlæg udfærdiget Overslag over de enkelte Bygningsværker.

Ved Beregningen af Fradraget paa Grund af Slid og Ælde er man i Almindelighed gaaet ud fra en Varighed af Jernoverbygningen i Broerne m. m. af ca. 80 Aar. For Underbygningen (Pillerne) samt for de helt murede Broer har man fastsat et procentvis Fradrag under Hensyn til Bygningsværkets Vedligeholdelsestilstand.

Gennemløb under Banen, altsaa Stenkister, Rørledninger m. m., ere regnede at bevare deres Værdi i det væsentlige uforandret.

Baneinddelingen, hvis Værdi kun er ringe, er fastsat med et passende gennemsnitligt Fradrag for Slid og Ælde.

Værdien af *Plantningerne* er fastsat paa Grundlag af Opgørelser fra Statsbanernes to Plantører.

Værdien af Sneskærme inkl. de langs disse værende Plantninger er fastsat som en Gennemsnitsværdi pr. lb. m paa Grundlag af de i de senere Aar betalte Priser.

2. Overbygning.

Arbejdslønnen ved Sporets Lægning er taget som en Gennemsnitspris pr. Længdeenhed beregnet paa Grundlag af de ved de senere Baneanlæg betalte Priser.

Værdien af Ballastlaget er beregnet paa lignende Maade pr. Rumenhed. Da Sporet og Ballasten stadig holdes i god Stand, er intet Fradrag regnet paa disse to Poster.

Nyværdien af *Sveller og Sporskiftetømmer* er fastsat som Gennemsnit af de i de sidste 5 Aar betalte Priser. Deres nuværende Værdi er udfundet paa den Maade, at der er beregnet en *Gennemsnitsværdi* pr. Stk. Svelle og pr. lb. m Sporskiftetømmer.

Nyværdien af Skinnerne med Tilbehør er bestemt som et Gennemsnit af de i de sidste 5 Aar betalte Priser. Man er derhos gaaet ud fra en *Gennemsnitsvarighed* af 20 til 25 Aar for Skinnerne og har paa Grundlag heraf beregnet deres Værdiforringelse paa Grund af Slid og Ælde.

3. Veje og Indhegninger.

Der er foretaget en Opgørelse over Omfanget af Anlæg af forskellig Art (chausserede og brolagte Arealer, Stakit, Plankeværk, Traadhegn m. m.) paa de forskellige Banestrækninger, og Kommissionen har ved en Besigtigelse af Anlægene dannet sig et Skøn over det procentvise Fradrag, der maa foretages fra Nyværdien paa Grund af Slid og Ælde.

4. Bygninger (herunder Vogterhuse, Værksteder o. lign.), Perroner, udvendige Stationsanlæg (Drejeskiver, Kraner, Ramper, Folde, Brovægte o. lign.).

For Bygningerne har man som Grundlag for Vurderingen taget Bygningernes Brandforsikringsværdi. For at komme til Kundskab om, hvorvidt dette Grundlag kan anses for at give Værdier svarende til de virkelige Forhold, har Kommissionen ladet udføre Overslag over en Række vilkaarligt valgte Bygninger paa de forskellige Banestrækninger, og da det har vist sig, at Overslagene og Forsikringsværdien passer sammen med al rimelig Nøjagtighed, naar Hensyn tages til Prisforholdene nu og paa det Tidspunkt, da Forsikringssummen blev fastsat, har man ikke næret Betænkelighed ved at benytte det nævnte Grundlag ved Vurderingen, saa meget mindre som en direkte Vurdering af de enkelte Bygninger, d. e. Udarbejdelse af et Overslag for hver enkelt af disse, vilde blive uoverkommelig.

Kommissionen har dernæst undersøgt, hvorledes Prisforholdene i Bygningsfagene have skiftet igennem Aarene siden Banernes Anlæg, og er derved kommen til en Procentskala, der angiver Bygningernes *Værdiforøgelse* paa Grund af Prisstigningen, og har ved Anvendelse af denne Skala bestemt Bygningernes *nuværende Nyværdi*. Fra denne Værdi er da trukket Forringelsen ved Slid og Ælde, der er bestemt efter foretaget Besigtigelse af Bygningerne og under Hensyn til disses Alder.

