

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*

STATSBANEUDVALGET AF 1911

AFGIVNE BETÆNKNING

TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S

1913

Ex. 383.

ERKLÆRING **TEKNISK BIBLIOTEK**
Danmarks tekniske Højskole

FRA

GENERALDIREKTIONEN FOR STATSBANERNE

TIL

MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

OVER DEN AF

STATSBANEUDVALGET AF 1911

AFGIVNE BETÆNKNING

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

KØBENHAVN

TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S

1913

1867

AMERICAN ANTI-SLAVERY SOCIETY

NEW YORK

AMERICAN ANTI-SLAVERY SOCIETY

NEW YORK

AMERICAN ANTI-SLAVERY SOCIETY

AMERICAN ANTI-SLAVERY SOCIETY

NEW YORK

AMERICAN ANTI-SLAVERY SOCIETY

1867

AMERICAN ANTI-SLAVERY SOCIETY

1867

AMERICAN ANTI-SLAVERY SOCIETY

AMERICAN ANTI-SLAVERY SOCIETY

De danske Statsbaner.

Generaldirektionen.

København B, den 17. November 1913.

Dansk Ingeniørforening
Bogsamling.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Efter det af Ministeriet i Skrivelse af 27. Maj d. A., E 1259, udtalte Ønske skal man om den af „Statsbaneudvalget af 1911“ afgivne Betænkning tillade sig at udtale følgende:

Udvalget har forstaaet den Opgave, der er tildelt det ved Ministeriet for offentlige Arbejders Skrivelse af 17. Juni 1911 saaledes, at det skulde „fremsætte Forslag, sigtende til Tilvejebringelse af en mere forretningsmæssig, økonomisk og udbyttegivende Drift af Statsbanerne gennem en hensigtsmæssig Omordning af disses Styrelsesform og praktiske Reforme af deres Driftsforanstaltninger“.

For at kunne gøre dette har Udvalget indhentet Oplysninger fra Generaldirektionen og afholdt Møder med Generaldirektøren, de enkelte Direktører og adskillige, baade over- og underordnede Tjenestemænd ved Statsbanerne, ligesom det har givet de ansatte, der maatte ønske det, Lejlighed til at udtale sig baade mundtligt og skriftligt. Ved Udarbejdelsen af sine Forslag har det taget Hensyn til de fra Tjenestemændene fremkomne Udtalelser, der dog ikke er refererede enkeltvis. Endvidere anfører Udvalget at have haft sin Opmærksomhed henvendt paa Forholdene i andre Lande, særligt i Sverige og Norge og specielt Bayern, hvis Administrationsordning i Hovedtrækkene siges at svare til den af Udvalget foreslaaede, medens man til Vejledning ved Fremsættelsen af Forslag til en eventuel fornøden Omordning af Statsbanernes Regnskabsvæsen ved et Medlem af Udvalget paa Stedet har indhentet Oplysninger i Preussen. Hvad der i Udvalgsbetænkningen er anført om Administrationsordningen i de to førstnævnte Lande er imidlertid misvisende, og det vil af den følgende korte Fremstilling af Styrelsesforholdene i Bayern fremgaa, at Udvalget maa have misforstaaet denne, naar det formenes, at den falder sammen med den af Udvalget anbefalede.

Ordningen i
fremmede
Lande:
i Sverige.

For Sveriges Vedkommende giver det saaledes et galt Billede af Administrationsordningen, naar det blot anføres, at den øverste Ledelse „er lagt i Hænderne paa en enkelt Mand“, Generaldirektøren, ved hvis Side staar en Overdirektør, og under hvis Ledelse Statsbanerne er inndelte i Distrikter (5) med en Distriktsforvaltning for hver, bestaaende af en Distriktschef som Leder samt en Bane-, en Maskin- og en Trafikdirektør, medens det lades helt uomtalt, at Styrelsen foruden af de ovennævnte to Embedsmænd bestaar af en Overingeniør, der behandler Sager om Bygning af nye Baner, samt af 16 Bureaudirektører,

der er Referenter i Styrelsen og Chefer for de forskellige Bureauer, som denne omfatter. Man kan for saa vidt altsaa gerne sige, at Ledelsen ligger i en enkelt Mands Haand, men denne er rigtignok bistaet af den størst mulige Sagskundskab, og medens den samlede Styrelse ganske vist kun undtagelsesvis træder sammen, bestaar Styrelsen til daglig af Generaldirektøren og en Bureaudirektør eller af Overdirektøren og en Bureaudirektør, eller efter Omstændighederne af General- eller Overdirektøren og flere Bureaudirektører, naar Sagen berører fleres Omraade, eller af Generaldirektøren, Overdirektøren og en eller flere Bureaudirektører, naar Sagen er af større Betydning, alt efter Generaldirektørens Bestemmelse. Instruktionsmæssigt er det bestemt, at i visse vigtige Sager skal Styrelsen bestaa af Generaldirektøren og 5 Bureaudirektører (Direktørerne for det administrative Bureau, Banebureauet, Maskinbureauet, Trafikbureauet og Persontakstbureauet), medens i Behandling af de Straffesager, der foretages i Styrelsen, foruden Generaldirektøren og vedkommende Sags Referent ogsaa Overdirektøren og to Bureaudirektører skal deltage.

I Norge.

Om Forholdene i Norge oplyses det, at Hovedstyret, der sorterer under det kongelige Departement for offentlige Arbejder, bestaar af en Generaldirektør og fire ham bistaende Jernbanedirektører, hvorhos der ved Hovedstyret er ansat 3 Underdirektører, der fungerer som Stedfortrædere for Jernbanedirektørerne, samt at visse Sager af større Vigtighed behandles i Møder, hvor Hovedstyret tiltrædes af to af Stortinget valgte Medlemmer. Derimod nævnes det ikke, at for at Styrelsen, der bistaas af et større Antal fagkyndige Kontorer, fordelt under hver Direktør, kan være beslutningsdygtig, skal Generaldirektøren, den foredragende Jernbanedirektør og endnu et Medlem være tilstede, at Afgørelsen i Straffesager eller i Sager om Afskedigelse af Personale træffes efter Stemmetal, saaledes at ved Stemmeligbed Generaldirektørens, eventuelt hans Stedfortræders Stemme gør Udslaget, samt at Styrelsen i Møder behandler enhver Sag, som skal fremsendes til eller forelægges for Ministeriet, bortset fra rene Referater eller Indberetninger, og iøvrigt en stor Mængde andre Sager, som ikke skal forelægges for Ministeriet.

I begge disse Lande finder der saaledes en Kollegialbehandling Sted af alle Sager af Vigtighed, og dette er forresten ogsaa tildels Tilfældet indenfor I Preussen. *de preussiske Jernbanedirektioner*, hvis Medlemmer for Behandlingen af enkelte Personalsager udgør et Kollegium, til hvis Møder der sammenkaldes af Præsidenten, og hvor Stemmeftertal gør Udslaget, ligesom der hver Uge holdes et Møde, i hvilket der raadslaas om vigtigere Anliggender som Forberedelse for Præsidentens Afgørelser. Andre Møder er det overladt Præsidenten at beramme, og i alle disse Møder tager Direktionens højere Embedsmænd Sæde.

I Bayern.

I Bayern henhører Statsbanerne siden 1907 under det kongelige bayerske Ministerium for Befordringsanliggender („Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten“), oprettet samme Aar, der bestaar af 3 Afdelinger: en Jernbaneafdeling, en Postafdeling og en for Statsbanerne, Post- og Telegrafvæsenet fælles Bygningsafdeling.

Umiddelbart under Ministeriets Jernbaneafdeling sorterer:

1. Jernbanedirektionerne (6 i Tallet) og
2. En Række Centralorganer, „Ämter“.

I Ministeriets Jernbaneafdeling er ansat en Chef og det nødvendige Antal Referenter og Hjælperreferenter samt til Bistand for Referenterne yderligere Hjælpepersonale, indordnet i Kontorer. Ministeren er bemyndiget til paa sit

Ansvar at overlade Afgørelsen i mindre vigtige Sager til Chefen og Referenterne. Ministeriet forhandler med de øverste Jernbanemyndigheder i det tyske Rige, Forbundsstaterne og Udlandet, alt efter nærmere Overenskomst med det kongelige Hus- og Udenrigsministerium. Det udfærdiger almindelige Befordringsbestemmelser og Anordninger for Publikum, fastsætter Takster og Tarifforskrifter, fastslaa Udgiftsbudgettet, træffer Bestemmelse om fælles Forretnings- og Tjenstforskrifter, om fælles Ordning af Personalanliggender og om Principspørgsmaal af teknisk Art, samt tager under Finansministeriets Medvirkning Bestemmelse om Fællesforhold vedrørende Budget-, Kasse- og Regnskabsvæsen. Endvidere træffer Ministeriet Afgørelsen i Klager, der rettes mod Jernbanedirektionerne og Centralorganerne, samt fastsætter Regler i det enkelte for Ministeriets og Jernbanedirektionernes Kompetenceomraade.

Jernbanedirektionerne, der har Sæde i Augsburg, Ludwigshafen a. Rh., München, Nürnberg, Regensburg og Würzburg, leder som Melleminstans hver inden for sit Omraade, for saa vidt der ikke er truffet andre særlige Regler, hele Forvaltningen af de i Drift eller under Bygning værende Statsbaner (hvortil, som særligt for Bayern kommer Statens Skibs- og Kanalfart samt Kædeslæbebaadsfarten).

Jernbanedirektionerne er overordnet Inspektionerne (den stedlige Ledelse) og afgør Klager over disses Bestemmelser og Anordninger.

I Spidsen for hver Jernbanedirektion staar en Præsident, der til sin Bistand har Overregeringsraader, som faste Stedfortrædere, og Referenter, Hjælpe-referenter og andet overordnet Personale samt den fornødne Kontorhjælp. Ministeriet kan overdrage en enkelt Jernbanedirektion at varetage bestemte Forretninger for flere eller alle Jernbanedirektionsomraader, og dette er Tilfældet i vidt Omfang.

De under 2 nævnte, direkte under Ministeriet henlagte *Centralorganer*, hvis Opgave er at afgøre saadanne Forretninger, som hensigtsmæssigst for hele Forvaltningsomraadet, eller for den Del af Bayern, der ligger paa højre Side af Rhinen, bestrides *paa eet Sted*, er følgende:

- a. et *Personalamt*,
- b. et *Revisionsamt* for Udgiftsrevisionen,
- c. et *Færdelsamt* for Køreplans- og Persontarifanliggender,
- d. et *Reklamationsamt* til Afgørelse af Erstatningskrav hidrørende fra Fragt-overenskomster,
- e. et *Tarifamt* vedrørende Godstarifvæsenet og Afgørelsen af Krav paa Fragtgodtgørelser,
- f. et *Bygningskonstruktionsamt*, der ogsaa besørger Anskaffelsen af Materialier til Overbygning,
- g. et *Maskinkonstruktionsamt*, der ogsaa anskaffer Materiel, Værkstedsmaterialier m. m.

alle med Sæde i München.

- h. et *Forsikringsamt* i Rosenheim til Besørgelse af Sager vedrørende Arbejderforsikringsvæsenet,
- i. en „*Verkehrskontrolle I*“ i Kempten o: en Indtægtsrevision vedrørende Person- og Rejsegodstrafiken,
- k. en „*Verkehrskontrolle II*“ i Weiden o: en Indtægtsrevision vedrørende Godstrafiken.

I Spidsen for hvert af disse Centralorganer, hvis Forretningsomraade fastsættes af Ministeriet, staar en Leder, bistaaet af Referenter og Hjælpeperso-

nale (Kontorer). Organerne har selvstændig Afgørelse i de Sager, som er henviste til dem, og brevveksler med alle inden- og udenlandske Trafikmyndigheder samt med alle Kontorer og Myndigheder indenfor de øvrige Forvaltningsgrene undtagen med Ministerierne for disse.

Den stedlige Ledelse bestaar af:

- 1) Driftsinspektioner, der fører Tilsyn med Færdsels-, Trafik-, Ekspeditions- og Kassetjenesten;
- 2) Bygningsinspektioner, der sørger for Baneanlægenes Vedligeholdelse og for Nybygninger og Forbedringer efter nærmere Anvisning;
- 3) Maskininspektioner, der varetager Togbefordrings- og Vognopsynstjenesten;
- 4) Værkstedsinspektioner og
- 5) Nybygningsinspektioner, der udfører saadanne Nybygningsarbejder, som ikke overdrages Bygningsinspektionerne.

Efter Behov kan der oprettes yderligere Inspektioner for særlige Grene af Tjenesten, eller to forskelligartede Inspektioners Opgaver kan forenes hos een Inspektion. Under de forskellige Inspektioner sorterer Stationerne, Banemesterstrækninger, Reparationsværksteder, Lokomotivdepoter m. m.

Udvalgets Be- Af det Materiale, som Udvalget har haft til sin Raadighed, og hvoraf
grundelse af det i ethvert Fald ikke har gengivet det fra Udlandet foreliggende paa udtøm-
en Nyordning mende Maade, slutter Udvalget, at den nuværende Styrelsesform for de danske Statsbaner ikke har virket tilfredsstillende og navnlig maa bære Skylden for, at Statsbanernes Forretningsgang i stort Omfang viser sig langsom og omstændelig. Det fremsætter derhos forskellige Principper, der dels er almindelig anerkendte, dels omstridte, som bør tages i Betragtning ved Jernbanedrift, og det fremhæver navnlig, at en bedre Styrelsesform vil kunne opnaas ved en Indskrænkning af Antallet af Instanser indenfor Administrationen, ved Henlæggelse af væsentlige Dele af Ledelsen til underordnede Myndigheder, saaledes at den centrale Administration kun beskæftiger sig med de mere almindelige og omfattende Dispositioner, Anlæg og Drift vedrørende, og ved, til Opnaaelse af en fast og praktisk samt saa vidt mulig forretningsmæssig Ledelse, i Spidsen for Administrationen saavel som for dennes enkelte Grene at stille en enkelt Mand med fuld Myndighed og fuldt Ansvar for Virksomheden.

Under Hensyn hertil foreslaar Udvalget følgende Styrelsesform:

**Den af Stats-
baneudvalget
foreslaaede
nye Styrel-
sesform.**

1. Ministeriet.

Direkte under den Minister, under hvis Myndighedsomraade Statsbanerne er henlagt, ansættes „en forretningskyndig og administrativ dygtig“ *General-direktør*, der ikke behøver at være uddannet i noget Jernbanefag, som ansvarlig og selvstændig Chef for Statsbanerne.

Under hans ved et virksomt Tilsyn med Ledelsen af Forvaltningens enkelte Grene med vaagent Henblik paa alle Forhold, som har Indflydelse paa den forretningsmæssige Drift, nødvendiggjorte hyppige Rejser i Ind- og Udland og den dermed følgende jævnlige Fraværelse fra Ministeriet føres Tilsynet med de meget talrige Skrivelser og andre Ekspeditioner, som i Generaldirektørens

Navn antages daglig at maatte udgaa fra Ministeriet, af en *Vicedirektør*, der som Souschef kan erstatte Generaldirektøren i det Omfang, som gøres fornødent.

Til Generaldirektørens og Vicedirektørens Raadighed oprettes et ministerielt Kontor, ledet af en Kontorchef, til hvilket maa henlægges dels den Statsbanerne vedrørende Virksomhed, som nu udføres af 2det Ekspeditionskontor under Ministeriet for offentlige Arbejder, dels den væsentligste Del af de Forretninger, som nu bestrides af Generaldirektørens Sekretariat, alt dog med de Ændringer, som vil følge med Gennemførelsen af en hensigtsmæssig Decentralisation af Statsbaneledelsen. Kontorets Personale bør bestaa dels af Embedsmænd fra Ministeriet, dels af ansatte i det nuværende Sekretariat, og dets Virksomhed bør kunne udføres af et Personale af omtrent lignende Størrelse som det sidstnævntes.

2. Generaldirektoratet.

Med denne samlende Betegnelse er det formentlig Meningen, jfr. bl. a. Udvalgets Betænkning Side 25, Linie 9 fra oven, Side 27, Linie 6 og Linie 17 fra oven, og Side 28, Linie 1 og Linie 14 fra neden, at benævne den Del af Banernes Centralstyrelse, som foreslaas ledet af *Afdelingschefer*. Et egentligt, nærmere anvist Samarbejde mellem disse er ikke foreslaaet, derimod hedder det i Betænkningen (Side 21 for neden), at Samarbejdet mellem Generaldirektøren og Afdelingscheferne „almindeligvis bør foregaa ved mundtlig Forhandling, efter Omstændighederne i Møder, hvor alle eller flere af Afdelingscheferne er til Stede.“

Der tænkes oprettet følgende Afdelinger:

- I. En *Trafikafdeling*, som ledes af en Afdelingschef, der bistaas af
 - a. Et Trafikkontor,
og under hvem henlægges:
 - b. „Statsbanernes Rejsebureau“ i København.
- II. En *Baneafdeling*, som ledes af en Afdelingschef, der bistaas af
 - a. Et Banekontor med juridisk Assistance,
 - b. En Baneingeniør til Projekteringer,
 - c. 2 à 3 Ingeniører til Nyanlæg,
 - d. En Banearkitekt,
 - e. En Signalinspektør og
 - f. En Telegrafinspektør.
- III. En *Maskinafdeling*, som ledes af en Afdelingschef, der bistaas af
 - a. Et Maskinkontor,
 - b. En Maskiningeniør.

Endvidere henlægges under denne Afdelingschef
Hovedværkstederne og — delvis —
Hjælpeværkstedet i Nyborg.
- IV. En *Regnskabsafdeling*, som ledes af en Afdelingschef, der bistaas af
 - a. Et Hovedbogholderkontor (der tillige er Bogholderkontor i 1ste Distrikt, se nedenfor),
 - b. Et Hovedkassekontor (der tillige er Kassekontor i 1ste Distrikt),
 - c. En Hoved-Materialforvaltning (herunder Billet- og Blanketforvaltningen),
 - d. To Tarifikontorer,
 - e. Et statistisk Kontor.

- V. En *Sofartsafdeling*, der af Udvalget anbefales oprettet, „saa snart Forholdene maatte kræve det.“
- VI. *Statsbanerevisionen*, som foreslaas stillet frit overfor Afdelingerne, og indenfor hvilken den egentlige kritiske Revision indrettes ved Generaldirektoratets Hovedsæde under Ledelse af en Hovedrevisor, som til Hjælp har en Kontorchef, der tillige leder Revisionsvirksomheden i 1ste Distrikt. Der indrettes derhos en særlig Revision i hvert af de to andre Distrikter (se nedenfor), der ligeledes stilles frit, hvorhos Revision etableres ved Værkstederne.

3. Distrikterne.

Der indrettes 3 Distrikter, som under Generaldirektørens Tilsyn leder den daglige Drift saavel i teknisk som i økonomisk Henseende, men det forudsættes dog, at der ogsaa af Afdelingscheferne kan gives Distrikterne Anvisning med Hensyn til deres Tjeneste, se Betænkningen Side 35, 4. Stykke. For hvert Distrikt ansættes en Distriktschef „med en besluttende Myndighed i alle under det enkelte Distrikt hørende Sager paa lignende Maade som en Driftsbestyrer ved en privat Jernbane har det under vedkommende Bestyrelses Tilsyn“. Distriktschefens Hovedgerning er Trafikledelsen, „og hans Plads indenfor Statsbanernes Organisation er saaledes nærmest i Trafikafdelingen“, men han skal iøvrigt forestaa „den hele Ledelse af den daglige Drift i vedkommende Distrikt, altsaa en Virksomhed, der vedrører baade Trafik-, Bane- og Maskinafdelingen“. Han skal være administrativ dygtig og i Besiddelse af „udviklet Forretningssans“, og vil blive udrustet med stor Myndighed og Selvstændighed.

Hvert Distrikt, hvoraf

- 1ste omfatter Sjælland-Falster,
- 2det — Fyn samt Syd- og Østjylland og
- 3die — Vest- og Midtjylland,

er selvstændig regnskabsførende, har Bogholderi og Kasse, og i hvert Distrikt oprettes som foran nævnt et af Distriktschefen uafhængigt Revisionskontor.

4. Den stedlige Ledelse.

I hvert af de 3 Distrikter oprettes 3 Bane- og 3 Trafiksektioner samt 1, for et enkelt Distrikts Vedkommende muligt 2 Maskinsektioner.

Som Chef for hver af Distrikternes Trafiksektioner ansættes en Trafikinspektør, der efter Distriktschefens nærmere Anordning skal „selvstændig forestaa hele den daglig Trafikledelse indenfor den ham underlagte Sektion“.

Distrikternes Banesektioner ledes hver af en Baneingeniør, der ligesom Lederne af Trafik- og Maskinsektionerne er Distriktschefens Underordnede, men som med Hensyn til ekstraordinære Anlæg og Arbejder stilles direkte under Generaldirektoratet. Iøvrigt udøves Baneafdelingens Forretninger i Distriktet „med Ansvar i økonomisk og administrativ Henseende overfor vedkommende Distriktschef“ i hver Sektion „aldeles selvstændigt“ af den i Spidsen for samme stillede Baneingeniør, der altsaa sørger for Bygningsværkers, Banelegemets, Sporenes, Broers og forskellige Anlægs gode Tilstand og Vedligeholdelse.

ad Den foreslaaede nye Styrelsesform.

Det fremgaar af det foran anførte, at den foreslaaede Styrelsesform har 4 Led, medens den nuværende kun har 3 (Ministerium, Generaldirektion og stedlig Ledelse). Udvalgets Forslag synes altsaa ikke at være i Overensstemmelse med dets egen Mening om „en bedre Styrelsesform“, saaledes som denne er nærmere bestemt under Pkt. 1 i de i Udvalgsbetænkningen Side 6 opstillede vejledende Synspunkter, og som man ganske kan tiltræde, idet enhver Administration bør søges styret med saa faa Instanser som muligt.

Ej heller synes Udvalget at have taget Hensyn til, at Danmark er et lille Land, hvis Statsbanenet ikke har et større Omfang, end hvad der f. Eks. er henlagt under en enkelt preussisk Jernbanedirektion. Den Distrikts- eller Direktionsinddeling af Jernbanenettet, der paakræves i Lande som Preussen og Østerrig, og som i de senere Aar er optaget af Sverige og Bayern, er derfor ikke alene unødvendig, men ganske forkastelig, naar Talen er om Statsbanerne i Danmark. Det er en kendt Sag, at man opnaar den billigste Jernbanedrift ved en *passende* centraliseret Styrelsesform, og det vil derfor være urigtigt at efterligne de store Landes Jernbaneordning, hvor den stærke Decentralisering med mange Distrikter eller Direktioner er fremkaldt derved, at det støder paa uovervindelige Vanskeligheder fra et enkelt Centralsted at føre et virksomt Overtilsyn med Udførelsen af den daglige Tjeneste paa et Jernbanenæt, der tæller adskillige Tusinde Kilometer. Det maa nemlig erindres, at de danske Statsbaner kun omfatter ca. 1,950 km, medens de preussiske Statsbaners samlede Udstrækning er ca. 38,000 (i 1911) og de bayerske ca. 8,000 km. Det svenske Statsbanenet udgør ganske vist kun ca. 4,500 km, men til Gengæld strækker det sig over et i Sammenligning med det danske Statsbaneomraade uhyre Areal; saaledes er f. Eks. Afstanden ad korteste Vej mellem Trälleborg og Riksgränsen ca. 2,000 km, medens den største Afstand mellem to Punkter paa de danske Statsbaner er ca. 600 km.

Inden man gaar over til en nærmere Omtale af de enkelte Led i den foreslaaede Administrationsordning, mener man ogsaa at burde bemærke, at Udvalget gør sig skyldig i en Misforstaaelse, naar det paa Side 5 i sin Betænkning udtaler, at „Betingelserne for en hensigtsmæssig Drift af Statsbanerne i høj Grad*) er afhængig af den ved Lovgivningen fastsatte Styrelsesform“. Dette er nemlig i Virkeligheden kun Tilfældet i mindre Grad. Der er saaledes i den af Udvalget foreslaaede Organisation intet, der sikrer imod, at man ved Anlæg og Anskaffelser udsøger „de kostbareste Materialier, de mest monumentale Konstruktioner og det mest kostelige Befordringsmateriel“, hvad Udvalget advarer imod. Heller ikke er der ved den nye Styrelsesform budt nogensomhelst Garanti for, at Virksomheden ledes simpelt og uden Omsvøb. Alt dette er nemlig Forhold, der ikke kan ordnes ved Lovbestemmelser, men er afhængig af, at man faar de rette Mænd paa de rette Pladser, Mænd med Evne og Villie til at administrere økonomisk og lidet omstændeligt.

*) fremhævet her.

ad Ministeriet.

Ministeriet
(General-
direktøren).

Efter den foreslaaede Ordning stilles Generaldirektøren med sin Stedfortræder, Vicedirektøren, direkte under Ministeren for offentlige Arbejder som en Departementschef, og, som ovenfor berørt, forudsættes det, at han vil udøve sin Virksomhed ved personligt Tilsyn med de enkelte Forvaltningsgrene og Forhandling med Etatens Embedsmænd og andre paa Stedet, alt under hyppige Rejser i Ind- og Udland.

Om at gribe ind i den stedlige Styrelse eller andetsteds med det samme vil der formentlig kun undtagelsesvis kunne blive Tale; den rejsende, forretningsdygtige, men med Hensyn til Jernbanevæsen rimeligvis ret usagkyndige Generaldirektør vil være henvist til at gøre sine Notater og ved Tilbagekomsten lade Sagen undersøge gennem sit ministerielle Sekretariat, derunder navnlig indhente de fornødne Erklæringer. Naar der nu skal være Mening i Oprettelsen af de overordnede Melleminstanser: den sagkyndige Centralstyrelse (Generaldirektoratet) og den ansvarlige Distriktsleder, maa disse naturligvis i givet Tilfælde høres foruden den direkte implicerede Sektion og vedkommende Station, Overbanemesterstrækning, Lokomotivdepot eller muligt et andet udøvende Organ, og Generaldirektøren vil derefter til sin Tid modtage et Referat af Sagen, baseret paa de indhentede Erklæringer og Oplysninger fra det i de fleste Tilfælde usagkyndige ministerielle Sekretariat og herefter træffe endelig Afgørelse i denne. Han kan naturligvis tilkalde vedkommende Afdelingschef i Centralstyrelsen til Drøftelse af Sagen, men hvad enten han gør det eller ej, bliver det hele en meget omstændelig og langsom Forretningsgang, der absolut ikke synes at byde Fordele fremfor den nuværende Ordning. Hertil kommer yderligere den store Ulempe, at det vil være umuligt for en Generaldirektør selvstændigt at lede og følge med ved Banernes Styrelse, naar han, som forudsat, en stor Del af Aaret er fraværende fra sit Kontor, hvor Sagerne uanset hans Fraværelse maa gaa deres Gang. *Ved den foreslaaede Ordning bliver det derfor praktisk set ikke Generaldirektøren, der altid er paa Rejser, men den hjemmenværende Vicedirektør i Forbindelse med Sekretariatet, der faar Overledelsen af Statsbanerne i sin Haand.*

Af Udtalelserne paa Betænkningens Side 16, 1ste Stykke for oven, faar man det Indtryk, at Udvalget mener, at den foreslaaede Ordning svarer til den ved Postvæsenet gældende, hvor Generaldirektøren for Post- og Befordringsvæsenet som en Departementschef staar direkte under Indenrigsministeren. Denne Mening er imidlertid ganske urigtig. Man kan godt være enig med Udvalget i, at Postvæsenets Ordning er simplere og mere hensigtsmæssig end den nuværende Ordning for Statsbanestyrelsen, idet det ubetinget er en Fordel, at der ikke mellem den øverste Leder af Banerne og Ministeren indskydes et ministerielt Departement, men det er blot ikke det, der opnaas ved Udvalgets Forslag. Det vilde være en til Postvæsenets svarende Ordning, hvis hele den nuværende *Generaldirektion* blev gjort til et ministerielt Departement direkte under Ministeren, saaledes at Generaldirektøren for Statsbanerne blev Ministerialdirektør og Direktørerne og øvrige ansatte i Statsbanernes Generaldirektion ministerielle Embedsmænd. Ved en saadan Ordning vilde man kunne spare et Led i Administrationen og meget af det Arbejde, der nu udføres i Generaldirektionen og i Ministeriet. Om enhver nok saa ubetydelig Sag, hvorom der sker Henvendelse til Ministeriet, maa dette for Tiden udbede sig Generaldirektionens

skriftlige Udtalelse, og, naar denne er afgivet, foretages en formel Behandling af Sagen af det ikke jernbaneteknisk uddannede Personale i Ministeriets Kontorer. Lægges derimod ikke alene Generaldirektøren som Departementschef, men selve den nuværende Generaldirektion direkte ind under Ministeriet, vil dette være udstyret med Sagkundskab paa alle Omraader, og Ministeren vil blive sat i Stand til i en stor Mængde Sager at træffe sin Afgørelse langt hurtigere end nu.

Man kan derimod slutte sig til Udvalgets Tanke om, at Banernes Ledelse lægges i Hænderne paa en selvstændig Generaldirektør, idet man dog ikke mener, at det lader sig gøre at afskaffe den kollegiale Behandling af Sager, der vedrører Personalet. Fremdeles vilde man ogsaa anse det for rigtigt, om det blev en Pligt for Generaldirektøren at pleje Samraad med samtlige Direktører om alle vigtige Anliggender. Herved gøres Afdelingsdirektørerne interesserede i Banernes Økonomi, og navnlig Bekostningsspørgsmaalet ved Driftsforbedringer vil altid kunne ventes nøje drøftet udfra forskellige Synspunkter, hvad der er i høj Grad ønskeligt. En Jernbanes Trafikafdeling vil nemlig altid under Tryk af det rejsende Publikum være tilbøjelig til at kræve saa meget som muligt. Er de tekniske Afdelinger alene ydende og uden Medansvar for Økonomien, vil Driften let blive kostbarere end forsvarligt. En Drøftelse af modsatte Anskuelser paa dette Punkt vil ofte kunne bringe fuld Klarhed til Veje, og man opnaar ogsaa derigennem at lette Afgørelsen af alle vanskelige Principspørgsmaal for Generaldirektøren.

ad Generaldirektoratet.

General-
direktoratet
(Afdelin-
gerne).

Man forstaar Udvalgets Forslag vedrørende Generaldirektoratet og de i dette ansatte Afdelingschefer saaledes, at disse Embedsmænd med den Hjælp, der ydes dem af de dertil bestemte Kontorer, skal bearbejde Sager, hvis Behandling bør være ensartet for hele Statsbaneområdet, og i saadanne give Distrikterne de fornødne Anvisninger, jfr. Betænkningens Side 35, 4. Stk., 8. Linie. Derimod skal de ikke føre Tilsyn med det daglige Arbejde i Distrikterne eller med disses Økonomi, jfr. de første Linier i det nys citerede Stykke, hvor det udtales, at Distriktscheferne under *Generaldirektørens* Tilsyn har besluttende Myndighed baade i teknisk og økonomisk Henseende i alle under Distrikterne hørende Sager. Afdelingslederne skal heller ikke være Stedfortrædere for Generaldirektøren. De fjernes derved fuldstændig fra den egentlige Styrelse og det dermed forbundne økonomiske Ansvar, hvad der er i direkte Modstrid med det Synspunkt for en god og hensigtsmæssig Ordning af den øverste Administration, som indtoges af Jernbanekommissionen af 1898, jfr. dennes Betænkning Side 21. Uagtet Afdelingslederne betegnes som selvstændige Chefer (Udvalgets Betænkning Side 21), tillægges der dem i Grunden ingen større Myndighed, idet den foreslaaede Ordning jo netop forudsætter, at Generaldirektøren, der virker i en anden Instans (Ministeriet), træffer Afgørelse i de i Afdelingerne behandlede Sager.

Man er her af den Mening, at en saadan Ordning maa betegnes som uforsvarlig i højeste Grad. Ministeriet (Generaldirektøren, Vicedirektøren og det ministerielle Sekretariat) vil umuligt kunne føre et indgaaende Tilsyn med Distriktsledelsen, hverken i teknisk eller økonomisk Henseende, og den Centralstyrelse, som Udvalget meget rigtigt anser for uundværlig, tænkes lige saa lidt

benyttet i dette Øjemed, som overhovedet paa den Maade, hvortil den efter sin hele Sammensætning er særlig egnet. Det vil være et Spild af faglig Indsigt at tage saa liden Nytte af Centralstyrelsen, som Udvalget paatænker, samtidig med, at man ved at holde dens ledende Mænd udenfor Forbindelse med den store praktiske Virksomhed, forringer dens faglige Værdi, og man tør her paa-staa, at de uheldige Følger heraf inden ret længe vil vise sig bl. a. deri, at Generaldirektøren bliver saa temmelig uden Indflydelse paa Banernes Drift og da ganske særligt, naar han som af Udvalget henstillet er en med Jernbane-væsen ret ukendt Mand, ligesom det bliver meget vanskeligt at tilvejebringe Ensartethed i Afgørelserne i de forskellige Distrikter.

Den rette Ordning turde efter Generaldirektionens Mening være den, at den selvstændige Generaldirektør virker sammen med Cheferne for de fire Afdelinger og indenfor samme Instans (Ministeriet), hvortil hele den faglige Centralstyrelse henlægges, og saaledes at hver Afdelingsleder paa sit særligt delegerede Omraade handler paa Generaldirektørens Vegne. Derved overflødiggøres den foreslaaede nye Embedsmand, Vicedirektøren. Det vil nemlig være en nærliggende og praktisk Ordning, at Generaldirektøren — baade naar han er fraværende paa Inspektions- eller andre Rejser, og naar han er hjemme — kan overdrage hver især af Afdelingsdirektørerne at træffe Bestemmelse i Sager, der ikke er af mere principiel Natur, og hvoraf hver Dag bringer et ikke ringe Antal, som ikke taaler Opsættelse, ligesom Generaldirektøren i Afdelingsdirektørerne vil have den bedste og nærmeste Hjælp til at føre Overtilsynet med den daglige Drift og kontrolere Økonomien. Til at fungere for Generaldirektøren under dennes Fraværelse kan Ministeren udpege en af Direktørerne.

Til Udvalgets Bemærkninger om den Medhjælp, der bør gives de enkelte Afdelingschefer, skal man udtale følgende:

Trafik- afdelingen.

Trafikafdelingen.

Udvalget ønsker, at Chefen for denne Afdeling skal nøjes med den Hjælp, som han kan faa fra eet Kontor (medens han nu til sin Raadighed har to Kontorer), og en Trafikinspektør. Den Hjælp, som Afdelingslederen bør have, maa naturligvis rette sig efter Omfanget af de Forretninger, som man vil tildele ham, og det er jo muligt, at Udvalget har tænkt sig saa meget henlagt til de foreslaaede Distrikter, at eet Kontor herefter vilde være tilstrækkeligt for denne Afdelings Vedkommende. Som det vil fremgaa af det allerede udtalte og under Henvi-
sning til nedenstaaende Bemærkninger under Afsnittet Distriktsledelsen, maa man imidlertid meget fraraade Indførelsen af Distrikter i en saadan Form, at disse maa betegnes som en Overførsel af de store Landes Distrikts- eller Direktionsinddeling paa vore smaa Forhold. Ved den Ordning, som man her anser for den hensigtsmæssigste, og som findes nærmere beskrevet i et særligt Afsnit i nærværende Erklæring (S. 45), bliver det nødvendigt at give Chefen for Trafikafdelingen to Kontorer til Medhjælp, medens Trafikinspektøren til Varetagelse af særlige Hverv kan bortfalde. Det Arbejde, der nu udføres af 1. Trafikkontor (Køreplanernes Udarbejdelse og Opstilling, Vognafregningen, Bearbejdelse af og Afslutningen af et stort Antal Overenskomster med fremmede Myndigheder og

private m. m. m.), kan nemlig ikke udføres andetsteds, og der vil heller ikke kunne lægges mere paa Lederen af dette Kontor. Tilbage bliver der herefter Arbejder som Organisation og Ledelse af Sikkerhedstjenesten, en stor Række Personalsager (herunder Normeringen af Stations- og Togpersonale), Behandling af Stationsplaner ved Nyanlæg og Forandringer af bestaaende Anlæg, Udarbejdelsen af Afdelingens Budget og af Forslag til Principperne for saa godt som alle Forhold vedrørende Stationstjenesten — alt i alt Arbejder af et saa stort samlet Omfang, at det fuldt ud vil lægge Beslag paa et helt Kontors Arbejdsevne.

I Anledning af, at Udvalget foreslaar at henlægge Ekspeditionen af sammensatte Billethæfter og Abonnementskort paa Københavns Personbanegaard direkte under Chefen for Trafikafdelingen og omdanne Ekspeditionen til et „Rejsebureau“ henvises til Bemærkningerne herom i det særlige Afsnit vedrørende denne Sag, som i nærværende Erklæring er optaget paa Side 60 og følgende Sider.

Baneafdelingen.

Baneafdelingen.

Om Kontorerne under Baneafdelingen i dennes nuværende Skikkelse udtaler Udvalget, at fra disse burde formentlig rettest en stor Mængde Sager, der kan karakteriseres som rent løbende, udskilles og henlægges til Banesektionerne, hvorved Arbejdsstoffet i det nuværende 1. Banekontor vilde blive saaledes formindsket, at de Sager, der for Tiden behandles i 2. Banekontor, kunde henlægges under 1. Kontor, og 2. Banekontor helt inddrages.

Banekontorerne.

I den Anledning skal man bemærke, at 1. Banekontor er overbebyrdet med Arbejde, og selv om det aflastes for et forholdsvis betydeligt Arbejdsstof, bliver der dog saa meget tilbage, at det maa anses for uforsvarligt at paalægge det Ekspeditionen af de Sager af rent juridisk Art, som nu besørges af 2. Banekontor. Hertil kommer det urimelige i at ville lade Chefen for det særligt banetekniske Kontor bære Ansaret for de ofte meget vigtige Sager af rent juridisk Art, til hvilke han ikke kan forudsættes at have Kendskab. Udvalget synes at have Forstaaelse heraf, naar det udtaler, at der dog i Banekontoret maa være „fornøden juridisk Assistance“. Dette er en given Ting, men det er Lederen af Baneafdelingen og ikke Chefen for Banekontoret, der maa have denne Hjælp. Netop under Hensyn hertil blev 2. Banekontor oprettet i 1909 som et selvstændigt Kontor med den Motivering, jfr. Forslag til Finanslov for 1909—10, ad § 6, I. B. 1., at det stærkt stigende Antal af juridiske Sager vedrørende Vej- og Vandforhold, Arealerhvervelser og Arealsalg, Erstatningssager, Bøde- og Politisager m. m. havde medført, at en juridisk uddannet Fuldmægtig i en Aarrække havde udført Kontorchef-tjeneste med direkte Referat til Direktøren for Baneafdelingen, og at man herved i Virkeligheden kun vendte tilbage til en ældre Ordning, hvis Hensigtsmæssighed var bleven indlysende.

De Forhold, der i 1909 begrundede Kravet om de juridiske Sagers Henlæggelse under et særligt Kontor indenfor Baneafdelingen, har i den forløbne Tid ikke forandret sig; tværtimod er de paagældende Sagers Antal i stigende

Vækst, og man maa derfor ubetinget fastholde, at den Jurist, til hvem de overdrages, faar en Kontorchefsstilling, saaledes at der kan paalægges ham selvstændigt og umiddelbart Ansvar for, at ethvert Krav til den forsvarlige Behandling af Baneafdelingens rent juridiske Sager sker Fyldest. For Banernes Økonomi er Bibeholdelsen af 2. Banekontor af saare ringe Betydning, da det hele drejer sig om Forskellen mellem en Kontorchefs og en Fuldmægtigs Lønning.

Baneingeniøren til Raadighed for Banedirektøren. Med Hensyn til den Baneingeniør, som nu haves til Raadighed for Banedirektøren, har Udvalget intet haft at bemærke. Efter Generaldirektionens Mening bør Direktøren for den paagældende Afdeling have endnu en overordnet Tekniker til Raadighed, som kunde bruges ved Inspektion af den daglige Tjeneste og til andre Hverv. Der vil baade med den af Udvalget og den herfra foreslaaede Organisation af Banetjenesten for saa vidt angaar det rent praktiske blive givet Sektionslederne en ret stor Myndighed, og der kunde derfor være Anledning til at føre Tilsyn med, at de Ordre og Paalæg, som gives Baneingeniørerne, udføres paa rette Maade, saa at den for Banernes Vedligeholdelse fornødne Ensartethed bevares.

Signal- og Telegrafvæsenet. En Adskillelse af Statsbanernes Signal- og Telegrafvæsen omtrent som den af Udvalget foreslaaede har allerede for flere Aar siden været under Overvejelse indenfor Generaldirektionen, idet det maa erkendes, at en saadan Deling, hvorved der aabnes Adgang til at henlægge i hvert Fald en Del af Signal- og Sikringsvæsenet under Banekredsene, i visse Henseender vilde frembyde Fordele baade med Hensyn til den daglige Tjeneste og Baneafdelingens Administration. Naar man ikke desto mindre hidtil har ment at burde undlade at stille noget Forslag i denne Retning, har Grunden alene været den, at en saadan Ordning ikke vil kunne gennemføres rationelt uden en ret betydelig Personalforøgelse. Af Hensyn til Tilsynet med Vedligeholdelsen og Anlægget af de store Sikringsanlæg — navnlig de større elektriske Betjeningsanlæg — maatte Signalinspektøren nemlig bistaas af mindst een Baneingeniør og af flere udstationerede Ingeniørassistenter eller signalkyndige Overbanemestre, ligesom ogsaa Telegrafinspektøren maatte have lignende Medhjælp, og Tilsynet med og Vedligeholdelsen af de mindre komplicerede Anlæg, som muligt kunde overdrages Banesektionerne, vilde forøge Arbejdet ved disse og som Følge deraf kræve Ansættelse af mere Personale, der maatte uddannes i dette særlige Arbejde. Til en saadan Forøgelse af Antallet af Tjenestemænd har man hidtil ikke ment, at Tiden var inde, og man anser det for fuldt forsvarligt indtil videre at blive ved det nuværende System.

For saa vidt Planen om en Deling som den ovennævnte og dermed Spørgsmaalet om Indførelse af en særlig Telegrafinspektør herefter bortfalder, maa Tanken om at henlægge Projektering og Udførelse af elektriske Lysindlæg i Stationsbygninger og paa Banegaarde under Baneafdelingen formentlig ogsaa opgives. Men selv om der nu eller senere skulde blive oprettet en Stilling som særlig Telegrafinspektør under denne Afdeling, maa man dog meget fraraade at henlægge den ovennævnte Projektering og Udførelse herunder. Man anser det nemlig for givet, at den elektriske Togbelysning nødvendig maa forblive henlagt under Maskinafdelingen, og det maa da anses for en væsentlig Fordel, at Projekteringen og Udførelsen af Statsbanernes øvrige elektriske Lysindlæg vedbliver at sortere under sidstnævnte Afdeling. Nogen Personalbesparelse ses der heller ikke at kunne opnaas ved at henlægge Stationernes elektriske Lysindlæg under

Telegrafinspektøren, fordi Hensynet til Arten og Omfanget af de øvrige Forretninger, der vilde blive tildelt ham, nødvendigt vilde medføre, at der straks maatte gives ham særlig Ingeniørhjælp til Projektering og Tilsyn med Udførelsen af dette Arbejde.

Maskinafdelingen.

Maskin- afdelingen.

Udvalget foreslaar, at den Hjælp, der ved den nugældende Ordning er tildelt Direktøren for Maskinafdelingen, og som bestaar i et Kontor og 4 Maskiningeniører, fremtidig begrænses til Kontoret og 1 Maskiningeniør, saaledes at den af de 4 Maskiningeniører, der for Tiden bistaar ved Projektering, Nyanlæg og Beregninger vedrørende Belysnings- og Opvarmningsvæsenet, erstattes dels af Baneafdelingens Telegrafingeniør, dels af to Elektroteknikere, der foreslaas ansatte i Værkstederne, medens de to Maskiningeniører, der er til Raadighed for Direktøren, og som særlig anvendes til Afløsning, helt bortfalder.

Herom skal man bemærke følgende:

Udvalgets Forslag om at ophæve Stillingen som Belysnings- og Opvarmningsingeniør savner enhver Begrundelse. Der paavises ingen Mangler ved den nuværende Ordning, men Udvalget indskrænker sig til at skønne, at der ingen Trang er til Embedets Bevarelse, og til at udtale som sin Mening, at der ved Spredning af naturligt sammenhørende Forretninger paa flere Hænder vil opnaas en mere hensigtsmæssig og mindre bekostelig Ordning end den nuværende.

Udvalgets Skøn om disse Forhold synes at være ganske misvisende, thi ligesom det vil være afgjort uhensigtsmæssigt at henlægge elektrotekniske Arbejder under Baneingeniører, Overbanemestre og disses Personale, der ganske savner den nødvendige faglige Indsigt og praktiske Uddannelse i Elektroteknik, saaledes kan det umuligt medføre Besparelser af nogen Art at fordele Belysningsingeniørens Virksomhed til tre andre Tjenestemænd, hvoraf de to, Elektroteknikerne i Værkstederne, hvis Embeder først skal oprettes, tilsammen vil koste mere end een Maskiningeniør, selv om man med Undervurdering af Værdien af deres tekniske Kundskaber paatænker at lønne dem som Ingeniørassistenter.

Generaldirektionen maa bestemt hævde, at det er af Betydning for Banernes Økonomi, at Varetagelsen af de stærkstrømselektrotekniske Anliggender er lagt i Haanden paa en enkelt Mand, som er i Besiddelse af de fornødne specialtekniske Kundskaber, saa at de mange Fremskridt, der stadig sker paa det elektrotekniske Omraade, kan blive dragne til Nytte paa bedste Maade og under Bevarelse af den Ensartethed i de anvendte Normaler, Materialier m. m., som ikke kan undværes i en Virksomhed af Statsbanernes Størrelse.

Med Hensyn til Centralopvarmningsanlægene bemærkes, at Indretningen af saadanne nu til Dags er udviklet til et Speciale, der ikke beherskes af enhver Ingeniør, men iøvrigt falder det naturligst, at disse Anlæg passes og vedligeholdes af Maskinafdelingen, fordi denne raader over de til Pasningen og Vedligeholdelsen bedste Kræfter, medens desuden Bygning af Varmekedler med Tilbehør falder ind under det maskintekniske Omraade. Der synes derfor ikke at være nogen Anledning til Forandring af de bestaaende Forhold paa dette Punkt.