Perroner og udvendige Stationsanlæg.

Deres Nyværdi er bestemt efter Erfaringerne fra Anlæg i de senere Aar, og Forringelsen for Slid og Ælde fastsat paa Grundlag af Bygningsværkernes Alder samt ved Undersøgelse paa Stedet af deres Vedligeholdelsestilstand.

5. Havneanlæg og Kystsikring.

Man har paa Grundlag af de fra de forskellige Havneanlæg foreliggende Akter udfærdiget Overslag over Nyværdien efter de nuværende Prisforhold af Statsbanernes Havneanlæg.

Kommissionen har derhos ved Besigtigelse af Anlægene dannet sig et Skøn over den Tilstand, hvori de enkelte Dele befinder sig og herefter foretaget passende Fradrag for Slid og Ælde.

6. Telegraf- og Sikringsanlæg, herunder Telefonanlæg. Nyværdien af disse Anlæg er beregnet paa Grundlag af Enhedspriser, der ere fastsatte i Overensstemmelse med, hvad der er betalt i de senere Aar.

Værdiforringelsen paa Grund af Slid og Ælde er bestemt paa følgende Maade:

De ældre *Telegrafanlæg* med Ledninger, Stangrækker og Telegrafapparater samt Apparaterne til Linieringning ere nu saa gamle, at de deri indgaaede Dele forlængst ere udvekslede med nye. Naar bortses fra de i de senere Aar tilkomne Nybygninger, kan disse Anlæg derfor betragtes som værende indtraadte i en Ligevægtstilstand, hvor udslidte Dele efterhaanden erstattes med nye. Værdien kan da gennemsnitlig sættes til 50 pCt. af Nyværdien, idet de kassable Genstande praktisk talt ere uden Værdi, men naar Hensyn tages til de i de senere Aar tilkomne Nyanlæg, har man ment at kunne sætte Gennemsnitsværdien til 60 pCt. af Nyværdien.

Telefonanlægene ere forholdsvis nye. Deres Gennemsnitsalder er ca. 5 Aar, og da deres Varighed kan anslaas til 25 Aar, vil Anlægenes nuværende Værdi være ca. 80 pCt. af Nyværdien.

Sikrings- og Signalanlægene kunne efter de indvundne Erfaringer siges at have en Gennemsnitsvarighed af 25 Aar, efter hvilken Tids Forløb de i Anlægene indgaaede Materialier i alt væsentligt kun har en Værdi, der svarer til Indvindingsudgifterne. Der er derfor ved disse Anlæg i Almindelighed regnet med en aarlig Værdiforringelse af 4 pCt., idet man dog ved Besigtigelsen af Anlægene har dannet sig et Skøn over, hvorvidt der for de enkelte Anlæg var Grund til at gaa noget over eller under denne Procent.

7. Elektriske Belysningsanlæg. Centralvarmeanlæg.

Elektricitetsanlæg til Belysning og Kraft med tilhørende Belysningselementer, Ledninger m. v. ere anslaaede til en Levetid af 20 Aar og med en Slutningsværdi af 10 pCt. af Anskaffelsesværdien. Den aarlige Værdiforringelse er herefter for disse Anlæg sat til 4½ pCt.

Centralvarmeanlægene ere opførte til den efter Vurdering paa Stedet anslaaede Værdi.

C. Driftsmateriel.

1. Rullende Materiel.

Ved det rullende Materiel er gennemført en jævnt aftagende Værdiansættelse beregnet efter Materiellets sædvanlige Levetid og under Hensyn til dets Anskaffelsespris samt til, at dets Værdi ved Udrangeringen anslaas til 10 pCt. af Anskaffelsesprisen. Paa tilsvarende Maade er derhos den Værdiforøgelse behandlet, som hidrører fra større Forandringer og Forbedringer ved Materiellet. Levetiden er efter de hidtil indvundne Erfaringer anslaaet til gennemsnitlig 45 Aar for Lokomotiver og Vogne af alle Arter, og den aarlige gennemsnitlige Værdiforringelse bliver da 2 pCt. af Anskaffelsesværdien.