Naar Udvalget har kunnet fremsætte Forslag som de her omhandlede, hvis konsekvente Gennemførelse vil føre til Nedbrydning af en Ordning, der

er opbygget paa Grundlag af aarelange Erfaringer og som har staaet sin Prøve, maa dette vistnok ligge i, at man har overset, at en Hovedbetingelse for alt teknisk Fremskridt er en nøje Samvirken mellem den, der planlægger, og den, som skal udføre Planen i Praksis. Derfor vil de tekniske Afdelinger ikke være i Stand til at løse de Opgaver, der stilles dem paa tilfredsstillende Maade, hverken i teknisk eller i økonomisk Henseende, naar ikke de ledende Tjenestemænd indenfor Afdelingerne, fra hvem alle Bestemmelser om Materiellet og de tekniske Anlæg bør udgaa, kan komme til at drage Nytte af de i den daglige Drift paa Linien og i Værkstederne indhøstede Erfaringer ved at være i stadig og nær Forbindelse med begge disse Sider af Statsbanernes Virksomhed.

**Maskin-
ingeniørerne
til Disposi-
tion.**

Hvad angaar de to Maskiningeniører, hvis Stilling foreslaas helt ind-
draget, skal man bemærke, at de er stillede til Raadighed for Maskindirektøren, bl. a. for at afløse Maskinbestyrerne under Permission og Sygdom. Man anser det nemlig for urigtigt at lade saa selvstændige Stillinger bestyre af Ingeniør-assistenten, selv for en kortere Tid. Hvis det er Meningen ved den nye Ordning at give Lederne af Maskinsektionerne højere Medhjælp end Ingeniørassistenter, hvad de rettest bør have, naar deres Omraade forøges, vil de ommeldte Stillinger under Centralstyrelsen kunne bortfalde.

**Værksted-
tjenesten.**

Udvalget stiller Forlangende om, at Værkstedsbestyreren aldeles selvstændigt skal lede hele Virksomheden i Værkstedet „ganske som en Driftsdirektør for en privat Fabrikvirksomhed,“ men han skal dog henhøre direkte under Afdelingslederen og arbejde efter dennes Ordre og Tegninger, hvilket i alt væsentligt svarer til den nuværende Ordning, der da ogsaa godkendes af Udvalget.

Naar Udvalget imidlertid i Forbindelse hermed kræver, at der skal indføres et vidtløftigt Fabrikationsregnskab, maa hertil bemærkes, at dette vilde være paa sin Plads, hvis Værkstederne fabrikerede Genstande til Forhandling, men at Nyttens deraf er mere end tvivlsom og ikke vil komme til at staa i noget rimeligt Forhold til de Udgifter, der bliver Følgen, naar Talen er om Værksteder, hvis Hovedopgave er at udføre Reparationsarbejder af meget forskellig Art.

Det har til Eksempel ingen Interesse at holde vidtløftigt Regnskab med Bekostningen ved Vedligeholdelse af hver enkelt Lokomotiv- eller Vogntype, thi der er ikke noget, hvormed man kan sammenligne Udgifterne. Man kan ogsaa uden et saadant Regnskab skaffe sig Viden om, hvorvidt en vis Type kræver mere og kostbarere Vedligeholdelse end andre, saaledes at der kan tages Hensyn dertil ved Nyanskaffelser, f. Eks. Compound- ctr. Tvillingmaskiner. Det koster selvfølgelig mere at vedligeholde de sværeste og mest indviklede Typer af Driftsmateriel end at vedligeholde de lettere og mere enkle, men de førstnævnte er heller ikke anskaffede for at tilvejebringe en billigere Vedligeholdelse, men for at tilfredsstille Driftens voksende Krav.

Lige saa lidt har det vidtløftige Regnskabs- og Bogholderivæsen nogen Betydning overfor Spørgsmaalet om Udrangeringen af ældre Materiel, thi saa længe dette kan gøre virkelig Fyldest i Driften, vil man alligevel aldrig hugge det op og anskaffe nyt i Steden, selv om Reparationen er forholdsvis kostbar.

Ved Ledelsen af et Reparationsværksted som Statsbanernes bør Hovedvægten lægges paa at simplificere Arbejdet og dets praktiske Udførelse saa meget som muligt og at gennemføre en enkel og tydelig Regnskabsform, der kræver det mindst mulige Arbejde af Værkstedstilsynet, men paa den anden Side let lader sig kontrollere af dette. Al unødvendig og uproduktiv Specifikation bliver kun til Ulempe for Værkstedsdriften.

Man skal iøvrigt ikke gaa i Enkeltheder med Hensyn til Udvalgets mange Betragtninger vedrørende Statsbanernes Værksteder, der for en Del har mere teoretisk end praktisk Interesse, men indskrænke sig til at fremhæve, at det for Økonomiens Skyld er af største Vigtighed, at Værkstedsdriften ikke udvikles og udvides ved Indførelse af Selvfabrikation af Genstande, som kan købes andetsteds, men saa vidt muligt begrænses til Udførelsen af Reparationer, hvad der er dens Bestemmelse. Selv om det kan tænkes, at enkelte Ting kan fremstilles lige saa billigt eller maaske ubetydeligt billigere, end de kan købes hos private Leverandører, bør der dog holdes igen, thi Selvfabrikationen fremmer Forøgelsen af Arbejderstyrken og dermed af Pensionsbyrden, fører til Krav om kostbare Værkstedsudvidelser og frister den teknisk interesserede Værkstedsingeniør til at lade sig fange af Opgaver, som ligger udenfor dem, han først og fremmest bør varetage.

Forinden man gaar over til at omtale Forslaget til den egentlige Organisation af Værkstedsledelsen, maa man gøre opmærksom paa, at den nuværende Ordning af Magasin- og Regnskabsvæsenet er bleven misforstaaet af Statsbanedvalget. Ordningen af disse Forhold er nemlig ikke forskellig i Aarhus og København, men begge Steder er Værkstedsmagasin, Værkstedsregnskab og Maskinkredsenes Regnskab underlagt en Regnskabsfører, der ikke sorterer under Værkstedsbestyreren, men direkte under Maskindirektøren. Der ses iøvrigt intet at være til Hinder for, at Værkstedsmagasinet og Værkstedsregnskabet underlægges Værkstedsbestyrerne.

I selve Organisationen af Værkstedsledelsen har Udvalget foreslaaet indskudt en ny Melleminstans mellem Ingeniører og Værkmestre, nemlig en *Overværkmester*, af hvem det forlanges:

- 1) at han skal have Tilsyn med samtlige Værkmestres Gerning,
- 2) at han skal have Overtilsyn med Udførelsen af Arbejderne i Værkstedet i det hele,
- 3) at han skal have sin Opmærksomhed særlig henvendt paa Forbedring af Arbejdsmetoderne i Værkstedet,
- 4) at han skal have sin Opmærksomhed særlig henvendt paa Fastsættelsen og Revisionen af Akkordpriser, og
- 5) at han skal forestaa det Kontor, der udfører den Regnskabsføring og det Kontorarbejde, som nu bestrides af Værkmestrene.

Betrakter man nu blot Punkterne 3 og 4 og erindrer, at følgende Haandværk er repræsenterede i Statsbanernes Værksteder: Maskinarbejde, Kedelsmed-, Grovsmed- og Kobbersmedarbejde, Metalstøbning, Karetmagerarbejde, Snedkerarbejde, Glarmesterarbejde, Sadelmagerarbejde og elektroteknisk Arbejde (derunder Tilvirkning af elektriske Akkumulatorer), vil man forstaa, at den Overværkmester, der skal være i Stand til at bedømme Arbejdsmetoder og Akkordpriser i alle disse Fag, maa sidde inde med en Viden, som man ikke kan forudsætte at finde hos Enkeltmand, og da navnlig ikke hos en Mand, der kun er praktisk uddannet i et enkelt af de mange Fag.

Skulde man alligevel finde den rette Mand til den omhandlede Stilling, tør man forudsige, at det vilde være ham, der blev den egentlige Værkstedsleder. Men herved vilde Værkstedsbestyrer og Ingeniører efterhaanden glide ud af den direkte Forbindelse med Arbejdet i Værkstedet, hvilket vilde være til stor Skade for hele Værkstedsdriften, thi kun gennem den intime Samvirken mellem Teori og Praxis naar man fremad i Maskinteknikken. Dette Forhold

synes Statsbaneudvalget ikke at have tillagt nogen Betydning, skønt det forlængst er anerkendt mange Steder i Udlandet og ved enkelte større Fabrikker i Indlandet, hvor man derfor ogsaa finder Ingeniører anbragt midt i Værkstederne, for at de stadig og let kan komme i Berøring med Værkmestre, Arbejdere og fremfor alt med Arbejdet selv. De Erfaringer, der i saa Henseende er indvundne i Statsbanernes Værksteder, har allerede vist sig særdeles frugtbringende.

Forslaget om Ansættelse af Overværkmestre kan derfor ikke anbefales, hvorimod man maa anse det for rigtigst at anbringe en Ingeniør i hvert af Værkstedernes to Hovedafdelinger.

For saa vidt man har tænkt sig, at Overværkmestrenes Indførelse skulde kunne bidrage til en Indskrænkning af Værkmestrenes Antal, maa hertil bemærkes, at man vel kan henlægge almindeligt Skriverarbejde til Overværkmestrenes Kontor, men man kan derimod ikke forlange, at et almindeligt Skriverpersonale skal kunne udøve nogen saglig Kontrol med eller Kritik overfor det Materiale, det bearbejder, og derfor vil man aldrig, saa længe Akkordsystemet bevares i Statsbanernes Værksteder, kunne fritage Værkmestrene for en omhyggelig, kritisk Gennemgang af Arbejdernes Akkordbøger til Sikring imod de desværre ikke ukendte Uregelmæssigheder i Arbejdernes Førelse af disse. En væsentlig Indskrænkning af Værkmestrenes Antal vil utvivlsomt svække den haardt tiltrængte Kontrol og er derfor forkastelig, men den er ogsaa urimelig af den Grund, at en Værkmester har tjent til sin Løn og mere til, hvis han blot ved omhyggelig Varetagelse af sin Gerning sparer Statsbanerne for to middelmaadige Arbejdere.

Som Forholdene har udviklet sig, kan man sjældent vente noget Initiativ fra Arbejdernes Side, men vel fra Ledelsen, der omfatter Tjenesten med den største Interesse, og det er derfor ogsaa i Almindelighed urigtigt at spare i Utide paa det overordnede Personale, thi kun ved dettes virksomme Tilsyn kan det store, underordnede Personales Antal holdes indenfor rimelige Grænser, og det er netop dette Personale, der ved sin Talrigbed koster Statsbanerne de mange Penge, og som vil komme til at koste mere endnu, alt eftersom dets Krav om højere Løn og kortere Arbejdstid tager større og større Fart.

Mod Udvalgets Bemærkninger om de til Værkstederne i Kjøbenhavn og Aarhus knyttede Laboratorier skal man kun indvende, at der ingen Anledning er til at samle saa meget som muligt af Virksomheden i Kjøbenhavn, da det blot fører til en bekostelig Udvikling af det derværende Laboratorium med faste Ingeniørassistenter o. s. v., saa at Lederen af Laboratoriet ender med at blive tilsynsførende i Steden for selv at deltage virksomt i det daglige Arbejde.

Laboratoriarbejdet kræver videnskabeligt uddannet Personale, og dette Personale bør derfor lønnes paa en Maade, som staar i et rimeligt Forhold til den paa Uddannelsen anvendte Tid og Bekostning. Af den Grund bør man nøjes med to *fast* ansatte Kemikere, een i Kjøbenhavn og een i Aarhus, fordele Arbejdet saa ligeligt imellem dem som muligt og lønne dem begge som Maskingeniører. Hvis der i særlig travle Perioder kræves yderligere Arbejdskraft, bør denne kun bestaa i midlertidig antagne unge Polyteknikere, der antages som Ekstrafolk.

Regnskabsafdelingen og Revisionen.

Regnskabs-
afdelingen.

Udvalgets Forslag med Hensyn til denne Afdelings Stilling indenfor den nye Styrelsesform gaar ud paa følgende:

- a. Det nuværende Bogholderkontor foreslaas erstattet af et Hovedbogholderi, der tillige skal fungere som Bogholderi for det foreslaaede 1ste Distrikt, og to Distriktsbogholderier.
- b. De nuværende to Hovedkasser i Kjøbenhavn og Aarhus foreslaas erstattede af en Hovedkasse med Sæde i Kjøbenhavn, som tillige skal være Distriktskasse for det foreslaaede 1ste Distrikt, samt to Distriktskasser.
- c. Den særlige Kassekontrol foreslaas ophævet og Kontrollen fremtidig udført dels i Bogholderiet, dels i Revisionen.
- d. Den nuværende Revision, der ledes samlet af en Hovedrevisor med Bistand af to Kontorchefer, foreslaas udsondret fra Regnskabsafdelingen og delt i en Hovedrevision, der tillige overtager Revisionsvirksomheden i det foreslaaede 1ste Distrikt, og to Distriktsrevisioner. Den suppleres derhos med Revisionskontorer ved Centralværkstederne og ved Værkstedet i Nyborg. Revisionen skal ikke som nu alene være Udgifts- og Indtægtsrevision, men Hovedrevisionen skal tillige være en kritisk Revision. Den skal dernæst, som ovenfor nævnt, være uafhængig af Regnskabsafdelingen og derfor lægges direkte under Generaldirektøren, og Udsættelser vedrørende den kritiske Revision kan af Hovedrevisionen forelægges denne. Billet- og Blanketforvaltningen udsondres fra Revisionen og henlægges under den Hoved-Materialforvaltning, der foreslaas oprettet som sorterende under Regnskabsafdelingen.

Ved den foreslaaede Ordning mener man at kunne spare den nuværende Revision i Finansministeriets 2det Revisionsdepartement (Jernbane- og Telegrafrevisionen).

- e. Den nuværende Generaldirektions to Tarifikontorer bibeholdes i det væsentlige uforandrede under den fremtidige Regnskabsafdeling, idet Udvalget dog gør de i det følgende anførte enkelte Bemærkninger om Virksomheden i disse Kontorer.
- f. Det nuværende statistiske Kontor foreslaas bevaret, men søges indskrænket væsentlig ved, at Arbejder, som nu udføres i dette Kontor, henlægges til Kontorer under de andre Afdelinger.
- g. Der foreslaas oprettet en Hoved-Materialforvaltning fælles for alle Statsbanernes Afdelinger, men sorterende under Regnskabsafdelingen, til Anskaffelse og Forvaltning af Forbrugsartikler, navnlig saadanne, som anskaffes til flere forskellige Afdelinger.

Om disse under a.—g. anførte Forslag skal man udtale:

Udvalgets Forslag om en Omordning af Bogholderiet og Indretning af Distriktsbogholderier (Betænkningen Side 29 og 42 sammenholdt med forskellige Udtalelser paa Siderne 116—125) er formentlig fremkommet som Følge af dets Forslag til en Distriktsdeling og Ønsket om at gøre Distrikterne regnskabsførende. Hvis derfor Udvalgets Forslag med Hensyn til Distriktsdelingen ikke bliver til Virkelighed i den foreslaaede Form, er det en Selvfølge, at Bogholderiet ikke bør indrettes som angivet af Udvalget. Men selv om man kunde tænke sig den af Udvalget anbefalede Distriktsordning ført ud i Livet, behøver man ikke og bør man ikke skride til det foreslaaede decentraliserede Regnskabssystem.

ad a.
Bogholder-
kontorets
Omdannelse.

Man er her overbevist om, at et centraliseret Regnskabsvæsen arbejder langt billigere, bedre og sikrere, navnlig naar Forholdene ikke er større end vore, og man skal visselig betænke sig to Gange paa at forlade et fastbygget og sikkert arbejdende System, der i en lang Aarrække har bestaaet sin Prøve, for at indføre et nyt System, der ikke byder Publikum Fordele af nogen Art, men som kan beregnes at ville forøge Udgifterne ved Statsbanernes Drift med Beløb, der maa tælles i Hundredetusinder af Kroner, jfr. ogsaa, hvad der herom anføres i Afsnittene nedenfor om Revisionen og om Stationernes Kasse- og Regnskabsvæsen.

**Hoved-
bogholderiet**

Ved Gennemførelsen af dets Forslag mener Udvalget nu for det første, at Hovedbogholderiet gennem Oprettelsen af Distriktsbogholderierne vil blive lettet for en Del af sit Arbejde. Dette ser jo meget lovende ud, men ret beset vil denne Lettelse blive ganske forsvindende i Forhold til de nye og meget betydelige Arbejder, der til Gengæld agtes lagt over paa Hovedbogholderiet.

Det udtales saaledes, at Stationernes Maanedstregnskaber efter den foreslaaede Ordning skal bogføres af Distriktsbogholderierne. Dette er ganske vist en Lettelse, men en meget ringe, da hele dette rent mekaniske Arbejde, der kan udføres af det yngste og mindst øvede Personale, højst kan ansættes til een Mands Arbejde. En anden Lettelse skulde fremkomme derved, at en Del, navnlig stadig tilbagevendende Indtægter og Udgifter, herunder Maanedslønninger, Pensioner o. s. v., hvis Anvisning nu finder Sted i Bogholderkontoret, fremtidig tænkes henlagt til Distriktsbogholderiernes og Stationernes Arbejdsomraade. Dette kan selvfølgelig ske, men der vil ikke herved indtræde en Arbejdsformindskelse for Hovedbogholderiet, som virkelig betyder noget, medmindre *hele* Arbejdet med Maanedslønninger og Pensioner henlægges til Distriktsbogholderierne. Dette er imidlertid ikke gør ligt. Forholdet er nemlig det, at selv om Udfærdigelsen af de paagældende Lønnings- og Pensionslister, som omfatter henholdsvis ca. 9,000 og ca. 2,700 Personer, bliver lagt over paa Stationerne, maa dog hele Materialet, der kræves hertil, samles og bearbejdes paa eet Sted, og dette bliver naturligt Hovedbogholderiet. Dettets Opgave bliver da ikke blot til en Begyndelse at instruere Distriktsbogholderierne, som atter maa forsyne Stationerne med fuldstændige Afskrifter af de paagældende Lønningslistebøger, der udviser de enkelte Tjenestemænds Lønninger, herunder Alderstillæg, personlige Tillæg, faste Honorarer m. v., med tilhørende Afdrag til Pensionering, Husleje, Sygekassebidrag, altid varierende Afdrag for Medicin, Bibliotekskassebidrag, Lønningsforskud, Laan i Statsanstalten for Livsforsikring, Forsikringspræmier, Bøder, Afkortninger for Tjenestefrihed m. m. m., men ogsaa til Stadighed at holde Distriktsbogholderierne à jour med alle Forandringer i Anledning af nye Alderstillæg, Forflyttelser, Forfremmelser, Dødsfald, Forandringer i Afdrag eller Tilkomst af nye Afdrag m. m. m., hvoraf hver eneste Dag bringer en hel Række. At overlade til Distriktsbogholderierne og Stationerne at paase alt dette i Henhold til de Meddelelser, der i saa Fald vilde tilflyde dem fra mange forskellige Steder, vilde, navnlig paa Grund af de særdeles hyppige Forflyttelser blandt Personalet, være i højeste Grad uhensigtsmæssigt og det saa meget mere, som Distriktsbogholderierne og Stationerne ofte som Følge af den ret udviklede Lønningslov vilde mangle Forudsætningen for rigtigt at kunne udregne Lønningerne. Alt dette vil medføre et Skriveri og et Arbejde for Hovedbogholderiet, der tildels vil opsluge den Arbejdskraft — 3 à 4 Mand af det yngste og mindst øvede Personale — der nu udkræves til den rent me-

kaniske maanedlige Udskrivning af Lønnings- og Pensionslisterne, ligesom det er givet, at den nye Ordning vil have mange Fejl til Følge, og at de efterfølgende Berigtigelser af disse ogsaa vil gøre et betydeligt Skaar i den forventede Besparelse af Hovedbogholderiets Arbejdskraft.

I øvrigt vil den foreslaaede Ordning ikke medføre, at nogen af de Lønnings- og Pensionsbøger, der nu føres i Bogholderkontoret, vil kunne undværes. Saaledes som nu vilde det ogsaa under de nye Forhold blive nødvendigt i Hovedbogholderiet at have Bøger, der føres i Fortsættelse af hverandre, og hvori hver enkelt Ansats Lønning Maaned for Maaned og Aar for Aar kan ses. Dette vil bl. a. være nødvendigt af Hensyn til Budgetlægningen, Regnskabsaflæggelsen, Udfærdigelse af Lønningsopgørelser til Brug ved Pensionsberegninger, Udfærdigelse af Lister over Tjenestemænds Lønninger til Skattevæsenet, Udarbejdelse af de Opgørelser og Beregninger af forskellig Art, der udfærdiges regelmæssigt eller paa Forlangende m. v. Det vilde som hidtil blive nødvendigt at føre Bøger over Afdrag o. l., der atter skal afregnes og udbetales, f. Eks. Lønningsforskud, hvorover der aflægges maanedligt og aarligt Regnskab til Finansministeriet, med tilhørende maanedlige Indbetalinger, Afdrag paa Laan i Statsanstalten for Livsforsikring, Forsikringspræmier m. v., og hertil vilde der ved den nye Ordning knytte sig den Ulempe, at saadanne Udbetalinger, der som Regel skal foregaa i Begyndelsen af hver Maaned — Lønningsforskud i Midten af hver Maaned — i alt Fald delvis maatte ske forlods o: inden Hovedbogholderiet var i Stand til at kontrollere, at de paagældende Beløb ogsaa virkelig var blevne afkortede, noget hvorom der under den nuværende Ordning ikke kan blive Tale.

Hertil kommer yderligere, at man maatte give Afkald paa den Sikkerhed for Listernes og Udbetalingernes Rigtighed, som den forudgaaende Revision frembyder, og endelig, at de Afkortninger til private Foreningsbidrag, Laaneafdrag, Livsforsikrings-, Uheldsforsikrings-, Brand- og Tyveriforsikringspræmier m. m. m., som nu finder Sted paa Listerne, formentlig maatte ophøre, naar Listeudefærdigelsen skulde overgaa til Stationerne. Disse Afkortninger foretages nu underhaanden og paa eget Ansvar, inden Listerne afgives til Kassekontorerne, af en Fuldmægtig i Revisionen, der faar alle saadanne Afdrag udbetalte af Kassekontorerne til videre Afregning med de forskellige Foreninger og Selskaber m. fl. Denne Betalingsmaade sættes der megen Pris paa af Statsbanernes Tjenestemænd, og den er stærkt eftertragtet af alle Foreninger af Ansatte. At det er en stor Mængde Afkortninger, der foretages paa denne Maade, vil fremgaa af, at de samlet løber op til en Sum af mellem 55,000 og 60,000 Kr. om Maaneden, uagtet de fleste af dem er ganske smaa Beløb.

Er de Lettelser, som en Realisation af Statsbaneudvalgets Planer saaledes vilde medføre for Hovedbogholderiets Vedkommende, af mindre Betydning for dette, saa har til Gengæld de nye Arbejder, der tænkes lagt over paa det, i Forbindelse med den Stilling, der er tiltænkt Hovedbogholderen, et saa meget større Omfang. For denne sidstes Vedkommende er Udvalgets Tanke nemlig den, at han foruden at forestaa Hovedbogholderiet tillige skal være Chef for Distriktsbogholderiet i den paatænkte 1ste Kreds. Han skal altsaa samtidig tjene to Herrer: Chefen for Statsbanernes Regnskabsafdeling i sin Egenskab af Hovedbogholder, og Distriktschefen som Distriktsbogholder. Allerede dette vil, rent bortset fra det meget betydelige Merarbejde, der derved vil paalægges denne Embedsmand og som langt vil overstige de Lettelser, der paa den ovenanførte Maade muligt kunde blive Tale om, være en særdeles uheldig Foranstaltning.

Hovedbogholderen skal formentlig som saadan, ligesom nu, assistere Chefen for Regnskabsafdelingen ved Behandlingen af alle Sager, der vedrører det egentlige Regnskabs- og Kassevæsen, herunder Forholdet til Bankerne, men han vil da som Hovedbogholder kunne komme til at behandle Sager, hvori han som Distriktsbogholder selv er Part, hvad der ikke kan anses for rigtigt.

Af de nye og omfattende Arbejder, som Udvalget finder det rettest at henlægge til det fremtidige Hovedbogholderi, er først og fremmest Samlingen af alle Forslagene til det aarlige Budget fra de forskellige Distrikter og Underafdelinger, hvilket med andre Ord vil sige, at Hovedbogholderiet skal udfærdige Budgettet, et meget betydeligt Arbejde, som nu udføres i Generaldirektørens Sekretariat. I Virkeligheden synes det da ogsaa at være det naturligste, at det udføres der og ikke i Hovedbogholderiet, da det ifølge Udvalgets hele Organisationsplan bliver Generaldirektøren, der træffer endelig Afgørelse med Hensyn til de forskellige indkomne Budgetforslag. Dertil kommer, at Udfærdigelsen af Budgettet, der i længere Tid lægger Beslag paa kyndige Tjenestemænds hele Arbejdskraft, netop falder paa den Tid, da Hovedbogholderiet er fuldt optaget af den aarlige Regnskabsafslutning og Regnskabsaflæggelse, saa at det alene af denne Grund vil være uhensigtsmæssigt at lade dette Arbejde gaa over til Hovedbogholderiet.

Endvidere finder Statsbaneudvalget det rigtigst, at Hovedbogholderiet fremtidig faar den Opgave at vaage over, at de forskellige regnskabsførende Embedsmænd i Distrikterne og ved Værkstederne indretter Regnskabsvæsenet saa praktisk og enkelt som muligt, saa at al overflødig Regnskabsaflæggelse bortfalder. Dette bliver en ganske ny Opgave for Hovedbogholderiet, i Anledning af hvilken man blot skal bemærke, at der formentlig allerede nu ikke foretages anden Regnskabsaflæggelse end Forholdene nødvendiggør. Naar hertil kommer, at Spredningen af Statsbanernes Pengemidler paa mange forskellige Banksteder, jfr. herom nærmere nedenfor i Afsnittet om Kassekontorerne, i høj Grad vil vanskeliggøre Pengedispositionerne, og at denne Omstændighed paa et væsentligt Punkt vil forøge Hovedbogholderiets Arbejde, turde det være indlysende, at dette alt i alt bliver meget stort og vil kræve en betydelig Personalførøgelse.

Distriktsbogholderierne.

Med Hensyn til de foreslaaede Distriktsbogholderier skal man udtale, at det er et ikke ringe Arbejdsstof, der tænkes henlagt under disse. Det skal omfatte Trafik-, Bane- og Maskinafdelingens Udgifter, *medens der nu aflægges særlige Regnskaber for hver af disse Afdelinger.* De Arbejder og den Regnskabsaflæggelse, der saaledes under den nuværende Ordning ledes og tildels udføres af en Tjenestemand i hver af de 5 Trafik- og 5 Banekredse, 2 Telegrafdistrikter, Anlægene af nye Statsbaner og delvis, da Værkstederne jo skal have deres eget Bogholderi, i de 3 Regnskabsomraader under Maskinafdelingen samt af 2 Kassekontrolører, skal efter Forslaget samles hos og ledes af 3 Distriktsbogholdere, hvoraf den ene tillige skal lede Hovedbogholderiet. Da Arbejdet, særlig Regnskabsaflæggelsen, tilmed bliver udvidet betydeligt, vil det blive et meget stort Personale, hvis Arbejder disse Tjenestemænd skal lede. Medens de paagældende maanedlige Regnskaber, bortset fra Lagerregnskaberne, nu i Virkeligheden kun er rene Udgiftsregnskaber, og alle Likvidationer af Mellemværender finder Sted gennem Bogholderkontoret, skal Distriktsbogholderiernes Regnskaber efter Forslaget omfatte *alle* Distriktets Indtægter — herunder Stationsindtægterne — og Udgifter, baade paa Driftsbudgettet og Anlægsbudgettet, samt alle Mellem-

regningsbeløb (Arbejder for Fremmede, Salg af gamle Materialier m. v., Forskud, Deposita o. s. v.). Som man vil se, er der en meget stor Forskel mellem den foreslaaede Regnskabsaflæggelse og den, der nu finder Sted.

Fra Distriktsbogholderierne skal derhos Stationerne have Instrukser om alle staaende Indtægter og Udgifter, hvorunder særligt maa nævnes de maanedlige Udbetalinger af Lønninger og Pensioner m. v. At dette tillige vil medføre et stort Arbejde for Distriktsbogholderierne, er ovenfor paavist.

Udvalget tænker sig derhos, at der med Hensyn til Udbetaling af Lønninger til Banearbejdere vil kunne etableres et Indberetningssystem mellem Kolonneformændene og den nærmestliggende Station, paa Grundlag af hvilket Stationen udfærdiger Lønningslisterne hver 14de Dag, udbetaler Beløbene under Overbanemesterens Attest og indsender Lønningslisterne til Distriktsbogholderiet som Remisse.

Næst at udtale en stærk Tvivl om, hvorvidt dette Betalingssystem vil kunne anses for tilstrækkeligt betryggende, og om det i det hele taget vil være anvendeligt i Praksis, skal man bemærke, at man ikke ret ser, hvorledes Distriktsbogholderierne skal blive sat i Stand til at kontere disse Lønninger. Overbanemestrene skal efter Forslaget fritages for alle Udbetalinger, Regnskabsopgørelser og Konteringer, og Kolonneformændene, der som Regel selv deltager i Arbejdet, skal ligeledes i saa vid Udstrækning som muligt fritages for skriftlige Udfærdigelser og Regnskabsføring. Uden Oplysninger udefra kan Distriktsbogholderierne imidlertid ikke foretage Konteringerne. Det vil naturligvis hjælpe noget, hvis der som antydnet skulde blive etableret en fælles Lønningsskonto for Banearbejdere, men selv i saa Fald skal Lønningen dog fordeles paa Driftsbudgettet, Anlægsbudgettet med dets mange forskellige Arbejder og paa Konti for Mellemregning med Private m. fl. Noget lignende gælder Materialforbruget og Materialindvindingen.

Med Hensyn til Baneafdelingens Materialforbrug mener Udvalget, at Listerne ligesom nu bør føres af Kolonneformændene og ved Maanedens Udgang indsendes til Distriktsbogholderierne, der sammenarbejder dem for hele Distriktet. Ogsaa til disse Konteringer maatte Distriktsbogholderierne forsynes med Oplysninger udefra. Det samme gælder Maskinafdelingens Forbrug af Materialier til Togene og paa Stationerne og ligeledes den aarlige Fordeling af Indtægter og Udgifter paa Anlægsbudgettet i de bestemte Grupper, hvori Anlægs-kapitalen nu er delt. Man er i det hele tilbøjelig til at tro, at de paatænkte Distriktsbogholderier vilde komme til at arbejde under ret vanskelige Forhold overfor de ikke regnskabsførende Bane- og Maskiningeniører, fra hvem de jo nødvendigvis maa have mange Oplysninger.

Ifølge Udvalgets Forslag er det Tanken at søge Arbejdet i Kassekontorerne mindsket ved at oprette tre Distriktskasser i Steden for de to nuværende Hovedkasser og at lægge en stor Del af de dør forefaldende Arbejder over paa Stationerne, bl. a. under den Form, at disse i Steden for at indsende deres overskydende Penge kontant til Kassekontorerne fremtidig skulde indsætte dem i de lokale Banker, hvorfra Penge atter, hvis det gøres fornødent, kunde hæves af Distriktskasserne og Stationerne. De Stationer, i hvis Nærhed der ikke findes

ad b.
Kasse-
væsenet.

nogen Bank eller Sparekasse, skulde indbetale deres Penge til en nærliggende større Station, som har Bankforbindelse. Distriktskassernes Midler til Bestridelse af de Udgifter, som af dem skal udredes, maatte altsaa herefter væsentligst skaffes til Veje ved Tilskud fra Bankerne.

Denne Ordning, hvortil Forbilledet er hentet fra tyske Baner, ser meget tiltalende ud, og naar man ikke har indført den under det nuværende Regnskabssystem, hvad der intet er til Hinder for, er det fordi den for vore Baner medfører visse ret betydelige Ulemper, som nærmere omtales nedenfor i Afsnittet om Stationernes Kasse- og Regnskabsvæsen.

Den nuværende Ordning, der ikke er særlig bekostelig, idet den foruden de to Kasserere kun kræver 2 Fuldmægtige og ca. 10 Assistenten ved Kasse-tjenesten, har derhos i mange Aar virket sikkert og paalideligt, og Bankrentenydelsen opnaas lige saa hurtigt ved denne som ved den foreslaaede Ordning, der med de Erfaringer for Øje, som haves med Hensyn til Provinsbankers Paalidelighed, ikke frembyder fuldt den samme Tryghed for Statsbanernes Penge, som i Øjeblikket maa siges at være til Stede.

Det gælder iøvrigt ogsaa for Kassetjenesten, at den af Udvalget tænkte Ordning staar i nøje Forbindelse med Forslaget om Distriktsdelingen og Oprettelsen af Distriktsbogholderier. Hvis disse sidste ikke indrettes, bortfalder Spørgsmaalet om en Omdannelse af de nuværende to Kassekontorer til Distriktskasser.

**ad c.
Kassekon-
trollen.**

Under den nuværende Ordning har man hidtil anset det for ganske nødvendigt, at der ved Statsbanernes Kassekontorer ligesom ved andre større Oppebørselskontorer forefindes en Kassekontrol, og det frembyder i Virkeligheden ogsaa en stor Betryggelse mod mulige Misligheder, at der er en saadan. Da Distriktskasserne imidlertid efter Udvalgets Forslag ikke vilde faa væsentlige Oppebørsler, idet disse hovedsagelig vilde komme til at bestaa i Tilskud fra Bankerne, medens en stor Del af de Udbetalinger, der hidtil er foretagne af Kassekontorerne, tænkes henlagt til Stationerne, vil Kassekontrollen formentlig, som ogsaa af Udvalget foreslaaet, helt kunne undværes, og de af samme hidtil foretagne Noteringer kunne overgaa til Distriktsbogholderierne. En Forudsætning herfor maatte det dog være, at Distriktskassernes Lokaler sættes i umiddelbar Forbindelse med Distriktsbogholderiernes.

Det Arbejde, som nu udføres af 2 Kassekontrollører og 2 Assistenten, vilde herefter kunne bestrides af 3 Assistenten, men dette er formentlig ogsaa det eneste Punkt, hvor der ved Udvalgets Forslag vedrørende Regnskabs- og Kasse-tjenesten kan opnaas en Besparelse.

**ad d.
Revisionen.**

Udvalgets Forslag om en Deling af Revisionen, saaledes at der indrettes 3 Distriktsrevisioner, staar i Forbindelse med Forslaget om Oprettelsen af Distriktsbogholderier og med, hvad der i Betænkningen i det hele taget er udtalt om Distrikternes Regnskabsføring. Hvis Udvalget derfor mener, at Tredelingen af Revisionen er nøje knyttet til Distriktsdelingen og den dermed forbundne Ordning af Regnskabs- og Kassetjenesten, er dette et yderligere Moment, der taler

mod Distriktsordningen, idet en Splittelse af Revisionsvirksomheden under alle Omstændigheder bør undgaas.

En saadan Deling er et helt nyt Princip, ganske modsat det, der hidtil har været fulgt her i Landet ikke alene ved Statsbanerne, men ogsaa ved Postvæsenet, ligesom det er i Strid med de Principper for Jernbanerevision, der i alt Fald for Indtægternes Vedkommende følges overalt i Udlandet, saaledes ikke alene i Norge og Sverige, men ogsaa i det sydlige Udland. *I Preussen lader man een Revisionsafdeling være fælles for adskillige Jernbanedirektioner*, hvoraf hver enkelt med Hensyn til Omfang, Trafik og Oppebørsler er langt større end de danske Statsbaner tilsammentagne, og indenfor de af Udvalget til Forbillede tagne bayerske Statsbaner har man, uagtet disse omfatter 6 Jernbanedirektioner, kun een Revision, der paa samme Maade som ved de danske Statsbaner er delt i en Udgiftsrevision, en Indtægtsrevision for Personer og Rejsegods samt en Indtægtsrevision for Gods.

Denne Ordning er overalt grundet paa, at man ved Henlæggelse af Kontrollen til eet Sted skaber Ensartethed ved Revisionen, og at man ved Gruppedeling efter Forretningernes Art, saaledes at bestemte Grupper af Arbejde besørjes af eet Personale, der til Stadighed udelukkende beskæftiger sig hermed, kan opnaa den bedste Udnyttelse af den til Raadighed værende Arbejdskraft. Ved en „Decentralisation“ af Revisionen som af Udvalget foreslaaet — ikke en Deling mellem Indtægts- og Udgiftsrevision, men en Udstykning efter det i Forhold til Revisionen vilkaarlig valgte Antal Direktioner — opstaar derimod en Uensartethed, der ikke alene vil berøre Banernes Personale, f. Eks. ved Beregningen af de forskellige Godtgørelser, men ogsaa vil kunne blive følelig for Forsenderne, der f. Eks. gennem Forskelligheder i Anvendelse af Varebetegnelser og ved Fremkomst af helt nye Forsendelsesgenstande vil blive udsat for uensartede Afgørelser indenfor de forskellige Revisionsdistrikter.

Hvad der imidlertid i ganske særlig Grad taler mod den foreslaaede Deling af Revisionen, er den Bekostning, der er forbundet hermed. Det Personale, der kræves til 3 Distriktsrevisioner, vil aarligt koste mindst 50,000 Kr. mere end det, der medgaar til Lønninger under den nuværende Ordning, og samtidig kan man gøre sikker Regning paa, at det med Delingen følgende forøgede Rapporteringsarbejde paa Stationerne fra mange af disse vil fremkalde Krav om Personalførølgelse.

En Tredeling af Revisionen paa den af Udvalget foreslaaede Maade vil nemlig i Virkeligheden sige, at *man revisionsmæssigt stiller Statsbanernes tre foreslaaede Distrikter i samme Forhold til hverandre indbyrdes som det, hvori Statsbanerne nu staar til enhver fremmed Befordringsstyrelse, med hvilken der haves Overenskomst om direkte Indskrivning af Personer, Rejsegods og Gods.* Til nærmere Forstaaelse heraf skal man oplyse følgende:

Kontrollen med Godsoppebørslerne sker ved de danske Statsbaner som andetsteds ved en indbyrdes Sammenligning mellem Afgangs- og Bestemmelsesstationernes Rapportering i hver enkelt Stationsforbindelse, hvorved der skal tilvejebringes Overensstemmelse mellem de to Stationers Opgivender. Derved opnaar man Sikkerhed for, at ethvert Statsbanerne tilkommende Beløb for Fragt m. v. er kommet til Indtægt enten paa Afgangs- eller paa Bestemmelsesstationen, ligesom for at intet Efterkrav er kommet til Udgift paa Afgangsstationen, uden at der er ført en tilsvarende Post til Indtægt paa Bestemmelsesstationen. Da enhver af Statsbanernes Stationer kan ekspedere til samtlige øvrige Stationer,

vil Følgen af den foreslaaede distriktsvise Deling af Revisionen blive, at Stationernes Godshæfter og Rapporter ogsaa maa undergaa en Deling, saaledes at der udfærdiges Godshæfter og Rapporter særskilt for Stationerne i eget Distrikt og særskilt for Stationerne i hvert af de andre Distrikter, og enten maa da Hæfter og Rapporter over udgaaet Gods eller Hæfter og Rapporter over indgaaet Gods være Genstand for Udveksling mellem Distrikterne, og efter endt Revision maa Rapporter og Hæfter tilbagesendes i rettet Stand tilligemed Stationernes Anerkendelse af de foretagne Rettelser. Fragtbrevrevisionen maatte foretages af Revisionen i det Distrikt, hvorunder Afgangstationen hører, baade for Sendinger til Stationer i eget Distrikt og i de andre Distrikter, men alle Bemærkninger vedrørende Fragtberegnings- og Tariferingsfejl til Stationer *udenfor* eget Distrikt maatte af Hensyn til Regnskabsberigtigelserne sendes til vedkommende Revisionskontor. Selv om Ordningen tænkes truffet saaledes, at Revisionskontorerne kan rette Henvendelser direkte til Stationer udenfor eget Distrikt, vil den foreslaaede Deling af Revisionen skabe en ganske urimelig Vidtløftighed i Forretningsgangen. Saaledes vil eksempelvis den foreslaaede Ordning medføre, at man ved Fragtbrevrevisionen maa opgive den Fremgangsmaade, som man med meget Held i en Aarrække har anvendt for at spare Tid og Skriverier, nemlig at adressere Revisionsbemærkninger til Stationerne til baade Afsendelses- og Modtagelsesstationen paa een Gang. Ved den foreslaaede Nyordning lader dette sig ikke gøre, idet Revisionskontorerne hver for sig maa være i Besiddelse af de Bemærkninger, der er gjort til de under eget Distrikt hørende Stationers Ekspeditions- og Regnskabsvæsen.

Ogsaa ved Behandlingen af Stationernes Rejsegods- og Billetregnskaber vil Delingen af Revisionen efter Antallet af Distrikter medføre Vidtløftighed. Eksempelvis udsorteres af de indsamlede Rejsegodsbeviser alle paa 1 Krone og derover, og disse benyttes da ved Kontrollen med Stationernes Rejsegodsrapporter med de tilhørende Stammer. Ved den foreslaaede Ordning maatte denne Sortering foregaa paa 3 Steder, og Beviserne derefter udveksles mellem Distrikterne.

Et tilsvarende Forhold vilde gøre sig gældende med Hensyn til de indsamlede Billetter. Disse maatte nemlig ved hver af de Distrikts-Revisioner, hvortil de blev indsendte, undergives en Sortering med Udskillelse af dem, der vedrører fremmede Distrikter, som derefter maatte sendes til disse; dèr, hvor den egentlige Behandling af Billetterne skulde foregaa, maatte atter foretages en Sammensortering af Billetter fra eget Distrikt med dem fra de andre Distrikter o. s. v.

Man skal i denne Forbindelse ogsaa bemærke, at Revisionens Deling for saa vidt angaar dens Virksomhed ude paa Stationerne vil fremkalde ret omstændelige Forhold. Baade ved Forberedelserne til Kasseeftersyn og ved den Gennemgang af Kasseeftersynsrapporterne, der senere finder Sted med Hensyn til Forhold, der ikke har kunnet bringes paa det rene under Revisionens Nærværelse paa selve Ekspeditionsstedet, er det af Betydning, at alle Oplysninger foreligger samlede paa eet Sted. Det vilde være meget uheldigt, om der f. Eks. verserede Sager mellem Revisionen i København, under hvilken al Godsrevision vedrørende Forbindelsen med Udlandet tænkes henlagt, og en Station i 2det eller 3die Distrikt om Tilsvær for Gods fra udenlandske Stationer, som vedkommende Revisor er ukendt med paa det Tidspunkt, da han afholder sit Eftersyn. En meget stor Del af den Virkekraft, som Revisionens Kasseeftersyn nu har, vilde derved gaa tabt.

Hertil kommer endvidere, at den foreslaaede Tredeling af Revisionen i Forbindelse med den af Udvalget anbefalede nye Regnskabsordning vil medføre, at Udgiftsrevisionen fremtidig saa godt som altid vil blive en Efterrevision. Men ogsaa dette vil medføre Bekostninger. Man kan nemlig være ret sikker paa, at Distrikterne — og i det hele taget alle, som skal have Ansvar for Udbetalinger — vil søge at indrette sig en egen, forudgaaende Revision for at formindske det Ansvar, som vilde kunne paalægges dem for Fejl, som ellers først vilde blive opdagede ved den efterfølgende Udgiftsrevision.

Endelig skal man henlede Opmærksomheden paa, at Revisionskontoret i Kjøbenhavn ved den foreslaaede Ordning vil faa et Omraade, der ikke alene vilde komme til at omfatte alt vedrørende Distriktsregnskaberne og Stationsregnskaberne i det sjælland-falsterske Distrikt, herunder det lokale Tilsyn paa Stationerne, men tillige for *samtlig*e Stationer alt Arbejde med Hensyn til Revision og Afregning for de gennemgaaende Forbindelser baade for Personer, Rejsegods og Gods, herunder Revision af alle fra Udlandet indgaaende Fragtsedler. Skal Chefen for dette Revisionskontor nu tillige være til Raadighed for Hovedrevisor (hvis Opgave formentlig nærmest maa være den at lede den kritiske Revision), tør man med Sikkerhed udtale, at denne kombinerede Virksomhed vil vise sig for omfattende for en enkelt Mand. Der maa derfor sikkert regnes med mindst 2 Kontorchefer for dette Distrikt og med en dertil svarende Forøgelse af Udgifterne til Lønning af overordnet Personale.

Medens man iøvrigt med Udvalget kan være enig i, at Statsbanernes Revision — hvad der er Tilfælde ved alle andre Jernbanestyrelser, ligesom det ogsaa er i Overensstemmelse med de Udtalelser, der fremkom i Jernbanekommissionen af 1898 — bør være i nøje Forbindelse med Statsbanestyrelsen og ikke henlægges under nogen anden Myndighed, ses det ikke, at der kan fremføres begrundede Indvendinger mod, at den sorterer under Chefen for Statsbanernes Regnskabsafdeling, hvorved meget unyttigt Skriveri undgaas, idet Forholdene altid, hvorledes man saa end vil indrette sig, vil medføre, at Revisionen kommer til at staa i nær Forbindelse og stadig Rapport med den Afdeling, paa hvilken Banernes økonomiske Ledelse kommer til at hvile. — En Forudsætning herved er det imidlertid, at den egentlige kritiske Revision ikke, saaledes som det foreslaas af Udvalget, underlægges Statsbanerevisionen, men som hidtil besørges andetsteds (for Tiden i den særlige under Finansministeriets 2det Revisionsdepartement oprettede Jernbane- og Telegrafrevision). En kritisk Revision direkte sorterende under Statsbanernes Generaldirektør vilde aldrig faa den Betydning og Uafhængighed, som en saadan Revision netop først og fremmest bør have.