2. Færger, Skibe, Baade.

Ved det sejlende Materiel er gennemført en jævnt aftagende Værdiansættelse, beregnet efter Materiellets gennemsnitlige Levetid og under Hensyn til dets Anskaffelsespris og den Værdiforøgelse, som er opnaaet ved større Forandringer og Forbedringer.

Under Hensyn til, hvad man almindeligvis regner for et Dampskibs Levetid, tør man næppe gøre Regning paa, at Statsbanerne gennemsnitlig kunne bruge deres Færger og Skibe i mere end ca. 40 Aar.

Den aarlige Værdiforringelse er da sat til ca. 2½ pCt. af Anskaffelsesværdien.

3. Inventar. Maskiner.

For *Værktøjsmaskiner* med deres Drivkraft (Dampmaskiner, Kedler o. s. v.) og de tilhørende Anlæg (Kraner, Blæsere o. s. v.) har man i Almindelighed regnet med en Levetid af 30 Aar og en Forringelse indtil 10 pCt. af Anskaffelsesværdien, saaledes at den gennemsnitlige aarlige Afskrivning er regnet til 3 pCt. af Anskaffelsesværdien.

For enkelte Maskiner har man anvendt en særlig Vurdering, navnlig naar Anskaffelsesværdien ikke har kunnet udfindes eller Maskinen er forandret eller ombygget.

Værktøjer (Haand- og Bænkværktøj o. desl.) er ansat til 50 à 60 pCt. af dets Anskaffelsesværdi.

Inventariegenstande (Møbler og Stationsredskaber m. v.) ere vurderede efter deres Tilstand til fra 40 indtil 90 pCt. af deres Anskaffelsesværdi.

Foruden Statsbanernes egentlige Aktiver, haves tillige en Fordring paa Københavns Kommune for de i Henhold til Overenskomsten af 13. Februar 1904 overdragne Arealer af de til Nedlægning bestemte Banegaardsanlæg i og ved København. Denne Fordring, der egentlig var 15,000,000 Kr., men som ved skete Afdrag den 31. Marts 1912 var nedbragt til 14,975,548 Kr., skal berigtiges ved aarlige Afdrag af 1,000,000 Kr. fra det Tidspunkt — om ca. 3 Aar —, da det nye Banegaardsanlæg er fuldført, og Kommissionen har derfor til Vurderingssummen af Statsbanernes egentlige Aktiver (Underbilag B) lagt Kapitalværdien pr. 31. Marts 1912 til en Rentefod af 4 pCt. af denne Fordring eller ca. 9,872,000 Kr.

Paa disse Arealer fandtes Bygninger, Spormateriel m. m., der antages at kunne udbringes til ca. 330,000 Kr., der fordeler sig saaledes:

1)	Banelegemet	4,000 Kr.
2)	Overbygning	128,000 —
3)	Veje og Indhegninger	27,000 —
4)	Bygninger og udvendige Stationsanlæg	153,000 —
6)	Telegraf-, Telefon- og Sikringsanlæg	18,000 —
	Ialt	330,000 Kr.

Dette Beløb er ligeledes medtaget paa Underbilag B.

København, den 19. Oktober 1912.

P. Hiort-Lorenzen. **C. V. Ring.** **Sæbye.** **Heramb.**

Hunderup. **Elver.**

F. Herholdt.

Underbilag B.