Hvad angaar Forslaget om at henlægge den nuværende Billet- og Blanketforvaltning under den af Udvalget foreslaaede Hoved-Materialforvaltning skal man bemærke, at dette maa betegnes som forfejlet.

Billet- og Blanketforvaltningen hører naturligst sammen med Revisionen. For Billetvæsenets Vedkommende er det Revisionen, der indenfor den ved Tarifferne givne Ramme med de dertil hørende af Direktøren for Regnskabsafdelingen truffene Anordninger bør være bestemmende og ansvarlig for, at Billet-

**Billet- og
Blanketfor-
valtningen.**

terne med Hensyn til deres Tekst og hele Indretning fyldestgør alle Fordringer ikke alene som Rejsehjemler, men tillige med Hensyn til Kontrollen med de BANNERNE tilkommende Indtægter; dette gælder naturligvis ogsaa ved Udfærdigelse af særlige Former for Billetter, f. Eks. under ekstraordinære Trafikforhold o. lign. Revisionen skal derhos for selve Revisionsarbejdets Skyld til enhver Tid være underrettet om, hvilke Billetter der er udleveret til Stationerne.

Tilsvarende Forhold gør sig gældende med Hensyn til Blanketter (Formularer o. lign.), af hvilke en overvejende Del anvendes af Stationerne ved disses Ekspeditions- og Regnskabsvæsen. Det er Revisionen, der bør sørge for, at Formularerne er overensstemmende med de Bestemmelser, til hvis Gennemførelse de skal anvendes, at nødvendige Forandringer og mulige Simplifikationer foretages, og at nye Formularer oplægges, hvor dette maatte paakræves, og endelig er det Revisionen, der skal føre Tilsyn med Regnskabsaflæggelsen for de til Ekspeditionsstederne gennem Billet- og Blanketforvaltningen udleverede Oplag af Godsfrimærker, Frankeringsmærker, Abonnementskort, Fragtbrevformularer, Tolddeklarationer og Køreplaner, bestemte til Salg til Publikum. Det turde være indlysende, at disse Forhold ordnes paa den hensigtsmæssigste, mest betryggende og mest økonomiske Maade, naar Billet- og Blanketforvaltningen sorterer under Revisionen. hvorved bl. a. ogsaa den meget omfattende Brevveksling, som vilde blive nødvendig, saafremt Billet- og Blanketvæsenet henlagdes under en anden Myndighed, helt spares.

Hvad angaar Anskaffelsen af Formularer, da vil der i økonomisk Henseende ikke kunne spares noget ved at henlægge denne under en Hoved-Materialforvaltning. Anskaffelsen foregaar paa den for Statsbanerne billigste Maade enten ved Licitation eller ved underhaanden at indhente Tilbud fra forskellige leveringsdygtige Bogtrykkere og ligger allerede nu — naar undtages Formularer til indre Kontorbrug — for alle Afdelingers Vedkommende samlet paa eet Sted, nemlig i Billet- og Blanketforvaltningen. Formularanskaffelsen er i det hele taget noget for sig, der ikke har nogen naturlig Sammenhæng med, hvad der ellers kunde tænkes henlagt under en Hoved-Materialforvaltning, til hvis Chef man i overvejende Grad maatte stille andre Krav.

ad e.
Tarifkonto-
rernes Virk-
somhed.
1ste Tarif-
kontor.

Udvalget skønner ikke, at dette Kontors Forretningsmaade væsentlig bør ændres udover, at „en Del løbende Sager fra Kontoret maatte kunne lægges ud til Distrikterne til Opnaaelse af en simplere Forretningsgang i Bagatelsager“, men Udvalget oplyser ikke, hvad det er for Sager. Naar henses til Kontorets Forretningsomraade, der nærmere er angivet i Underbilag E, Side 28—29, til Udvalgsbetænkningens Bilag 1, vil det formentlig heller ikke være let at udpege nogen blandt de dør opregnede Sager, der som løbende og ubetydelig passende kan overføres til Behandling ved de foreslaaede Distrikter. Skulde der blandt de opregnede Sager muligt være sigtet til „Oplysninger til Publikum om inden- og udenlandske Fragter“, da skal man hertil bemærke, at de Sager af denne Art, der behandles i Kontoret, særligt er saadanne, som indkommer fra Stationer og Trafikkredse, fordi disse ikke har kunnet give de ønskede Oplysninger, enten fordi Sagen i sig selv er tvivlsom, eller fordi Forespørgslerne kun kan be-

svares paa Grundlag af fremmede Baners Tariffer eller efter Brevveksling med udenlandske Baner. Alle Forespørgsler af almindelig Art fra private afgives som Hovedregel til Stationerne til direkte Besvarelse.

Med Hensyn til dette Kontors fremtidige Forretningsomraade foreslaar 2det Tarifikontor. Udvalget, at *alle* Sager af nogen Betydning vedrørende Erstatning for bortkommet, forsinket og beskadiget Gods eller Kreaturer bør henlægges herunder, medens Forholdet nu er det, at Trafikbestyrerne kan afgøre visse Erstatnings-sager, som drejer sig om Værdier under 50 Kr.; til Gengæld skulde 2det Tarifikontor frigøres for et ikke ringe Antal mindre Sager.

Dette forklares nærmere derhen, at dels Sager, der kun angaar ubetydelige Værdier, f. Eks. Beløb indtil 10 Kr., dels Sager vedrørende *lokale* Forsendelser til Værdi af f. Eks. ikke over 50 Kr., hvori Spørgsmaalet om Statsbanernes Ansvarsfrihed eller Erstatningspligt er utvivlsom, og hvori Erstatningens Udmaaling heller ikke giver Anledning til Tvivl, skal behandles af Modtagelsesstationen eventuelt efter Konference med Afsendelsesstationen.

For de Sager, der herefter skulde tilfalde 2. Tarifikontor til Behandling, antyder Udvalget derhos Betimeligheden af en simplere Forretningsgang end den hidtil anvendte og anfører til Støtte herfor, at der for Tiden, selv til Bedømmelse af højst ubetydelige Erstatningssager, søges alt for vidtløftige og unødigt bekostelige Oplysninger. Dette er imidlertid ikke rigtigt.

Naar det blot er muligt, afgøres nemlig enhver Erstatningssag paa Grundlag af en Rapport, indeholdende en Meddelelse fra Modtagelsesstationen om Skadens Art og Omfang og med Paategning fra Afsendelsesstationen om, at Godset er indleveret uden eller med de og de Mangler. Naar der indhentes yderligere Erklæringer, og Sagen gøres til Genstand for nærmere Undersøgelse, er det enten, fordi de indkomne Oplysninger er mangelfulde, eller ogsaa sker det i Publikums Interesse. Der kan saaledes være Tale om, at der er udvist Skødesløshed fra Personalets Side ved Godsets Behandling, eller at dette er behandlet paa urigtig Maade, at uvedkommende har borttaget noget af Indholdet, eller at Godset unødigt er blevet forsinket m. m. Hvis man undlod at foretage nærmere Undersøgelse i saadanne Tilfælde, vilde Følgerne heraf meget hurtigt vise sig i Form af en voksende Ligegyldighed med Hensyn til Godsets Behandling m. v. og en deraf følgende Stigning paa Erstatningskontoen, som hverken Forsenderne eller Banerne kunde være tjent med. Paa dette Omraade bør der derfor næppe ske nogen Forandring; derimod kan man maaske i noget højere Grad end nu undlade at bruge Stationernes nærmeste foresatte som Mellemlid, naar Erklæringer ønskes i Sagerne. Dog vil det, jfr. det oven anførte, være rigtigt i adskillige Tilfælde at lade vedkommendes foresatte se Sagen, ligesom det iøvrigt ikke altid ved Sagens Indgang kan ses, hvilke Tjenestemænds Erklæringer der udkræves. Det vil da i Regelen være det mest hensigtsmæssige at sende Sagen til Erklæring hos vedkommende overordnede Myndighed.

Med Hensyn til at lade Stationerne selv behandle en Del af Erstatningssagerne skal man bemærke, at Sager, der angaar fremmede Baner, af Hensyn til de bestaaende Aftaler om Fordelingen og for Udlandets Vedkommende af Hensyn til Brevvekslingen med Afsendelsesstationen ubetinget ikke bør behandles af Stationerne, dels fordi Fordelingsreglerne ofte er indviklede og vil kunne forvolde Stationerne meget Bryderi, dels fordi man ikke kan kræve af disse, at de

skal kunne føre en ofte vidtløftig Brevveksling paa fremmede Sprog, og det vil være at bebyrde Overgangsstationerne med et altfor betydeligt Arbejde at paalægge disse Oversættelsen fra og til vedkommende fremmede Sprog.

Iøvrigt synes det i det hele taget at være tvivlsomt, hvad man opnaar ved at overlade til Stationerne at afgøre Sager af denne Art. Man er her nærmest af samme Mening som Statsbaneudvalget, naar det i de indledende Bemærkninger til sin Betænkning paa Side 6, Punkt 3, som et Princip udtaler „at en Decentralisering dog ikke maa drives saa vidt, at flere sideordnede Myndigheder i lavere Instanser kommer til hver for sig at udføre Virksomheder, som bedre og mere hensigtsmæssigt udføres af en enkelt Myndighed og en saadan, som sidder inde med en særlig Grad af Sagskundskab“. Dette gælder bl. a. netop Behandlingen af Erstatningssager, der i de ca. 300 Stationers Haand ofte vil kunne føre til meget uensartede og for Publikum utiltalende Afgørelser, idet disse vil afgøre Sagerne paa højst forskellig Maade. Under ingen Omstændigheder bør Henlæggelsen til Stationernes Afgørelse bero paa, om Sagen er „utvivlsom“ eller ej. Paa dette Punkt vil hver Station have sit eget Skøn, og den overordnede Myndighed, til hvilken et Krav om Erstatning rettes, vil ikke uden en nærmere Undersøgelse kunne afgøre, om Fordringen er berettiget eller den kan afvises, og om Sagen derfor bør afgives til Stationernes Afgørelse.

Vil man endelig gøre en Prøve med at lade Stationerne selvstændigt afgøre mindre Sager, hvad man i og for sig ikke finder rigtigt, kunde man tænke sig at bemyndige Stationerne til at afgøre *alle* Sager vedrørende *lokale* Forsendelser, som drejer sig om Smaaabeløb, f. Eks. indtil 10 Kr., men da uanset, om de skønnes „utvivlsomme“ eller ej. Afgørelserne vilde sikkert komme til at lide af Uensartethed, men som *et Forsøg* kunde man tænke sig at træffe en saadan Ordning og derefter afvente, hvad den vilde føre til.

ad f.
Statistisk
Kontor.

I Anledning af Udvalgets Bemærkninger om en eventuel Begrænsning af Virksomheden i Statistisk Kontor, skal man udtale følgende:

Behandlingen af de daglige Vognrapporter er nødvendig, saalænge følgende Bestemmelse i det for Statsbanerne gældende Politireglement af 22. Januar 1900 med senere Tilføjelser staar ved Magt:

„§ 22.

Vognenes Eftersyn.

1.
2. Vognene skulle fra Tid til anden underkastes et grundigt Eftersyn, hvorved Hjulsæt, Lagre og Fjedre borttages. — Dette Eftersyn skal finde Sted med højst 3 Aars Mellemrum, af Person-, Post- og Rejsegodsvogne dog senest, hver Gang Vognene have løbet 30 000 Kilometer“.

Naar Arbejdet skal udføres, er det ligegyldigt, om det foretages i statistisk Kontor eller i Maskinafdelingen; i alt Fald er det en Sag, som er uden Betydning for Statsbanernes Økonomi. Arbejdet foretages for Tiden i statistisk Kontor, fordi dette Kontor har Brug for Totalsummen af de Kilometertal, som

er kørte af Person-, Post- og Rejsegodsvogne; men der vilde i og for sig intet være til Hinder for at lade *hele* Arbejdet udføre i Maskinafdelingens Kontor, der da maatte levere statistisk Kontor det Materiale, som dette Kontor har Brug for. I saa Tilfælde kunde det Personale, som nu i statistisk Kontor beskæftiger sig med Vognrapporterne, overgaa til Maskinafdelingen.

Den Ændring i Politireglementet, som Udvalget antyder, og hvorved Arbejdet for en Del skulde kunne bortfalde, kan iøvrigt kun tænkes at bestaa i, at Personvognene efterses efter en vis Tids Forløb i Steden for, at man nu indkalder dem til Værksted, naar de har tilbagelagt et vist Antal Kilometer. Der vil imidlertid ikke opnaas nogen reel Besparelse herved, da en foreløbig Undersøgelse har vist, at Vognrevisionernes Tal vilde blive betydeligt forøget ved en saadan Ordning. Dette skyldes blandt andet den Omstændighed, at de Vogne, som fortrinsvis holdes i Reserve til Brug under den store Trafik og som altsaa kun løber forholdsvis faa Kilometer om Aaret, vil komme hyppigere til Eftersyn end nu, hvilket atter vil medføre større Udgifter og forøget Værkstedspersonale samt kræve større Værksteder.

Udvalgets Mening om, at der i Statsbanernes Driftsberetning findes Oplysninger, som ikke har almindelig Interesse, kan man ikke dele, medens det paa den anden Side er vanskeligt at imødegaa den herom fremsatte Paastand, saalænge det ikke nærmere paapeges, *hvilke* Afsnit af Driftsberetningen det er, som Udvalget anser for overflødige. Sammenligner man Statsbanernes Driftsberetning med dem, der fremkommer fra andre Statsbaner, vil det ses, at den som Regel ikke kan stilles ved Siden af disse med Hensyn til Righoldigheden af Oplysninger.

Endelig skal man med Hensyn til Spørgsmaalet om Levering af Materiale til Driftsberetningen fra andre Kontorer i større Udstrækning end hidtil oplyse, at en Ordning i denne Retning mulig kan træffes, men der spares blot intet herved, naar vedkommende andet Kontor ikke kan levere Materialet ved Anvendelse af mindre Arbejdskraft end statistisk Kontor. Hvorvidt dette maatte være Tilfælde, har man undersøgt, og det har vist sig, at der ikke findes Omraader, paa hvilke det fornødne Materiale kan fremskaffes gennem andre Kontorer med ringere Arbejde. Man har Grund til at formode, at Udvalgets Bemærkninger vedrørende hele dette Forhold tager Sigte paa Bestemmelsen af Statsbanernes Takstande i de forskellige Opgørelser for Forbindelsen med danske Privatbaner, og skal i den Anledning oplyse, at dette Arbejde er henlagt til statistisk Kontor, fordi det hensigtsmæssigst og billigst kan foretages netop i dette Kontor.

Om den af Udvalget foreslaaede Oprettelse af en Hoved-Materialforvaltning (Betænkningens Side 33) bemærkes:

Udvalgets Forslag gaar ud paa, at dette nye Administrationsorgan skal besørge Anskaffelsen og Forvaltningen af Forbrugsartikler, dog ikke af Driftsmateriel, Værktøjsmaskiner, Skinner, Sveller og lignende Materialier. Herved skulde kunne opnaas: billigere Priser, passende Omfang af Lagerbeholdninger, et formindsket Arbejde ved Ekspeditionen af Regninger og derigennem Besparelser samt Lettelser med Hensyn til Revisionens Opgaver vedrørende Kontrol med Indkøbene m. v.

ad g.
Hoved-Materialforvaltningen.

Dette lyder meget smukt, og man vilde absolut anbefale Oprettelsen af en Forvaltning som den ommeldte, hvis man kunde være enig med Udvalget i, at Foranstaltningen var hensigtsmæssig og vilde medføre Besparelser. Ingen af Delene er dog Tilfældet, hvad der vil fremgaa af det følgende:

Den foreslaaede Forvaltning vilde komme til at gøre Indkøb af højst forskellige Ting, saaledes f. Eks. Kul, Cinders og Koks, Telegrafpæle, Skærver, Vandbeholdere, Signalapparater, Klæde, Olie, Tvist og meget andet. Selvfølgelig kan Lederen ikke forstaa sig paa alle disse Materialier, og Udvalget er ogsaa opmærksom herpaa og foreslaar derfor, at Forvaltningen skal have let Adgang til Laboratorierne for at skaffe sig Oplysninger. Det er imidlertid en Misforstaaelse, at Laboratorierne kan undersøge alle mulige Varer; der vil i Virkeligheden — maaske for den overvejende Del af Leveringen — baade ved Udbydelser og ved Kontrollen med det leverede kræves en indgaaende Medvirken af Bane- eller Maskinafdelingens Teknikere. Paa Grund af de Samraad med andre Afdelinger, som i den Anledning maa finde Sted, vil Ordningen blive meget vidtløftig og alt andet end hensigtsmæssig.

Materialanskaffelserne bør derfor netop ikke foregaa paa eet Sted, men gennem de Organer, der har Betingelser for at ordne Indkøbene paa rette Maade og udøve en virksom Kontrol med det leverede. Derved undgaas tidsspildende Forhandlinger og mange Ekspeditioner. For at opnaa den rette Ordning kan det undertiden være hensigtsmæssigt, at en Afdeling foretager visse Anskaffelser til Brug for en anden eller samtlige Afdelinger, og dette sker ogsaa f. Eks. med Knapper og Distinktioner. Det er dog muligt, at saadanne Fællesindkøb kan finde Sted i større Omfang end nu.

Af det anførte vil formentlig fremgaa, at den af Udvalget haabede Besparelse ikke kan ventes, idet det formindskede Arbejde ved Ekspedition af Regninger vil blive opslugt mange Gange af et forøget Arbejde paa andre Punkter, bl. andet ved en uundgaaelig Brevveksling mellem Afdelingerne og Hoved-Materialforvaltningen. Det ses derhos ikke, at Lagerbeholdningerne vil kunne blive mindre, og Udvalgets Haab om de lavere Priser, som Forvaltningen skulde kunne opnaa, turde let blive skuffet. Tilbage bliver der et stort Apparat med en Hoved-Materialforvalter, der foreslaas lønnet som en Kontorchef, i Spidsen; Udgiften til hans og hans Personales Lønning er sikker nok, uden at der til Gengæld er Udsigt til at indvinde væsentlige Besparelser under de forskellige Afdelinger. — At dette er rigtigt vil ses, naar man undersøger Forholdene ved Materialanskaffelserne indenfor en enkelt Afdeling.

For *Baneafdelingens* Vedkommende skal man saaledes oplyse, at de Materialier af Betydning, hvis Anskaffelse der kunde blive Spørgsmaal om at lade overgaa til Hoved-Materialforvaltningen, er:

1. Telegrafstænger, Tømmer, Planker, Brædder til Bygninger, Havne og Broer m. v.,
2. Hegnspæle, Hegnstraad og andet Hegnsmateriale,
3. Skærver, Singel og Grus til Ballast og Vejbelægning,
4. Drejeskiver, Kraner, Brovægte, Vandbeholdere, Vindebomme,
5. Signal- og Sikringsmateriel, Telegraf- og Telefonapparater m. m.,
6. Uniformsgenstande.

De under 1—5 nævnte Sager bruges udelukkende i nævnte Afdeling, og det vilde derfor blive et Spild af Tid og Arbejde, hvis Anskaffelsen skulde

foregaa ikke direkte ved dens egen Foranstaltning, men gennem et Mellemed, Hoved-Materialforvaltningen.

Hvad de under 6 nævnte Uniformsgenstande angaar, da anskaffes *Klæde og Foer til Kapper og Kaaber* til samtlige Afdelinger fra den militære Klædefabrik i Usserød, medens *Knapper og Distinktioner* bestilles gennem Trafikafdelingen, der een Gang om Aaret afholder offentlig Licitation over disse Genstande i saadanne Mængder, at ogsaa Bane- og Maskinafdelingens Forbrug kan dækkes.

Derimod udbyder Baneafdelingen *Forfærdigelsen* af de til dens eget Brug fornødne Kapper, Kaaber og Huer (hvortil Afdelingen selv leverer Knapperne og Distinktionerne) samt *Leveringen af Skindtrøjer og Regnkapper*, men da ingen af de andre Afdelinger bruger tilsvarende Uniformer som Baneafdelingen, maa det meget betvivles, at Forfærdigelsen, henholdsvis Leveringen af de sidstnævnte Effekter, vilde kunne opnaas til billigere Priser end nu ved at udbyde dem sammen med uensartede, til de andre Afdelinger bestemte Uniformsgenstande.

For Maskin- og Trafikafdelingens Vedkommende kan der gøres omtrent tilsvarende Betragtninger gældende, dog er sidstnævnte Afdelings Anskaffelser forholdsvis af mindre Omfang end de rent tekniske Afdelingers. Af større Forbrugsgenstande anskaffer Trafikafdelingen kun Uniformsgenstande samt med Maskinafdelingen som Konsulent Brændsel til Opvarmning af Ventesale og Tog (Kul, Koks og Cinders). Begge disse Anskaffelser sker for et Aar ad Gangen efter forudgaaende Licitation. For Brændselets Vedkommende skal man udtrykkeligt bemærke, at det er af anden Art end det af Maskinafdelingen brugte, og hvad Uniformsgenstandene angaar, da er det som allerede bemærket kun Syningen, som bortliciteres af flere Afdelinger. Paa den anden Side omfatter denne saa store og saa uensartede Arbejdsmængder, at det ingenlunde kan betegnes som urigtigt at holde flere Licitationer over dette Arbejde.

Iøvrigt skal man erindre om, at Indkøb af Varer i større Partier alene for at indskrænke Ekspeditionernes Antal for mange Varers Vedkommende kan blive en tvivlsom Økonomi — rent bortset fra, at det kræver større Magasinrum, end man før Tiden har til Raadighed. Man udelukkes nemlig fra at udnytte Prissvingningerne, medens man ved de store Lagerbeholdninger paafører sig Rentetab og Svind.

Sluttelig skal man med Hensyn til Billet- og Blanketforvaltningens Henlæggelse under en eventuel Hoved-Materialforvaltning henvise til de Bemærkninger, som man ovenfor under Afsnittet „Revisionen“ har gjort vedrørende Statsbanernes Billet- og Blanketforvaltning (S. 25—26).

Søfartsafdelingen.

Oprettelse af
en Søfarts-
afdeling.

Udvalgets Forslag om at henlægge Ledelsen af Søfarten direkte under Generaldirektøren, indtil en særlig Søfartsafdeling oprettes, er begrundet ved, at Lederen af Søfartsvæsenet herved opnaar mere Handlefrihed end nu, hvilket Udvalget skønner formaalstjenligt.

Denne Begrundelse synes ret uforstaaelig, da man med Kendskab til de virkelige Forhold ikke ser, hvortil den nuværende Søfartsinspektør skal bruge

den større Handlefrihed. I Virkeligheden er der ingen Grund til at stille denne Tjenestemand mere selvstændigt end under den nuværende Ordning og foretage det af Udvalget foreslaaede Skridt hen imod en særlig Søfartsafdeling, for hvis Nødvendighed der ikke er ført nogetsomhelst Bevis, og som i alt Fald vil blive ret kostbar. Derimod vilde man anse det for rigtigt, om alt vedrørende Søfarten blev henlagt under een Afdeling, og at der i den Anledning under vedkommende Direktør ansattes en Skibsinspektør og en Skibsingeniør, som gjordes ligestillede, hvorefter det maatte blive vedkommende Direktørs Sag at træffe nærmere Bestemmelser om Ordningen af det nødvendige Samarbejde mellem disse to Tjenestemænd. Det er imidlertid et Spørgsmaal, om man bør henlægge Søfartstjenesten under Trafik- eller Maskinafdelingen, og Afgørelsen heraf maa nærmest bero paa, om man anser den trafikale eller den maskintekniske Del af Tjenesten for den væsentligste.

ad Distriktsledelsen.