Vurdering af Stats-

Nuværende Værdi under

Banestrækning.	A.		
	Grunderhvervelse.	1. Banelegemet.	2. Overbygningen.
	Kr.	Kr.	Kr.
1. København indtil Vigerslev (inkl.), Vanløse (inkl.) og Hellerup (inkl.)	22,114,600	7,692,000	3,827,800
2. Hellerup (ekskl.)—Rungsted—Helsingør (inkl.)	2,332,800	1,931,100	998,800
3. Hellerup (ekskl.)—Hillerød—Snekkersten (ekskl.)	653,200	1,168,800	1,045,000
4. Vanløse (ekskl.)—Frederikssund	327,700	659,000	474,900
5. Vigerslev (ekskl.)—Roskilde (inkl.)	631,500	827,700	924,800
6. Roskilde (ekskl.)—Kalundborg	771,800	1,399,500	1,133,600
7. Roskilde (ekskl.)—Korsør (Halskov, Sprogø)	1,264,300	2,852,600	2,615,300
8. Roskilde (ekskl.)—Masnedø	699,100	1,524,300	1,690,700
9. Orehoved—Gedser	533,500	652,300	1,000,200
10. Næstved (ekskl.)—Slagelse (ekskl.)—Værslev (ekskl.) Dalmose (ekskl.)—Skelskør	828,000	1,057,500	949,400
11. (Knudshoved) Nyborg—Strib	2,395,400	2,205,600	4,378,800
12. Tommerup (ekskl.)—Assens	384,400	297,400	347,800
13. Farris—Randers (inkl.)	4,237,000	6,298,600	6,115,200
14. Randers (ekskl.)—Aalborg (inkl.)	1,322,200	1,470,500	1,681,900
15. Aalborg (ekskl.)—Frederikshavn	795,300	3,316,600	1,311,600
16. Lunderskov (ekskl.)—Esbjerg (inkl.)	703,000	829,500	1,329,000
17. Esbjerg (ekskl.)—Struer (ekskl.)	713,200	1,124,000	2,316,200
18. Struer (inkl.)—Langaa (ekskl.)	662,700	1,503,200	1,725,300
19. Bramminge (ekskl.)—Vedsted	140,500	388,300	292,800
20. Skanderborg (ekskl.)—Skjern (ekskl.)	624,400	1,445,500	2,044,400
21. Holstebro (ekskl.)—Herning (ekskl.)	187,400	337,600	497,000
22. Viborg (ekskl.)—Herning (ekskl.)	117,500	590,500	552,600
23. Silkeborg (ekskl.)—Laurberg (ekskl.)	169,000	670,800	541,200
24. Aarhus Ø—Ryomgaard—Grenaa, Ryomgaard (ekskl.)—Randers (ekskl.)	951,700	1,832,600	1,869,000
25. Struer (ekskl.)—Thisted	679,800	673,400	913,100
26. Skive (ekskl.)—Nykøbing M	278,400	303,000	350,800
27. Hobro (ekskl.)—Løgstør	501,700	594,300	801,800
Ialt...	45,020,100	43,646,200	41,729,000

banernes Aktiver.

Hensyn til Slid og Ælde.

B. 1—7.					C.	
3. Veje og Indhegning.	4. Bygninger og udvendige Stationsanlæg.	5. Havneanlæg og Kystsikring.	6. Telegraf-, Telefon- og Sikringsanlæg.	7. Elektriske Belysningsanlæg og Centralvarmeanlæg.	Inventar (herunder Maskiner).	Ialt.
Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1,041,600	8,757,000	437,600	521,600	883,000	1,905,800	47,181,000
196,900	2,012,000	123,600	285,500	44,400	120,600	8,045,700
129,600	1,020,100	»	167,200	4,500	57,300	4,245,700
117,900	493,800	»	65,700	»	29,800	2,168,800
92,200	827,900	»	126,700	23,100	49,300	3,503,200
189,300	1,074,900	»	200,400	12,000	77,300	4,858,800
223,200	2,302,200	943,500	355,500	58,900	348,600	10,964,100
290,400	1,494,600	366,000	239,400	6,400	88,500	6,399,400
144,800	1,057,600	1,829,600	156,000	48,700	107,500	5,530,200
237,900	896,300	»	125,900	4,000	43,600	4,142,600
319,000	2,332,900	1,751,100	126,000	84,800	283,800	13,877,400
68,200	310,200	»	27,000	»	16,400	1,451,400
662,200	5,645,600	336,100	547,800	197,900	1,026,300	25,066,700
274,800	1,193,100	»	241,800	31,300	83,200	6,298,800
300,600	916,200	»	196,900	20,500	60,100	6,917,800
168,500	1,048,000	21,300	133,200	36,000	81,200	4,349,700
349,600	1,170,600	»	287,000	26,800	98,200	6,085,600
368,000	1,259,100	»	289,800	31,600	125,600	5,965,300
53,300	408,500	»	21,900	»	13,600	1,318,900
276,300	898,400	»	168,200	4,500	67,800	5,529,500
85,800	169,600	»	32,000	»	12,800	1,322,200
51,500	182,300	»	31,300	»	16,000	1,541,700
85,600	239,200	»	41,800	»	14,300	1,761,900
230,700	994,000	122,000	147,900	7,400	68,300	6,223,600
96,200	762,600	303,700	78,900	»	48,000	3,555,700
50,800	379,000	604,800	25,900	»	18,500	2,011,200
66,600	518,000	»	75,600	3,000	32,800	2,593,800
6,171,500	38,363,700	6,839,300	4,716,900	1,528,800	4,895,200	192,910,700

Oversigt.

		Kr.	Kr.
	Vurderingssum for Strækning 1—27	192,910,700	
	Fradrag for Orehoved—Gedser	3,000,000	
			189,910,700
Underbilag C.	Rullende Materiel	50,180,600	
Underbilag C.	Toginventar, Presenninger og Uniformsgenstande	906,900	
			51,087,500
	Færger, Skibe og Baade	9,725,000	
			9,725,000
	Ringe—Faaborg	1,552,900	
	Ringe—Nyborg	1,800,900	
			3,353,800
		Ialt...	254,077,000
	Hertil kommer:		
		Kr.	
Underbilag D.	Beløb, som i Finansaaret 1911—12 eller tidligere ere udgivne til Arbejder, som ikke ere medtagne ved Vurderingen	ca. 4,756,000	
	Kapitalværdien den 31. Marts 1912 af Statsbanernes Tilgodehavende hos Københavns Kommune	- 9,872,000	
	Værdi af Bygninger, Spormaterialier m. m. paa de til Nedlægning bestemte Banegaarde i og ved København	330,000	
			14,958,000
	Anslaaet Værdi af samtlige Aktiver den 31. Marts 1912		269,035,000

P. Hiort-Lorenzen. **C. V. Ring.** **Sæbye.** **Heramb.**

Hunderup. **Elver.**

F. Herholdt.

Vurdering af Statsbanernes Aktiver.

Rullende Materiel m. m.

	Nuværende Værdi under Hensyn til Slid og Ælde	
	Kr.	Kr.
Lokomotiver	16,836,400	
Personvogne	15,276,000	
Postvogne	639,600	
Bagagevogne	1,814,200	
Godsvogne	15,255,400	
Specialvogne	359,000	
		50,180,600
Toginventar	220,500	
Presenninger	366,000	
Uniformsgenstande	320,400	
		906,900
	Ialt...	51,087,500

P. Hiort-Lorenzen. C. V. Ring. Sæbye. Heramb.

Hunderup. Elver.

F. Herholdt.

Vurdering af Statsbanernes Aktiver.

Fortegnelse over Beløb, som i Finansaaret 1911—12 eller tidligere ere udgivne til Arbejder, som ikke ere medtagne under Vurderingen.

		Kr.	Ø.
Funder—Bramminge		25,443.	69
Vejle—Give—Herning		379,372.	20
Fynske Dobbeltspors ufuldførte Anlæg	ca.	1,355,900.	
Korsør Fyr		2,269.	15
Rødkjærsbro Station		34,680.	32
Sikringsanlæg, Langaa		17,350.	54
Hovedbygning, Nykøbing F.		41,985.	79
Centralværkstedet, Aarhus	ca.	5,200.	
Københavns Personbanegaard	-	2,894,000.	
	Ialt...	4,756,201.	69

P. Hiort=Lorenzen. C. V. Ring. Sæbye. Heramb.

Hunderup. Elver.

F. Herholdt.

Tillæg til Generaldirektionens Skrivelse af 28. November 1912, B. 7961.