Distrikts- ledelsen.

Paa Jernbaner med et Omraade som de danske Statsbaners er det den almindelige Ordning, at Ledelsen og Tilsynet med den daglige Tjeneste varetages af Inspektioner eller Sektioner (Trafik-, Bane- og Maskinsektioner m. v.), medens Principerne for Ledelsen fastslaas og Overtilsynet med Tjenestens Udførelse udøves af en Generaldirektion. Denne Ordning findes blandt andet paa Rigsjernbanerne i Elsass-Lothringen, paa de württembergske og de badensiske Statsbaner, og det er sikkert den mest økonomiske Ordning ved Statsbanedrift, naar Banners Størrelse tilsteder den. Derimod egner den sig afgjort ikke for store Statsbaneomraader. Her maa man i Steden for een Generaldirektion, paa hvilken Overledelsen — og Overtilsynet — hviler, anvende flere eller færre overordnede Direktioner eller Distrikter, og denne Ordning er, hvor den findes i Brug, saaledes kun et Udtryk for, at i det paagældende Land har Statsbanerne et saadant Omfang, at Overtilsynet med den daglige Ledelse og de i Forbindelse hermed staaende Forretninger *ikke* med Fordel kan ske fra eet, men maa ske fra flere Centralsteder. Derfor er f. Eks. de bayerske Jernbanedirektioner hver især indrettede paa samme Maade som en preussisk Jernbanedirektion: den ledes af en Præsident, der til sin Medhjælp har den fornødne Stab af Overregeringsraader, Regerings- og Bygningsraader — saakaldte Referenter — og et stort Hjælpepersonale indordnet i Kontorer. I Sverige er Distrikterne organiserede paa en noget lignende Maade; de forestaas af en Distriktschef, der til Hjælp har en Trafikdirektør, en Banedirektør, en Maskindirektør og en Distriktssekretær hver med sit Kontorpersonale.

Det behøver næppe nogen nærmere Paaavisning, at en Deling af Overtilsynet paa den anførte Maade gør den paagældende Administration kostbar, men hertil kommer, at der stedse over Distrikterne maa sættes en stærk øverste Styrelse for at tilvejebringe den nødvendige Enhed i Landets Jernbanedrift. Man vil da ogsaa baade i Sverige og i Bayern finde kraftige Organer overordnet Distrikterne (Direktionerne). I Sverige er der som foran bemærket i den Kgl. Järnvägsstyrelse, der for de fleste Sagers Vedkommende har direkte Referat til

Civilministeren, oprettet en Centralstyrelse, i hvilken er ansat en Generaldirektør, en Overdirektør, en Overingeniør og 16 Byrådirektører med de fornødne Fagkontorer, og det kgl. bayerske Verkehrsministerium raader over et meget stort, jernbaneteknisk uddannet Personale.

Man har da heller aldrig i Statsbanernes Generaldirektion tænkt paa at efterligne Ordningen i de store Lande paa Jernbanevæsenets Omraade, og naar Udvalget i sin Betænkning antyder, at man under den for de danske Statsbaner nugældende Ordning arbejder med en *Distriktsordning* — ganske vist en forfejlet — gør det sig skyldig i en stor Misforstaaelse. Ved Ordningen af den daglige Drift, som gennemførtes i Henhold til Lov Nr. 81 af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning, blev den Virksomhed, som tidligere udførtes af Afdelingerne, i det store og hele henlagt til Generaldirektionen, medens i det væsentlige kun den Gerning, som udførtes af de tidligere Sektioner, dog med nogen Modifikation for Trafikafdelingens Vedkommende, blev henlagt til Kredsene. Disse maa saaledes nærmest betragtes som Sektioner med et større Omraade end det, man i Almindelighed plejer at tildele saadanne. Den Kritik, som Udvalget har rettet mod Kredsordningen paa Grundlag af den Opfattelse, at Kredsene betragtes som Distrikter, er saaledes anlagt udfra et urigtigt Synspunkt og har intet videre paa sig.

Naar Udvalget nu foreslaar, at man her hjemme bør gaa til en Distriktsordning paa samme Maade, som man har indrettet sig i Bayern, har det næppe fuldt ud overset Rækkevidden af et saadant Forslag. I Virkeligheden vilde dette sige, at Driften af de 1950 km danske Statsbaner skal ledes af 3 Direktioner, under hvilke der lægges et vist Antal Sektioner (Trafik-, Bane- og Maskinsektioner) til Varetagelse af og Tilsyn med den daglige Tjeneste. Ganske vist giver Udvalget det Udseende af, at een Distriktschef vil være tilstrækkelig til at danne en saadan Jernbanedirektion, jfr. i Udvalgets Betænkning Afsnit C: Lønningsspørgsmaal m. v., hvor der fuldstændig savnes Oplysning om Udgiften til Lønning af Distriktschefernes Hjelpepersonale, men dette turde være ganske misvisende. Saaledes som Distrikternes hele Stilling og Omraade er planlagt af Udvalget, vil dette Led i Banernes Organisation blive et meget stort Apparat, og de foreslaaede Distriktsledere maatte ikke alene have et talrigt Kontorpersonale, men ogsaa overordnet trafik-, bane- og maskinkyndig Medhjælp til deres Raadighed. Uden denne Hjælp vil det nemlig være ugørligt for Lederen af et Distrikt at overkomme sin Gerning, saaledes som Udvalget anviser ham den — rent bortset fra, at de Mænd, som ellers skulde til for at lede Distriktet, næppe findes.

De foreslaaede Distrikter kan nemlig *ikke*, som Udvalget synes at mene, jævnstilles med Privatbaner her i Landet. Fordi en Enkeltmand kan overse Forholdene ved en saadan baade med Hensyn til Trafik-, Bane- og Maskintjenesten, følger ingenlunde heraf, at en Enkeltmand kan overse den samlede Tjeneste under hvilket som helst Forhold. Man tør roligt paastaa, at man vil komme til at lede forgæves efter administrativt uddannede Mænd, der baade har Driftsuddannelse og behersker Maskin- og Banetjenesten i det Omfang, som kræves for et Distrikt af Størrelse og med en Trafik som f. Eks. Sjælland—Falster. Men netop saadanne Mænd behøves, naar Distriktslederen uden overordnet teknisk eller trafikuddannet Medhjælp skal være den, der øver Kontrollen med Hensyn til Budgetforbrug ikke alene over Trafik- men ogsaa overfor Bane- og Maskinsektionerne. Den hidtidige Kontrol i saa Henseende, der er ført derved, at de paagældende tekniske Afdelinger har været regnskabsførende, hvorved ved-

kommende sagkyndige Afdelingsdirektør er bragt i Stand til at bedømme den økonomiske Virkning af trufne Foranstaltninger og har kunnet kontrolere henholdsvis Trafik-, Bane- og Maskinkredsenes budgetmæssige Forbrug, bliver nemlig helt opgivet ved den foreslaaede Nyordning.

Man er her af den Mening, at en Distriktsordning paa de danske Statsbaner som den af Udvalget foreslaaede vil være forfejlet, og dens Nytte og Nødvendighed ses da heller ikke at være tilstrækkelig begrundet i Udvalgsbetænkningen. Undersøger man saaledes de Bemærkninger, hvormed Udvalget ledsager Forslaget, vil man finde, at Begrundelsen i Hovedsagen hviler paa nogle almindelige Bemærkninger om, *at* den nuværende Ordning har vakt ringe Tilfredshed, blandt andet hos „den lokale Befolkning“, *at* den dermed tilsigtede Decentralisation ikke er opnaaet, *at* Forretningsgangen er omstændelig, saa at Sagernes Gang forhales, *at* Samarbejdet mellem Kredsbestyrerne har et tilfældigt Præg o. s. v., men man savner nærmere Oplysning om, *hvad* det er, der ikke tilfredsstiller den lokale Befolkning ved den nuværende Ordning, *hvilken* Del af Forretningsgangen, der er for omstændelig, *hvilke* Sagers Ekspedition, der er bleven forhalet, *hvad* det er for et Samarbejde, der bør bringes ind under fastere Former o. s. v. Hvis endelig Udvalget har fundet, at større Decentralisation virkelig er en Nødvendighed, burde det dog kunne paavises nøjagtigt, *hvad* det er for en Myndighed, som Centralstyrelsen drager til sig med Urette i Steden for at overlade dens Udøvelse til den stedlige Ledelse, thi saa længe dette ikke er fuldt oplyst, bliver alle Forsøg paa at reformere og omorganisere i Virkeligheden kun en Eksperimenteren, som kan blive farlig nok. Hertil kommer, at hvis den foreslaaede Ordning skal gennemføres, saaledes som den bør det, om der da skal være Mening i Tingene, vil Forsøget herpaa blive meget bekosteligt, og derved kommer den i Udvalgsbetænkningen Side 53 opførte Lønningsoversigt til at give et alt andet end paalideligt Billede af, hvorledes Lønningsudgifterne til Statsbanernes højere Tjenestemænd efter Indførelsen af Udvalgets Reformers vil stille sig.

Om nogen Besparelse bliver der i alt Fald ikke Tale, og man tør med temmelig stor Sikkerhed udtale, at den foreslaaede Ordning med dens tre regnskabsførende Distriktsledelser og en Tredeling af Revisionen i Forbindelse med den foreslaaede nye Regnskabsordning vil medføre en Stigning af Statsbanernes Administrationsudgifter paa mange Hundrede Tusinde Kroner aarlig.

Af Hensyn til Samarbejdet mellem Lederne af den daglige Tjeneste er Distrikterne heller ikke nødvendige. Ligesaa lidt som man for Tiden for Samarbejdets Skyld har indordnet Kredsen, der virker som store Sektioner, i Rammer, har Udvalget stillet Forslag i saa Henseende med Hensyn til de mindre Sektioner, som efter dets Mening bør forestaa den daglige Tjeneste. Det Samarbejde, som maa finde Sted mellem Sektionerne, kan nemlig meget godt foregaa mellem de ligestillede Sektionsledere i Henhold til Instrukser, der en Gang for alle fastsættes af Centralstyrelsen. Kun med Hensyn til Samarbejdet mellem Trafiksektionerne indbyrdes har man under den nuværende Ordning gjort den Erfaring, at det er nødvendigt, naar man vil undgaa Behandling i Centralstyrelsen af en Række Sager vedrørende den daglige Drift, at have Organer til at tilvejebringe Samarbejdet mellem Trafiksektionerne. Man har hidtil hjulpet sig paa den Maade, at man har overdraget Trafikbestyreren i 1. Kreds, som har Sæde i København, og Trafikbestyreren i 3. Kreds, der har Sæde i Aarhus, henholdsvis for Sjælland-Falsters og for Jylland-Fyens Vedkommende at udføre

en Del Arbejder, der vedrører Samarbejdet mellem Trafikkredsene indenfor hvert især af de to Landomraader. Denne Ordning svarer godt til Landets Forhold og har i Tidens Løb staaet sin Prøve. Man mener derfor ogsaa, at den ved en Nyordning bør bibeholdes, men under den Form, at der oprettes to Overtrafikinspektioner, hver forestaaet af en Overtrafikinspektør med en Trafikinspektør og et Kontor til Medhjælp, der skal sørge for og lede Samarbejdet mellem Lederne af den daglige Trafiktjeneste og overtage visse Arbejder vedrørende denne, som ikke angaar Øjeblikket. Man tror, at to Overinspektioner vil være det rigtige. Indretter man 3 (to i Jylland og en paa Sjælland), hvad Udvalget efter sit Forslag til Distriktsinddeling muligt vil anse for bedre, vil Samarbejdet mellem Overinspektørerne let blive vanskeliggjort og føre Forhandlingerne ind i et tungt og besværligt Spor, der vil nødvendiggøre en Indgriben af Chefen for Trafikafdelingen i mange Spørgsmaal, som burde kunne afgøres uden hans Mellemkomst. Erfaringerne har nemlig vist, at opstaaende Meningsforskel mellem to naturligt adskilte Enheder let lader sig udjævne, men bliver der tre Overinspektioner, hvoraf de to kun paa kunstig Maade holdes ude fra hinanden og hvert Øjeblik maa træffe Bestemmelser, der berører og griber ind paa hinandens Omraade, bliver Udsigterne for indbyrdes at kunne naa til Forstaaelse langt ringere. Hertil kommer, at Jylland-Fyen ikke kan deles i flere Overinspektioner, uden at der atter maa paalægges Lederen af det ene af disse Overledelsen i visse Spørgsmaal, saasom Fordeling af Vognmateriellet, Togpersonalets Anvendelse, Anskaffelse af Materialier m. m., saafremt man da vil have en økonomisk Drift.

For Maskin- og Banetjenestens Vedkommende er en Deling i Distrikter som ovenfor berørt ganske overflødig under vore smaa Forhold.

ad Den stedlige Ledelse.

Man er med Udvalget enig i, at de Bane- og Trafikkredse (Sektioner), som for Tiden leder den daglige Tjeneste, er for store, og at der ikke er nogen Nødvendighed for at have et lige stort Antal Trafik-, Bane- og Maskinkredse (-sektioner); ligeledes kan man tiltræde Udtalelsen om, at der bør gives Sektionslederne den størst mulige Handlefrihed.

Hvad særlig Trafiksektionerne angaar, skal man bemærke, at deres Lederne i første Række maa hellige sig Togledelsen og Sikkerhedstjenesten. Lederen af en Sektion bør derfor til sin Bistand have en Overassistent, der kan dele Døgnets Tjeneste med ham og handle paa hans Ansvar, og som eventuelt kan erstatte ham paa Fridage og under kortere Fraværelser paa Grund af Orlov, Sygdom m. v. Hvad Medhjælpspersonale Sektionschefen iøvrigt skal have, maa afhænge af Sektionens Størrelse og Betydning. Naar Kasserevision ikke paalægges Lederen i større Omfang, har Udvalget formentlig omtrent truffet det rette ved at opgive Sektionernes Antal til 9; man mener dog, at 10 vil være rigtigere, idet der maa lægges megen Vægt paa, at Sektionslederen er nøje kendt med det Omraade, som det betros ham at styre paa eget Ansvar. Derimod kan man ikke give Udvalget Medhold i dets Forslag om, at Togledelsen paa Sjælland—Falster bør samles paa den ene Sektionschef's Haand. Toggangen er saa nøje knyttet til Arbejdet paa Stationerne, at Toglederen ikke blot daglig maa have

Trafiksektioner.

Føling med disse, men ogsaa maa have fuld Dispositionsret over dem, da han i modsat Fald hæmmes i at gennemføre en god Toggang.

**Stationsfor-
standere,
Godsekspe-
ditører og Sta-
tionsmestre.**

Om det i Betænkningen (S. 37 og følgende) udtalte med Hensyn til Stationsforstanderes, Godsekspeditørers og Stationsmestres Myndighed skal man bemærke følgende:

Efter Udvalgets Mening bør der tillægges de nævnte Tjenestemænd større Selvstændighed og Myndighed end for Tiden under Udførelsen af deres Gerning.

Ifølge de gældende instruktoriske Bestemmelser er Stationsbestyreren for sit Vedkommende imidlertid allerede nu ansvarlig for alt, hvad der i tjenstlig Henseende foregaar paa Stationen, og har i det hele taget den øverste Myndighed paa denne. Ikke alene enhver Privatperson, som opholder sig paa Stationen, men ogsaa enhver ansat, som ikke er Stationsbestyrerens foresatte og i tjenstligt Anliggende er til Stede paa Stationen, er forpligtet til at efterkomme de Anvisninger, som Stationsbestyreren i Tjenestens Interesse maatte give. Ingen, som ikke er Stationsbestyrerens foresatte, maa uden hans Samtykke gribe ind i hans Forretninger og give Ordre eller deslige paa Stationen. Man er derfor her af den Mening, at Stationsbestyrerne er udrustede med al fornøden Myndighed til at kunne varetage deres Stilling. Hvad deres Selvstændighed angaar, da vil det jo altid blive en Skønssag, i hvor vid en Udstrækning man vil kunne overlade en Stationsbestyrer at handle paa egen Haand. Her er mange Hensyn at tage — ikke mindst til, hvad der bedst baader Økonomien. Indenfor en saa stor Institution som Statsbanerne maa nødvendigvis Selvstændigheden beskæres af Hensyn til Ensartetheden. Hvad angaar de særligt af Udvalget fremdragne Omraader, paa hvilke det mener, at Afgørelsen bør lægges i Hænderne paa Bestyreren af det paagældende Ekspeditionssted, da skal man med Hensyn til Behandlingen af Sager vedrørende Erstatning for bortkommet og beskadiget Gods henvise til, hvad der herom ovenfor (S. 28) er bemærket under Afsnittet om Behandlingen af disse Sager i 2. Tarifkontor. Hvad angaar Orlovsspørgsmaalet, da er der ved de instruktoriske Bestemmelser overdraget Stationsforstandere og Stationsmestre den Handlefrihed, som man har ment det forsvarligt at indrømme dem, uden at det skulde kunne medføre for store lokale Forskeligheder.

Endelig skal man med Hensyn til Forholdet mellem Stationsforstander og Godsekspeditør bemærke, at det ved de instruktoriske Bestemmelser er fastslaaet, at Godsekspeditøren hører til Stationsforstanderens Medhjælpspersonale, og han er kun særligt stillet derved, at han har selvstændige Oppebørsler. Dette følger simpelthen af, at der paa hver Station kun kan være een Chef, der saavel indadtil som udadtil optræder som Stationens Leder. Baade med Hensyn til Tjenestens Udførelse og ligeoverfor Publikum er denne Ordning den naturligste og den mest praktiske, og en Reform, hvorved f. Eks. Godsekspeditøren paa en Station blev selvstændig Chef for det til Godsekspeditionstjenesten særligt henviste Personale, der saaledes vilde blive unddraget Stationsforstanderens Raadighed, vilde straks medføre omfattende Ændringer i Forretningsgangen og Krav om Personalforøgelse m. m. Ogsaa i økonomisk Henseende maa man derfor holde for, at den nuværende Ordning er den for Statsbanerne mest formaals-tjenlige.

Banesektioner.

Om Oprettelsen af Banesektioner skal man udtale, at det foreslaaede Antal af disse — 9 — maa anses for ganske utilstrækkeligt. Det er en Mangel

ved de nuværende store Banesektioner, at Banebestyreren og den ham tildelte Baneingeniør kommer alt for lidt i direkte og stadig Berøring med det Personale, der tilser Sporet og udfører det daglige Arbejde ved dette. Herpaa bør der ved en Nyordning raades Bod, og dette vil antagelig kunne ske, hvis man sætter Tallet af Banesektioner til 14.

Hvad angaar Overbanemestrene paa Strækningerne, da gør Udvalget sig skyldig i en Misforstaaelse, naar det mener, at disse for Tiden ogsaa bruges til Projektering; dertil er de nemlig ganske uegnede, og da de aldrig har haft dette Arbejde, kan der ikke, som Udvalget ønsker, opnaas noget ved at fritage dem derfor. Deres Kontorarbejde er ikke stort og indskrænker sig væsentligst til at forsyne Regninger med Attest om Varers Modtagelse eller Arbejders Udførelse samt Oplysning om, hvortil Varen eller Arbejdet er ydet. Disse Paategninger maa de aldeles nødvendigt vedblive at give, fordi dette frembyder den eneste Sikkerhed for rigtig Kontering.

Som af Udvalget foreslaaet kunde der næppe være noget væsentligt til Hinder for at lade Overbanemestrene selv tilstaa deres underordnede Tjenestefrihed, men denne Foranstaltning vilde paa den anden Side føre til, at Overbanemestrene maatte føre Bog over Personalets Orlovsdage m. v., medens Sagen nu alene ordnes ved, at de fremsender indgivne Permissionsandragender med en kort Bemærkning om, hvorvidt Andragendet bør imødekommes eller ej, medens Bogføringen foregaar i Kreds- (Sektions-) kontoret, hvor Notaterne om tildelt Tjenestefrihed tillige bruges til Kontrolmiddel ved Lønningslisternes Udfærdigelse.

Den eneste virkelige Formindskelse i Overbanemestrenes Arbejde, der bringes i Forslag af Udvalget, hidrører fra Planen om at henlægge Lønningsudbetalingen til Stationerne. Man maa imidlertid paa det bestemteste fraraade at slaa denne Ordning fast som en almindelig Regel. Det kan være en Nødhjælp, der bruges, naar det en enkelt Gang kniber med Tiden, men som Regel bør Overbanemesteren selv foretage Udbetalingen. Foruden at han derved bringes til i det mindste hver 14de Dag at befare hele sin Strækning, opnaar man, at han ved Udbetalingen i langt højere Grad end ved blot at forsyne en Liste med sin Paategning bliver opmærksom paa, hvor mange Ekstrafolk og hvad Slags Folk Formanden har antaget, ligesom han gennem det vekslende Beløb, der kommer til Udbetaling, bemærker, om den ene eller den anden har haft en betydelig Overtid, og kan da *straks* faa oplyst, hvortil den har været brugt, samt afgøre, om Overarbejde har været nødvendigt eller ikke. Endvidere lærer han paa denne Maade sine Folk nøje at kende og kommer jævnlig ind i Vogterhusene, hvorved opnaas, at Tilsynet med Boligerne bliver bedre, idet en Overbanemester ellers rimeligvis kun vil komme ind i Husene ved det aarlige Efter-syn, eller naar særlige Klager maatte blive fremførte. Endelig er det da ogsaa mere økonomisk at lade een Mand besørge Udbetalingen end at lade alle Banearbejderne strømme ind til Stationerne for at faa Penge.

Selv om man imidlertid alligevel vilde fritage Overbanemestrene for Udbetalingerne, vilde deres Tjeneste dog ikke derved blive lettet saa meget, at det kan anses for forsvarligt med den nuværende Størrelse af Overbanemesterstrækningerne at lægge baade Bygningstilsynet og Tilsynet med Telegraf-, Telefon-, Signal- samt Sporskiftesikringsanlæg ind under Linieoverbanemestrene. Skal en saadan Ordning gennemføres, maa Længden af Overbanemesterstrækningerne indskrænkes betydeligt. Helt at undvære bygningskyndige Overbanemestre kan dog under ingen Omstændigheder anbefales; det maa saaledes anses for ubetinget

Overbane-
mestre.

nødvendigt, at der — som ogsaa forudsat af Udvalget — ansættes bygningskyndige Overbanemestre i de Sektioner, hvor der findes større Bygningsanlæg, og der antages herefter at maatte udkræves ialt 5 à 6 bygningskyndige Overbanemestre. Udvalgets Forslag fører herefter ikke til en Nedsættelse, men til en Forøgelse af Antallet af Overbanemestre.

Iøvrigt har Erfaringen vist, at Længden af de nuværende Overbanemesterstrækninger er for stor, saa at det gaar ud over det daglige Tilsyn. Antallet af de nævnte Strækninger bør derfor væsentlig forøges, og det er da rimeligt at benævne dem Banemesterstrækninger.