Samlet Oversigt over Vær-

den 31. Marts 1912 og dennes

	A.	B. Faste			
		1.	2.	3.	4.
	Grunderhvervelser	Banelegemet (herunder Baneinddeling, Plantninger, Sneskærme o. l.)	Overbygning	Veje og Indhegning	Bygninger, udvendige Stationsanlæg (herunder Vogterhuse, Værksteder, Belysningsanlæg o. l.)
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Ifølge Vurderingskommissionens Opgørelse..... (Underbilag B og Underbilag C).	45,020,100	43,646,200	41,729,000	6,171,500	38,363,700 [1] 1,528,800
Beløb, som i Finansaaret 1911—12 eller tidligere ere udgivne til Arbejder, som ikke ere medtagne ved Vurderingen.. (Vurderingskommissionens Opgørelse, Underbilag D, jfr. Generaldirektionens Følgeskrivelse af $^{28}/_{11}$ 12).	85,500	3,192,900	1,205,500	37,700	[1] 5,300 108,700
Værdien af Bygninger, Spormaterialier m. m. paa de til Nedlægning bestemte Banegaarde i og ved København .... (Vurderingskommissionens Betænkning, sidste Side).	.....	4,000	128,000	27,000	153,000
Nedlagte Arealer i og ved København, der overdrages til Københavns Kommune..... (Vurderingskommissionens Betænkning, jfr. Generaldirektionens Følgeskrivelse af $^{28}/_{11}$ 12).	14,975,548	.....	.....	.....	.....
	60,081,148	46,843,100	43,062,500	6,236,200	40,159,500
Strækningen **Ringe-Faaborg** 1,552,900 Strækningen **Ringe-Nyborg** 1,800,900 3,353,800 det som Privatbanens Del i Vurderingssummen for Strækningen **Orehoved-Gedser** beregnede Beløb ÷ 3,000,000 353,800 (Vurderingskommissionens Betænkning, jfr. Generaldirektionens Følgeskrivelse af $^{28}/_{11}$ 12).	80,500	62,800	57,700	8,300	53,800
Tilsammen...	60,161,648	46,905,900	43,120,200	6,244,500	40,213,300

NB. Hertil kommer yderligere de indtil Udgangen af Finansaaret

[1] Elektriske Belysningsanlæg og Centralvarmeanlæg. [2] Toginventar. [3] Presenninger. [4] Uniforms-

dien af Statsbanerne

gruppevise Fordeling.

Anlæg.			C. Driftens Materiel.				Tilsammen
5. Havne-anlæg og Kystsikring	6. Telegraf- og Sikrings-anlæg (herunder Telefon-anlæg)	Ialt	1. Rullende Materiel (herunder Toginventar og Presenninger)	2. Færger, Skibe, Baade	3. Inventar (herunder Maskiner og Uniforms-genstande)	Ialt	
Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
6,839,300	4,716,900	142,995,400	50,180,600 [2] 220,500 [3] 366,000	9,725,000	4,895,200 [4] 320,400	65,707,700	253,723,200
2,300	118,100	4,670,500	.....	.....	.....	.....	4,756,000
.....	18,000	330,000	.....	.....	.....	.....	330,000
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,975,548
6,841,600	4,853,000	147,995,900	50,767,100	9,725,000	5,215,600	65,707,700	273,784,748
9,200	6,500	198,300	68,000	.....	7,000	75,000	353,800
6,850,800	4,859,500	148,194,200	50,835,100	9,725,000	5,222,600	65,782,700	274,138,548

1911—12 til Erhvervelsen af Vejle—Give-Banen medgaaede Udgifter.

genstande.

De Danske Statsbaner.

Generaldirektionen.

Bilag 82.

København B, den 12. Marts 1913.

Til Ministeriet for offentlige Arbejder.

I Skrivelse af 17. Januar d. A., 2751 c/1912 E 121, har Ministeriet meddelt Generaldirektionen, at der af Statskassen i Finansaaret 1911—12 som Vederlag for Statens Overtagelse af Vejle—Give Banen — inklusive Renter — er udbetalt et Beløb af i alt *1,161,244 Kr. 44 Øre* til Bestyrelsen for nævnte Bane. I Forbindelse hermed har Ministeriet — ved at tilbagesende den med Generaldirektionens Skrivelse af 28. November f. A. (B 7961) fremsendte Betænkning, der er afgiven af den til Vurdering af Statsbanernes Aktiver nedsatte Kommission —, anmodet Generaldirektionen om at meddele, hvorledes det foran angivne Beløb fordeler sig paa de Grupper, i hvilke Statsbanernes Aktiver i Vurderingsforretningen ere delte.