**Bane-
formænd.**

Baneformændene har ikke — som Udvalget synes at mene — nogen-
somhelst Regnskabsføring. De fører derimod Tidslister for det af dem antagne dag- og timelønnede Personale, men om at fritage dem for dette Arbejde kan der ikke blive Tale, da Listerne danner det nødvendige Grundlag for Lønningsudregningen, som iøvrigt sker paa Banekredsens (Banesektionens) Kontor.

**Bane-
arbejdere.**

Udvalgets Tanke: at indskrænke Tallet af faste Banearbejdere til det ubetinget nødvendige, kan man ganske give sin Tilslutning, og man har altid stræbt henimod dette Maal. Det vil derimod ikke kunne lade sig gøre i større Udstrækning at lade Banearbejdere gaa over i Portørstillinger. Tilgangen til disse maa ske af unge, raske Folk, og ikke af Personer, som først har anvendt deres bedste Kræfter i en helt anden Tjeneste.

**Maskin-
sektioner.**

Med Hensyn til Maskinsektionerne skal man bemærke, at man med Udvalget kan være enig i, at deres Antal bør være 4 og i, at Værkstedet i Nyborg bør ledes af den Maskininspektør, under hvem Lokomotivtjenesten paa Fyn vil blive henlagt. Iøvrigt er det for Økonomiens Skyld af afgørende Betydning, at Inddelingen af Baneområdet i Maskinsektioner bliver ordnet saaledes, at hver enkelt Sektion sættes i Stand til at udnytte sine Lokomotiver paa den fordelagtigst mulige Maade, og at Sektionslederen anbringes paa det Sted, hvor Sektionens største Lokomotivdepot findes, hvor Personalet altsaa bliver størst, og hvor de fleste Reparationer vil komme til at foregaa. Det vil saaledes være fejlagtig, hvis man vil give den vestjydske Maskinsektion Sæde i Viborg i Steden for i Struer; ligeledes vil det være en Fejl at dele Strækningen Viborg—Løgstør mellem to Maskinsektioner.

Med Hensyn til Tjenesteforholdene ved Lokomotivdepoterne skal man oplyse, at Spørgsmaalet om Ansættelse af Lokomotivformænd eller af baade Mestre og Formænd afgøres efter Antallet af Lokomotiver og Antallet af Arbejdere, med hvem der skal føres Tilsyn, samt under Hensyn til, om der ved det paa-gældende Depot haves udelukkende Dagtjeneste eller baade Dag- og Nattjeneste. Antallet af Lokomotivmestre og -formænd kan derfor ikke, som Udvalget synes at tro, udregnes i Forhold til Lokomotivernes Antal alene.

Udvalgets almindelige Bemærkninger vedrørende Driftsledelsen.

I Anledning af Udvalgets almindelige Bemærkninger vedrørende Driftsledelsen (Udvalgets Betænkning Side 42—43) skal man kun udtale, at en Ordning, hvorefter det underordnede Personale ikke betragtes som hørende til en bestemt Afdeling, men efter Omstændighederne anvendes baade i Trafik-, Bane- og Maskinafdelingens Tjeneste kan tage sig meget tiltalende ud paa Papiret, men i Praksis vil vise sig yderst vanskelig at gennemføre og i Virkeligheden blive til alt andet end Fordel for Banerne. Der bør gøres alt for i Tjenestetiden at udnytte det underordnede Personales Arbejdskraft paa bedste Maade, blandt andet ved at tildele en Mand saa meget Lejlighedsarbejde, som han kan paatage sig, uden at hans egentlige Hovedbeskæftigelse kommer til at lide derunder. Men at lade samme Mand udføre forskellige Afdelingers Arbejde vil blot føre til, at intet bliver ordentlig passet. Ordningen vil ogsaa avle Stridighed mellem dem, der skal benytte den paagældende, og som hver især mener at have første Ret til hans Hjælp, og let fremkalde Dovenskab hos Personalet, der i givet Tilfælde altid vil kunne paaberaabe sig at være beskæftiget for en af de andre Afdelinger, ligesom Forsømmelighed med den ene Afdelings Arbejde bestandig vil blive undskyldt med, at det ikke kunde blive gjort bedre eller blive færdigt paa Grund af de Krav, den anden Afdeling stillede. Hertil kommer, at Arbejdslederne indenfor de enkelte Afdelinger aldrig vilde vide bestemt, hvem eller hvormange af de fælles Tjenestemænd, der kunde raades over, og det vilde hurtigt vise sig, at en Ordning, som den af Udvalget antydede, vilde blive en Foranstaltning af en for Banernes Økonomi meget skæbnsvanger Art.

Ledelsen af nye Statsbaneanlæg.

Man er med Udvalget enig i, at det maa anses for hensigtsmæssigt fremtidig at henlægge Ledelsen af Nyanlæg under Chefen for Baneafdelingen. I den Anledning bør denne Afdelings faste overordnede Ingeniørpersonale forøges, dog kun med en Overingeniør og 2 Ingeniører, da man bør undgaa at faa et Ingeniørpersonale, som man ikke til enhver Tid kan beskæftige. Man vil altid med smaa, faste Rammer for Nyanlæg kunne bestride disse ved i hvert enkelt Tilfælde efter Anlæggets Omfang at antage Ingeniørhjælp dertil for den Tid, Arbejdet varer. Med Hensyn til Ordningen af Arkitektvirksomheden, er man enig med Udvalget i, at der bør ansættes en Overarkitekt, som baade kan lede Bygningsudvidelser ved de allerede bestaaende Anlæg og planlægge alle Nybygninger ved nye Anlæg.

Lønningsspørgsmaal m. v.

Udvalgets Lønningsforslag.

Med Hensyn til det af Udvalget rejste Lønspørgsmaal m. v. (Betænkningens Afsnit C, Side 51 o. f.) skal man i Anledning af Punkt 1 kun henvende Opmærksomheden paa, at det synes urigtigt at lønne Centralstyrelsens Kontorchefer *lavere* end Trafikinspektører samt visse Bane- og Maskiningeniører, eftersom det som Regel vil være de dueligste af disse, man vil søge knyttede til Centralstyrelsen som Kontorchefer i denne.

Man kan derhos ikke tilbageholde sin Forundring over det af Udvalget stillede Forslag, hvorefter der aarligt stilles et Beløb paa 30,000 Kr. til Ministerens Raadighed, for at han i forskellige ledende Stillinger ved Statsbanerne kan ansætte Personer, som tænkes allerede at forestaa private Virksomheder, i hvilke Stillinger de oppebærer betydelige Vederlag og derfor maa lønnes højere end Tjenestemænd i tilsvarende Stillinger indenfor Statsbanerne.

Forslaget begrundes med, at det maa anses som værende af „afgørende Betydning for Statsbanernes Drift, at man til at beklæde de egentlig ledende Stillinger sikrer sig de bedst mulige Kræfter“, og det synes næsten at være en Forudsætning hos Udvalget, at disse ikke findes ved Statsbanerne, men alene i ledende Stillinger indenfor private Virksomheder.

Det ses nu ikke lettelig, hvorledes et Beløb paa 30,000 Kr. i Forbindelse med normale Tjenestemandsgager skulde strække til til passende Lønning til en eller flere Mænd af saa fremragende Dygtighed, at de allerede staar i Spidsen for Privatvirksomheder af den Størrelse, at disse yder deres Ledere et virkeligt „betydeligt Vederlag“, thi ved et saadant maa dog selv her i Landet som Regel forstaas en Sum, der mindst naar op til men jævnlig vil overstige ca. 30,000 Kr. + en højere Embedsmandsgage. Men selv om der skulde findes saadanne Privatmænd, som af den ene eller anden Grund — endog med en mindre Gage end 30,000 Kr. — kunde lade sig lokke til at overtage en virkelig ledende Stilling indenfor Statsbanerne, saa synes det dog altid at maatte være en noget risikabel Sag for Ministeren at foretage Eksperimenter af denne Art, blandt andet fordi der saa at sige altid vil savnes enhver Garanti for, hvorledes den Mand, der muligt gaar for at være en fortræffelig Leder af et privat Foretagende, f. Eks. en Maskinfabrik eller en Privatbane, vil kunne gøre Fyldest i den paa mange Felter helt forskellige Stilling som højere Statsbaneembedsmand, hvor det regelbundne, af mange faglige og finansielle Lovbestemmelser begrænsede Forretningsomraade vil stille ham overfor en Virksomhed af en ganske anden Karakter end den, som han forlader. Mest urimeligt virker dog dette Forslag i Forhold til den eller de Embedsmænd indenfor Banerne, med hvem den udefra hentede Førsterangskraft skal jævnstilles. Man tænke sig blot det Forhold, at Bestyrelsen af Statsbanernes ene Hovedværksted bestrides af en ældre veltjent Statsbanemand, der er fuldt fagligt uddannet og gør udmærket Fyldest i sin Stilling, medens der til Bestyrelse af det andet hentes en Mand fra en privat Virksomhed, som menes at være en stor Dygtighed, og som derfor modtager Tilbud om Pladsen med et personligt Tillæg af f. Eks. 10,000 Kr. Selv om Sammenligningen mellem disse to maatte falde ud til den førstes Fordel, vilde han dog aldrig kunne opnaa samme Løn som hans ny Kollega, men ufravigeligt

være henvist til at nøjes med den for Værkstedsbestyrerembedet en Gang for alle normerede Løn.

Det anførte vil formentlig være tilstrækkeligt til at vise Resultatet af Forslaget, og man kan let tænke sig de Følelser, hvormed Ordningen vil blive modtaget af de ansatte.

Adgang til Andel i Statsbanernes Driftsudbytte.

Under Afsnit C 2 (Side 54—56) stiller Udvalget Forslag om Ophævelse af de gældende Bestemmelser om visse Tjenestemænds Adgang til Andel i Statsbanernes Driftsudbytte (se Lov Nr. 167 af 27. Maj 1908, §§ 21—27).

Naar Udvalget straks i dette Afsnit henviser til, at det finder det rigtigt, at Adgangen til Udbytteandel bortfalder, „forsaavidt Lønningsbestemmelser som de foran [c: i Afsnit C 1] foreslaaede for de øverste Tjenestemænd ved Statsbanerne erholder Lovskraft“, bør det paapeges, at denne Sammenkobling af Udvalgets Lønningsforslag og Forslaget om Ophævelsen af Tantiemen for Størsteparten af de Embedsstillinger, der omhandles i Udvalgets Forslag, er noget vilkaarlig. Man kan tænke sig, at Udvalgets Betragtning er den, at med en enevældig Generaldirektør i Spidsen er det denne, der har Ansvar for Statsbanernes Ledelse i økonomisk Henseende, og at derfor den Tanke, der laa til Grund for det af Jernbanekommissionen af 1898 i sin Tid fremsatte Forslag om Tantieme, og som blev opretholdt ogsaa ved Lønningsloven af 1908, ikke mere har nogen Gyldighed. Dermed kan det ogsaa forklares, at der tænkes tillagt det nye Systems Generaldirektør en indenfor den danske Embedsstand ellers ukendt høj Løn, og at de nye Embeder: Vicedirektør og Distriktschefer, hvem der tillægges en særlig stor Myndighed, normeres med en forholdsvis høj Gage, medens Lønninger for Centralværkstedsbestyrere, Trafikinspektører og Baneingeniører, hvis Stillinger alle tænkes gjort mere selvstændige, forhøjes betydeligt. Men for en hel Række af de højere Embedsmænd, der nu har Adgang til Udbytteandel, og hvis Løn under det nye System bliver uforandret, gælder de til Grund for Udvalgets Forslag liggende Betragtninger ikke. Dette er saaledes Tilfældet med hele det højere Hjælpepersonale: Generaldirektionens Kontorchefer, Hovedbogholder, Hovedrevisor, Maskiningeniører m. fl., samt de allerfleste af de tantiemeberettigede Tjenestemænd, der ikke nævnes i Udvalgsbetænkningen paa Side 53. For alle disse vil Arbejdet i Statsbanernes Tjeneste nemlig være det samme under den af Udvalget foreslaaede Ordning som under den nuværende, og en Henvisning til Udvalgets Lønforslag kan derfor ikke anvendes overfor dem som en Anledning til Afskaffelsen af deres Adgang til Tantieme.

I Udvalgets paafølgende Redegørelse for, hvorledes Tantiemen *efter* Lønningslovene af 1908 bevaredes for en Række af Statsbanernes højere Tjenestemænd, gøres der meget rigtigt opmærksom paa, at ved de nye Lønninger indregnedes den gennemsnitlige Udbytteandel i de laveres, men ikke i de højere Tjenestemænds Lønninger. Derimod er det ikke rigtigt, naar det uden nærmere Forklaring siges, at „iøvrigt gav Loven ogsaa de højere lønnede Tjenestemænd forbedrede Lønningsvilkaar uden Hensyn til, om de bevarede eller mistede Adgangen til Udbytteandel“, thi Forholdet er det, at ingenlunde alle højere Lønninger blev forbedrede. *Slutlønnen* for de Tjenestemænd, der *efter* Lønnings-

bestemmelserne i Organisationsloven af 1903 hørte under 2den Lønningsklasse, men som ved Loven af 1908 henførtes til 21de Lønningsklasse, *blev saaledes den samme*, og for andre Tjenestemænds Vedkommende var Forhøjelsen saa ringe, at den i hvert Fald ikke kunde føles som en saadan. Dette gælder saaledes de Tjenestemænd, som ligeledes faldt ind under den ældre Ordnings 2den Lønningsklasse, men havde et Bestillingstillæg af 600 Kr., og fremtidig henførtes til 22de Lønningsklasse; for deres Vedkommende steg Slutlønnen ifølge de nye Lønningsbestemmelser med — 90 Kr. Naar hele den store Mængde af lavere Tjenestemænd ved en Lov om almindelig Lønforbedring fik en klækkelig Forøgelse af deres Gager, medens de højere Embedsmænd fik ingen eller kun en ringe Lønningsforhøjelse, men til Gengæld et Tilsagn om Andel i Driftsudbyttet, saa falder det i hvert Fald noget søgt at ville udelukke enhver Tale om, at Udbytteandelen skulde anses som en Del af disse Embedsmænds Løn. Hvorledes man end teoretisk vil begrunde eller forklare Tilsagnet om Udbytteandel, saa staar Opnaaelsen heraf dog faktisk for det paagældende Personale som en Lønforbedring — om end kun en betinget —, og en Berøvelse af den vil staa som en Nedgang i Lønningen. Saaledes var det allerede særdeles føleligt for de Tjenestemænd i de højere Stillinger, der, efter at Tantiemen var udbetalt i en Række Aar, trods det i Loven af 1908 givne Tilsagn om at faa *Adgangen* til Udbytteandel bevaret, faktisk mistede deres Tantieme netop paa Grund af den selvsamme Lov, der forhøjede de lavere Tjenestemænds faste Lønning med et saa stort Beløb, at det ganske udelukkede Muligheden af at opnaa det lovede Æquivalent for den udeblevne Lønforhøjelse. Herpaa kunde Bestemmelsen om Henlæggelse til det aarlige Driftsoverskud af Renteindtægten pr. 1905—06 fra det i Statskassen inddragne Reservepensionsfond, ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. aarlig, naturligvis *ikke* raade Bod. Derimod er det ganske rigtigt, at den lovmæssige Adgang til Andel i Driftsudbyttet blev aktuel, da Lov Nr. 99 af 13. Maj 1911 om Ændringer i Statsbanernes Takster traadte i Kraft — for Persontaksternes Vedkommende den 1. December 1911, for Godstaksternes den 1. Januar 1912.

Om den derved genopstaaede Tantiemenydelse mener Udvalget, at den „savner enhver Begrundelse“, idet det vistnok „maa anses for at være et stort Spørgsmaal, om Tjenestemændenes Adgang til at opnaa Andel i Udbyttet uden den ommeldte Forhøjelse af Taksterne vilde have faaet nogen synderlig praktisk Betydning“.

Ved denne Betragtning gør Udvalget sig vistnok skyldig i en Fejltagelse. For det første var Banernes Overskud efter i 1909—10 som Følge af Lønningsloven af 1908 at have været nede paa 2,890,978 Kr. i 1910—11 steget til 3,404,716 Kr., og det viste en stærkt stigende Tendens, hvad der blandt andet fremgaar af, at baade Antallet af Rejser og af befordrede Tons Gods fra 1909—10 til 1911—12 er *steget* fra henholdsvis 21,935,030 Rejser til 23,213,833 og fra 4,885,888 Tons befordret Gods til 5,468,129. Endvidere anvendtes de forhøjede Takster kun nogle faa Maaneder i Driftsaaret 1911—12, saaledes at Tantiemen for dette Aar i hvert Fald kun tildels kan skyldes Takstændringerne, og endelig kommer hertil, at den af Finanslovkommissionen foranledigede Bestemmelse om en Afskrivning paa Statsbanernes Anlægs kapital, hvorom der ikke var Tale, da Bestemmelserne om den bevarede Adgang til Tantieme i 1908 blev truffet, i meget betydelig Grad formindsker Driftsoverskuddet. Alt dette maa tages i Betragtning, naar man vil se nøgtern paa den Aktualitet, som Tantieme-tilsagnet atter fik i Løbet af Driftsaaret 1911—12.

Da Driftsoverskudet som Følge af Lønningsloven gik ned med henved Millioner Kroner, eller da Finanslovkommissionens Forslag om en aarlig Nedskrivning paa Anlægskapitalen toges til Følge, alt til liden Baade for de tantièmeberettigede, var dette at betragte som Bestemmelser, truffet af Lovgivningsmagten, paa hvilke der ikke var Tale om at indvirke eller Adgang til at begrunde en Beklagelse fra deres Side, der saa Udsigten til Tantième forsvinde som en smuk Drøm. Nu da den samme Lovgivningsmagt har truffet Bestemmelser til atter at forøge de Indtægter, hvoraf Andelen i sin Tid var lovet, synes Hensynet til Retfærdighed og Billighed at tale meget stærkt imod ved et Lovbud at berøve Tjenestemændene i de højere Stillinger den Udsigt til en Forbedring af deres Lønningsvilkaar, som frembyder sig. Er det nemlig ikke urigtigt, at en Nedgang i Statsbanernes Indtægter kommer til at virke til de ommeldte Tjenestemænds Skade, kan det heller ikke være urigtigt, at en Forøgelse kommer dem tilgode. I og for sig er det jo ingenlunde givet, at en Takstforhøjelse vil medføre en Forøgelse af Banernes Indtægter, og havde den sidst vedtagne Takstforhøjelseslov givet et negativt Resultat, vilde Udsigten til Opnaaelse af en Udbytteandel være bleven end yderligere forringet, uden at nogen vilde have anset dette for urigtigt. Det maa ogsaa tillægges en vis Betydning, at Lovgiveren ikke i sin Tid fandt Anledning til at lade Loven af 13. Maj 1911 om Ændringer i Statsbanernes Takster — af hvilken man dog bestemt ventede sig et klækkeligt Udbytte — ledsage af Bestemmelser om, at dette ikke maatte virke som forudsat i Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908, § 13, 1.

Det er da formentlig kun simpel Retfærdighed, der taler for, at enhver *Indtægtsforøgelse*, hvadenten den hidrører fra en egentlig Trafikforhøjelse eller fra ændrede Takster, maa komme de paagældende tilgode, naar alle *Udgiftsforøgelser*, hvad enten de er foranledigede ved stigende Arbejdsløn, stigende Varepriser o. l. eller ved Lønningsforbedringer og forandrede Posterings- og Afskrivningsregler skal komme dem til Skade. Naar Udvalget ved sin Omtale af Virkningerne af Lov Nr. 111 af 13. Maj 1911 bemærker, at de nu bestaaende Bestemmelser om Tjenestemændenes Andel i Udbyttet er fastsatte „under Forudsætninger, som ikke længer er gældende“, er dette derfor et rent Postulat. Det er muligt, at Udvalget efter sine egne Ord „i det hele ikke deler de til Grund for Indførelsen af Tantièmesystemet liggende Betragtninger“, men disse har nu en Gang været Lovgiverens, og man betvivler i hvert Fald, at denne om sit Tilsagn fra 1908 om Udbytteandel til de højere Tjenestemænd i 1913 vil gøre gældende, at det paa ingen Maade skulde staa ved Magt, saa snart det maatte vise sig, at de forandrede Omstændigheder formaaede at omskabe *Udsigten* til Udbytteandel til en *virkelig Nydelse* af dette Gode.

Man er her af den Mening, at Udvalget ikke har været helt blind for det uretfærdige i Følgerne af sit eget Forslag om Tantièmebestemmelsernes Ophevelse og har givet denne Følelse Udtryk i sidste Stykke af Afsnit C. 2 paa Side 56, hvor det stilles i Udsigt under Form af et personligt Tillæg at yde de paagældende Tjenestemænd en beskeden Erstatning, saafremt Forslaget om Ophør af Adgangen til at oppebære Udbytteandel skulde gaa igennem. Udvalget finder selv, at der derved vilde tilføjes en Del af de nuværende Tjenestemænd ved Statsbanerne „en ikke ganske ubetydelig Forringelse af deres Kaar“ og foreslaar som Erstatning et Beløb svarende til Gennemsnittet af de i 5-Aaret 1908/09—1912/13 oppebaarne Udbytteandele. Den foreslaaede Erstatning svarer imidlertid kun saare lidt til den „ikke ganske ubetydelige“ Forringelse af Em-

bedsmændenes Kaar, idet der som bekendt — ogsaa for Udvalget — for de 3 af de 5 Aar *ikke* blev udbetalt Udbytteandel, og hele Erstatningen vilde saaledes blive Summen af Udbytteandelene for 1911—12 og 1912—13 divideret med 5. Skulde der være Mening i Tingene, burde der ved Erstatningens Udmaalning dog regnes med *alle* de Aar, hvori Udbytteandelsbestemmelserne har været gældende, de gode med de daarlige, og det personlige Tillæg, paa hvilket Udvalget giver Anvisning, burde da udregnes paa den Maade, at alle de Udbytteandele, der i de Aar (fra 1903—04 til 1913—14), hvori Tantiëmebestemmelserne har været gældende, er tilfaldet en Embedsstilling af den Art, i hvilken den Tjenestemand, som skal oppebære det personlige Tillæg, nu befinder sig, sammenlægges, hvorefter den udkomne Sum deles med Antallet af Aar i ovennævnte Periode (11).

Naar Udvalget endelig mener, at de foreslaaede personlige Tillæg bør nedsættes med de samme Beløb, hvormed vedkommendes Lønning maatte stige ved Overgang til højere lønnede Stillinger under Statsbanerne og aldeles bortfalde, naar Lønnen under de anførte Forhold blev lig med eller oversteg Summen af den sidste oppebaarne Løn i den tidligere Stilling + Erstatningen for Tantiëmen, gør det sig skyldig i en ny Ubillighed, idet den paagældende Tjenestemand jo dog havde Udsigt *baade* til at bevare sin Udbytteandel, naar han først en Gang var i tantiëmeberettiget Stilling, og til at faa en — tilmed forhøjet — Udbytteandel i den højere lønnede Stilling, som han maatte opnaa. Da han nu vil blive afskaaret fra dette sidste, synes Retfærdighed at tale for, at han ubeskaaret som personligt Tillæg for Resten af sin Tjenestetid bevarer den ham en Gang tillagte Erstatning for mistet Adgang til Opnaaelse af Andel i Driftsudbyttet.

Andragender.