Generaldirektionen har i denne Anledning anmodet fornævnte Kommission om at fremkomme med et Forslag til Fordelingen, og den har nu under 28. f. M. afgivet et saadant, til hvilket Generaldirektionen kan slutte sig.

Fordelingen bliver herefter følgende:

		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
A.	Grunderhvervelser			270,000.	
B.	Faste Anlæg:				
	1. Banelegemet	282,844.	44		
	2. Overbygning	264,720.			
	3. Veje og Indhegning	61,010.			
	4. Bygninger og udvendige Stationsanlæg	141,470.			
	5. Havne- og Kystsikring	»			
	6. Telegraf- og Sikringsanlæg	6,200.			
				756,244.	44
C.	Driftens Materiel:				
	1. Rullende Materiel	115,000.			
	2. Færger, Skibe, Baade	»			
	3. Inventar	20,000.			
				135,000.	
	Tilsammen...			1,161,244.	44

Kommissionen har hertil knyttet den Bemærkning, at den under »Grunderhvervelser« har opført hele det for disse Erhvervelser betalte Beløb, altsaa baade den af Vejle—Give Banen og den af Staten betalte Halvdel, medens Resten af Købesummen efter bedste Skøn er henført til de enkelte Grupper paa Grundlag af indhentede Oplysninger om Fordelingen af Udgiften ved Baneanlægget.

Efter den med Generaldirektionens fornævnte Skrivelse af 28. November f. A. (B 7961) fremsendte Oversigt over Statsbanernes Værdi udgjorde denne den

31. Marts 1912 — *eksklusive* Vejle—Give Banen — *274,138,548 Kr.*, der fordelte sig saaledes:

		Kr.	Kr.
A.	Grunderhvervelser		60,161,648
B.	Faste Anlæg:		
	1. Banelegemet	46,905,900	
	2. Overbygning	43,120,200	
	3. Veje og Indhegning	6,244.500	
	4. Bygninger og udvendige Stationsanlæg	40,213,300	
	5. Havne- og Kystsikring	6,850,800	
	6. Telegraf- og Sikringsanlæg	4,859,500	
			148,194,200
C.	Driftens Materiel:		
	1. Rullende Materiel	50,835,100	
	2. Færger, Skibe, Baade	9,725,000	
	3. Inventar	5,222,600	
			65,782,700
		Tilsammen...	274,138,548

Statsbanernes samlede Værdi den 31. Marts 1912 — *inklusive* Vejle—Give Banen — bliver altsaa herefter 1,161,244 Kr. 44 Øre + 274,138,548 Kr. = *275,299,792 Kr. 44 Øre*, der fordeler sig saaledes:

		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
A.	Grunderhvervelser			60,431,648.	
B.	Faste Anlæg:				
	1. Banelegemet (herunder Baneinddeling, Plantninger, Sneskærme o. l.)	47,188,744.	44		
	2. Overbygning	43,384,920.			
	3. Veje og Indhegning	6,305,510.			
	4. Bygninger, udvendige Stationsanlæg (herunder Vogterhuse, Værksteder, Belysnings- og Centralvarmeanlæg)	40,354,770.			
	5. Havne- og Kystsikring	6,850,800.			
	6. Telegraf- og Sikringsanlæg (herunder Telefonanlæg)	4,865,700.			
				148,950,444.	44
C.	Driftens Materiel:				
	1. Rullende Materiel (herunder Toginventar og Presenninger	50,950,100.			
	2. Færger, Skibe, Baade	9,725,000.			
	3. Inventar (herunder Maskiner og Uniformsgenstande)	5,242,600.			
				65,917,700.	
		Tilsammen...		275,299,792.	44

— —

Ambt.

TEKNISK
Danmarks teknisk

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.

...var.

Stræknin...

Kommissionen ...
erhvervelser« har ...
den af Vejle—G...
summen efter...
hentede Oply...
Eft...
f. A. (B ...

TEKNISK
Danmarks tekniske

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.