Med Hensyn til de to Andragender (Nr. 7 og 8 henholdsvis fra Overbane- og Telegrafmesterforeningen og fra Ekstra-Tegnere under Baneafdelingen), hvorom Ministeriet har ønsket Generaldirektionens Udtalelse, skal man bemærke, at der er meget, der taler for Bibeholdelsen af den nugældende Regel, hvorefter Fordelingen af Overbanemestre og Telegrafmestre indenfor 1. og 2. Grad henholdsvis i 16. og 18. Lønningsklasse sker saaledes, at de Poster, til hvilke der paa Grund af det med Stillingen forbundne Ansvar og Arbejde kræves særlig Dygtighed hos Indehaveren, henføres til 1. og de øvrige Poster til 2. Grad. Den foreslaaede Ændring, hvorefter Halvdelen af Overbane- og Telegrafmestre skulde høre til 1. Grad, medens nu kun $\frac{1}{3}$ af de nævnte Stillinger henføres til denne, bør næppe foretages, da der ikke med Halvdelen af de ommeldte Embeder er forbundet et særligt vidtgaaende Ansvar.

Man nærer ikke Betænkelighed ved at forøge Antallet af faste Tegnere noget, naar Ekstrategnernes Tal til Gengæld formindskes. Herved vil der ikke fremkomme nogen Merudgift af Betydning.

Oprettelsen af et Jernbaneraad.

Hvis et Jernbaneraad som det, der foreslaas oprettet af Udvalget (se Betænkningen Side 64), skal faa nogen Betydning, maa Ministeriet for offentlige Arbejder formentlig lade Raadet udtale sig om alle vigtige Jernbanespørgsmaal. Dette kan komme til at virke stærkt hæmmende paa Administrationen og dennes Afgørelser, og det vil under alle Omstændigheder formindske dens Ansvar, hvad der maa anses for uheldigt. Man maa derfor nære Tvivl om Rigtigheden af, at der foranlediges oprettet et saadant Raad.

Generaldirektionens Forslag til en Nyordning.

Som det vil fremgaa af det foranstaaende, anser man den af Statsbaneudvalget foreslaaede Styrelsesform for de danske Statsbaner for meget bekostelig og alt for tung i sin hele Bygning for danske Forhold, hvad der er en Følge af hele den Maade, hvorpaa den er bleven til.

Imidlertid er der Tanker i Forslaget, som utvivlsomt er rigtige, og hvortil Generaldirektionen fuldt ud kan slutte sig.

Man anser det saaledes for rigtigt, at der ikke indskydes noget ministerielt Departement mellem Ministeren for offentlige Arbejder og Statsbanernes øverste Styrelse, og at der oprettes mindre Sektioner med en ret vidtgaaende Myndighed til Varetagelse af den daglige Tjeneste.

I det følgende skal man tillade sig i korte Træk at give en Fremstilling af den Styrelsesform, som man allerede har antydnet under Bemærkningerne til Udvalgets enkelte Forslag, og som man her anser for den rette:

De danske Statsbaner med tilhørende Søruter samt Statsbaneanlægene ledes af *en Generaldirektør*, som staar direkte under Ministeren for offentlige Arbejder, og som til sin Medhjælp har *4 Direktører*, nemlig en Direktør for Trafikafdelingen, en Direktør for Baneafdelingen, en Direktør for Maskinafdelingen og en Direktør for Regnskabsafdelingen samt de fornødne *Fagkontorer*, hvert med en Kontorchef (et Sekretariat, to Trafikkontorer, to Banekontorer — det ene med en Baneingeniør til Ledelse af Kontorets Tegnesteue —, et Maskinkontor og to Tarifikontorer).

Sager vedrørende Forfremmelse og Afskedigelse af Personalet samt dets tjenstlige Forhold skal behandles i *Fællesmøde* af Generaldirektøren og de fire Direktører.

I Tilfælde af Meningsforskel afgøres de til Behandling paa Mødet værende Sager ved Afstemning. Det Forslag, for hvilket der er Flertal eller i Tilfælde af Stemmeligbed det Forslag, for hvilket Generaldirektøren har afgivet sin Stemme, betragtes som vedtaget paa Mødet.

Alle andre Sager afgøres af Generaldirektøren eller den, han maatte bemyndige dertil; dog skal Generaldirektøren i vigtige Anliggender holde *Samraad* med Direktørerne, inden han træffer sin Afgørelse. Afvigende Meninger fra Direktørernes Side kan forlanges tilførte Protokollen over Samraadet.

Under *Direktøren for Baneafdelingen* ansættes til Medhjælp og som Tilsynsførende med den daglige Tjeneste en Overingeniør og til Ledelse af de

nye Anlæg en Overingeniør og 2 Baneingeniører samt endvidere en Overarkitekt.

Til Medhjælp ved Nyanlæg, større Udvidelsesarbejder, Projekteringer m. m. anvendes om fornødent løst antagne Ingeniører og Arkitekter.

Under *Direktøren for Maskinafdelingen* ansættes en Maskiningeniør til Projektering m. m. Under Direktøren henlægges Centralværkstederne i København og Aarhus, der forestaas af Værkstedsbestyrere med fornøden Ingeniørmedhjælp; endvidere Belysnings- og Opvarmningsvæsenet, der forestaas af en Maskiningeniør, samt Laboratorierne i København og Aarhus, som hver forestaas af en Maskiningeniør.

Under *Direktøren for Regnskabsafdelingen* henlægges et *Bogholderkontor* med en Hovedbogholder og en Bogholder for Lønningsvæsenet,

to *Kassekontorer*, hvert med en Hovedkasserer og en Kassekontrolør, *Revisionen* med en Overrevisor, to Kontorchefer og en Forstander for Billet- og Blanketforvaltningen, og et *statistisk Kontor* med en Kontorchef.

Med Hensyn til den *stedlige Ledelse* deles Banerne for Trafikafdelingens Vedkommende i to *Overtrafikinspektioner*, een for Sjælland-Falster og een for Jylland-Fyn, der hver forestaas af en Overtrafikinspektør med en Trafikinspektør som Hjælper.

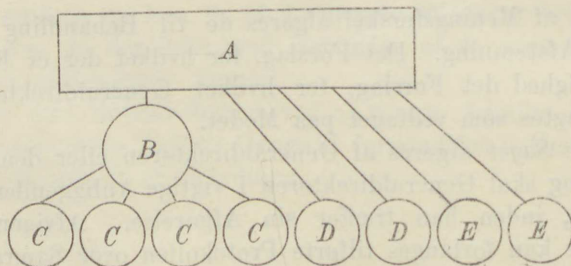
Under Overinspektionerne oprettes 10 *Trafiksektioner*, hvoraf hver forestaas af en Trafikinspektør.

Til Varetagelsen af *Banetjenesten* oprettes 14 *Banesektioner* og 2 *Signalinspektioner*, hver med en Baneingeniør, henholdsvis en Signalinspektør, som Leder, medens den *stedlige Maskintjeneste* besørges gennem 4 *Maskininspektioner*, hvoraf hver forestaas af en Maskininspektør med en Maskiningeniør som Hjælper. Under en af Maskininspektionerne henlægges Værkstedet i Nyborg.

Overtrafikinspektionerne hører direkte under Direktøren for Trafikafdelingen, Banesektionerne og Signalinspektionerne under Direktøren for Baneafdelingen og Maskininspektionerne under Direktøren for Maskinafdelingen.

I det foranstaaende har man ladet Spørgsmaalet om *Søfartsvæsenets* Henlæggelse under Trafik- eller Maskinafdelingen henstaa aabent, fordi dets Afgørelse kræver forskellige Overvejelser, som endnu ikke er tilendebragte. Under Direktøren for den Afdeling, som vælges, bør ansættes en Skibsinspektør og en Skibsingeniør.

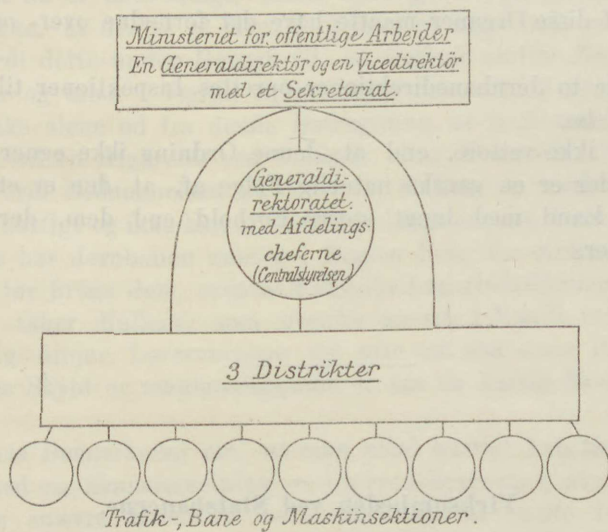
Grafisk fremstillet har den ovenfor antydede Ordning følgende Form:



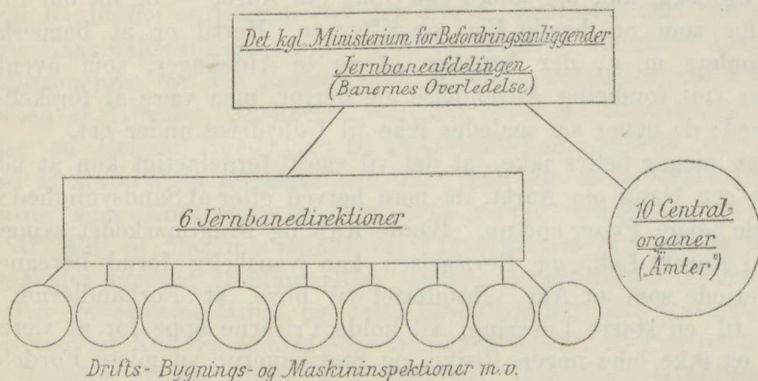
hvor A betegner *Ministeriet*, hvis Jernbaneafdeling forestaas af en Generaldirektør, der fungerer som Departementschef og bistaaes af Fagdirektører med de fornødne faglige Kontorer, B de to *Overtrafikinspektioner*, een for Sjælland-Falster og een for Jylland-Fyen, som man af praktiske Grunde finder det rigtigt at indskyde mellem Trafikafdelingen under Ministeriets Jernbanedepartement og *Trafiksektionerne* C, medens *Banesektionerne* og *Signalinspektionerne* D og *Maskininspektionerne* E er tænkt sorterende direkte under henholdsvis Bane- og Maskinafdelingen indenfor Ministeriet.

Antallet af Sektioner og Inspektioner vil, som det fremgaar af det foranstaaende, blive ialt 30, nemlig 10 Trafiksektioner, 14 Banesektioner, 2 Signalinspektioner og 4 Maskininspektioner.

Det vil let ses, at denne Ordning er betydelig enklere end den af Udvalget foreslaaede, der grafisk fremstillet ser saaledes ud:



Til yderligere Sammenligning skal man anføre, at den bayerske Statsbaneordning, som Udvalget vil have taget til Forbillede, grafisk fremstillet har følgende Skikkelse:



hvad der formentlig tydeligt nok viser, at Udvalget maa have misforstaaet dette Forbillede. Vilde man overføre den bayerske Ordning med de af Forholdene nødvendiggjorte Lempelser paa vore Forhold, vilde den saaledes omordnede Organisation faa omtrent følgende Rammer:

I Spidsen for Statsbanerne *et Ministerium*, der har Banernes øverste Ledelse i sin Haand. Ledelsen beror hos et ministerielt Jernbanedepartement, der forestaas af en Ministerialdirektør, som til sin Bistand har det nødvendige, jernbaneteknisk uddannede over- og underordnede Personale.

Direkte under Ministeriet sorterer:

a. *To Jernbanedirektioner*,

en for Sjælland-Falster og en for Jylland-Fyen, der hver forestaas af en Præsident eller Generaldirektør med fornødent overordnet trafik-, bane- og maskinteknisk Medhjælp samt underordnet Personale, ordnet i forskellige Kontorer.

b. Flere, med de to Jernbanedirektionerigestillede Centralorganer, der foretager Behandling af visse for hele Organisationens fælles Arbejder, saasom Køreplaner, Tarifsager, Erstatningssager, Udgifts- og Indtægtsrevision, Personalsager, Konstruktionssager og saa fremdeles.

Hvert af disse Organer maatte have det fornødne over- og underordnede Personale

Under de to Jernbanedirektioner oprettes Inspektioner til Varetagelse af *den stedlige Ledelse*.

Man ser ikke rettere, end at denne Ordning ikke egner sig for danske Forhold, hvad der er en ganske naturlig Følge af, at den er et ligefrem Laan fra et fremmed Land med langt større Forhold end dem, der raader paa de danske Statsbaner.

Virksomheden ved Statsbanerne.

Statsbanernes Fremgangsmaade ved Anskaffelse af Kul, Cinders o. l. og Licitationsbetingelserne vedrørende saadanne Anskaffelser.

Af de Forslag til Ændringer i den hidtil fulgte Fremgangsmaade, som Udvalget under dette Afsnit fremfører, gaar det første ud paa, at Maskin- og Trafikafdelingens Indkøb af Kul, Cinders m. v. bør ske under eet, og at Lokomotiv- og Skibskul kun bør købes een Gang om Aaret — og da om Foraaret — i Steden for som nu baade For- og Efteraar. Hertil er at bemærke, at de Kul og Cinders m. v., der benyttes af de to Afdelinger, som ovenfor nævnt (S. 31), har vidt forskellig Anvendelse og derfor maa være af forskellig Art og Beskaffenhed; de egner sig saaledes ikke til Udbydelse under eet.

Man mener heller ikke, at det vil være fordelagtigt kun at udbyde Leverancerne een Gang om Aaret, da man herved efter al Sandsynlighed vil komme til at betale højere Priser end nu. Baade Kul- og Fragtmarkedet svinger ganske betydeligt i Aarets Løb, og Bevægelsen kan vanskelig forud beregnes for saa lang en Periode som et Aar. Resultatet vil blive, at Forhandlerne, der skal binde sig til en større Levering, vil holde Priserne oppe for at være paa den sikre Side og ikke løbe nogen Risiko, og Statsbanerne vil miste Fordelen ved et muligt Prisfald. Paa Grundlag af indvundne Erfaringer — ogsaa med Hensyn til andre Materialanskaffelser — finder man det derfor bedst at gøre Indkøb to Gange om Aaret eller efter Behovet paa Grundlag af den øjeblikkelige Kursnotering.

Udvalgets andet Forslag gaar ud paa, at man til den Strejkebestemmelse, der allerede ved Kullicitationen den 12. September 1912 optoges i Betingelsernes § 8, 3die Stykke, skal føje en Bestemmelse om, at Statsbanerne, naar den ved en Strejke opstaaede Leveringshindring vedvarer udover en vis Tidsfrist, skal have Valget mellem at fastholde eller annullere Leveringsoverenskomsten. Mod Optagelsen af en saadan Bestemmelse vides der fra Banernes Side intet at erindre.

Endelig finder Udvalget det rettest, at Afgørelsen af Spørgsmaalet om, hvorvidt leverede Kul er forskriftsmæssige eller ej, fremtidigt indankes for Voldgift eller Domstol, medens det efter de gældende Betingelser udelukkende afgøres af Banerne selv, der ogsaa fastsætter Størrelsen af et eventuelt Fradrag i Betalingen paa Grund af Varens ringere Kvalitet. En Indvending herimod, gaaende ud paa, at Banerne i saa Fald maa ligge inde med større Kulbeholdninger, end det nu er nødvendigt, finder Udvalget ubegrundet. Hertil er imidlertid at bemærke, at der er al Grund til ikke at ligge inde med for store Beholdninger, fordi dette under Hensyn til, at Kullene skifter Karakter ved Henliggen, smuldrer og taber i Værdi, er en meget uøkonomisk Foranstaltning. Det er imidlertid ikke alene ud fra denne Betragtning, at man maa afvise Forslaget om at gaa over til en Afgørelse ved Voldgift eller Domstole af de omhandlede Forhold, men fordi Bedømmelsen af, hvorvidt Kullene er forskriftsmæssige eller ej, maa træffes hurtigt og ikke kan afvente den langsommere Voldgifts- eller Retsafgørelse. Dels har Jernbanen nemlig i Reglen Brug for Kullene straks og maa, hvis man ikke tør bruge dem, eventuelt angribe Lagerbeholdningerne af de dyrere Briketter, dels taber Kullene, som ovenfor nævnt, i Værdi ved at skulle ligge hen, og endelig drejer Leverancerne sig ofte om saa store Beløb, at det for Leverandørernes Skyld er magtpaaliggende at faa en hurtig Ende paa Betalings-spørgsmaalet.

Udvalgets Bemærkning om, at man altid hurtigt kan konstatere de faktiske Forhold ved en Skønsforretning — hvorved bemærkes, at det udenfor Jernbaneteknikernes snævre Kreds vil være vanskeligt at skaffe fuldt kompetente Skønsmænd — passer vel til Dels for saa vidt angaar Minemærkets Rigtighed samt Varens Smuld- og Askeindhold, men for alle andre Punkters Vedkommende vil en Skønsforretning ikke kunne klare Sagen. I Særdeleshed kan Fradrag i Kontraktprisen ikke fastsættes ved en saadan, naar Fradraget forlanges foretaget, fordi Kvaliteten er ringere end den Prøve, hvormed der har været gjort Forsøg ved Maskinafdelingen, og som i Henhold til de opnaaede Resultater har været bestemmende for den paagældende Kulsorts Optagelse paa Kullisten ved Bedømmelsen af Tilbudet, thi Prøven medgaar helt ved Forsøgene og kan derfor ikke under en Retssag fremlægges til Dokumentation, ligesom der heller ikke paa Grund af Materialets Karakter kan blive Tale om at opbevare Dele af saadanne Prøver som Kontrolprøver. Det maa herved fremhæves, at Grundlaget for Køb af Kul til Maskinafdelingen er Prøvekullenes *Kvalitet* og Brugsværdi, ikke — saaledes som det er almindeligt mellem Importørerne — alene Kullenes Levering fra en bestemt Mine, og dette Grundlag bør ikke fraviges, da Erfaringen har vist, at Kul fra samme Mine fra Tid til anden, efterhaanden som Brydningen i Kullejet skrider frem, kan undergaa væsentlige Kvalitetsændringer, ligesom Kul fra samme Mine ofte kommer fra flere Lag af forskellig Beskaffenhed.

En Ændring af Licitationsbetingelserne paa det paagældende Punkt maa derfor afgjort anses som stridende mod Statsbanernes Interesser, selv om den — hvad Udvalget synes at mene, men hvad man ikke her er saa sikker paa — skulde kunne fremkalde billigere Tilbud.

**Statsbanernes
Udgifter til
Tryksager.**

Udvalget har særlig haft sin Opmærksomhed henvendt paa de Udgifter, der medgaar til Fremstillingen af de trykte Meddelelser, som af Generaldirektionen udsendes til de ved Banerne ansatte, og hvoraf de væsentligste udgøres af:

1. Ordre og Bestemmelser m. v.
2. „Meddelelser fra Generaldirektionen“ og
3. „Personalia“,

om hvilke Udvalget anfører, at de udsendes til alle ansatte ved Statsbanerne uden Hensyn til, om Tryksagernes Indhold har nogen Interesse eller Betydning for de paagældende.

Dette er imidlertid ikke rigtigt. Ordrene uddeles kun til de Tjenestemænd, der har Brug for dem. Det er saaledes kun den afsluttede Ordreække E., Ordre vedrørende Organisationen og Personalet samt Fribefordringsbestemmelser m. m., med de dertil sluttende nye Ordre, Serie H., der fordeles til *samtlig*e Tjenestemænd. De andre Ordresamlinger F. og G. med Fortsættelserne i Serierne J. og K. fordeles kun til de ansatte, der har nødvendigt Brug for dem.

I Henhold hertil fastsættes Oplagens Størrelse, der ikke kan begrænses. Der maa nemlig have et Reserveoplag i Behold, som svarer til den regelmæssige Tilvækst af nyt Personale, og tillige maa Oplaget være saa stort, at man undgaar en hyppigere Optrykning eller Kodifikation, der er en temmelig dyr Foranstaltning.

Overfor Udvalgets Forslag om til hver Station eller hvert Arbejdssted kun at fordele 2 Eksemplarer af de enkelte Ordre eller Meddelelser, hvoraf et er bestemt til Opbevaring og Indhæftning i en Samling, som til enhver Tid holdes à jour, medens det andet cirkulerer mellem de ansatte, skal man bemærke, at Forslaget ikke egner sig til Udførelse i Praxis. Det vil paa alle større Ekspeditionssteder være nødvendigt, at hver Ekspedient har sin Samling ved Haanden til Brug ved Ekspedition af Publikum, og ved andet Arbejde vil de ansatte ofte have Brug for Samlingen paa samme Tid. Hver Tjenestemand maa derfor selv føre sin Samling à jour — uden det vil han heller ikke faa det nødvendige nøje Kendskab til de enkelte Bestemmelser — og hertil kommer endelig, at den fælles Samling hurtigt vilde blive makuleret og opslidt ved den udstrakte Brug, der maatte gøres af den.

Naar Udvalget synes at mene, at der udsendes en Del ikke absolut nødvendige Ordre, og at de, der udsendes, ofte er for vidtløftige, skal man hertil bemærke, at der stadig udvises den største Varsomhed i saa Henseende, men det maa herved erindres, at det i mange Tilfælde vil være god Økonomi at *trykke* en Meddelelse, der skal kendes af mange Tjenestemænd, fremfor at overdrage f. Eks. til den stedlige Ledelse at udsende Skrivelser herom; er det tilmed en Bestemmelse, som det haster at faa bragt til de manges Kundskab,

vil den hurtigste Fremgangsmaade oftest vise sig at være Udsendelsen af en trykt Ordre.

Hvorvidt en Ordre er nødvendig eller ikke, og hvorledes den skal formes, maa bero paa den ansvarlige Administrations Skøn. Der maa herved selvfølgelig tages Hensyn til den — ofte meget uensartede — Uddannelse hos de Tjenestemænd, der skal anvende Ordren, og mange Gange er det nødvendigt at give en meget omhyggelig Forklaring af flere Enkeltheder for derved at undgaa Misforstaaelse. Naturligvis er der Tjenestemænd, der forstaar en ganske knap og klar Ordre, men Administrationen maa ved dens Udarbejdelse sikre sig, at *alle*, der skal rette sig efter Ordren eller benytte en deri given Vejledning, forstaar den.

Udvalget henstiller særligt, at man ved at ophøre med Udgivelsen af den ovenfor under 3. nævnte Række „Personalialia“ sparer den dermed forbundne Udgift. Hertil er at bemærke, at „Personalialia“ kun trykkes i 1,100 Eksemplarer og kun fordeles med et Par Eksemplarer til hver Station, Arbejdssted, Opholdsstue m. v., samt at „Personalialia“ er Statsbanernes *officielle* Meddelelse til Tjenestemændene om Personalændringer, hvorfor ogsaa Samlingen anvendes i Kontorerne m. v. til Førelse af Bøger og Personalakter. De i „Statstidende“ og en Del af Dagspressen optagne Meddelelser om Personalændringer, Forflyttelser m. v. indenfor Statsbanerne er langt fra fuldstændige og omfatter navnlig ikke det underordnede Personale. Da saadanne Meddelelser til Efterretning for de forskellige Tjenststeder ikke helt kan undværes, og da Udgiften til Fremstillingen af „Personalialia“ kun er ringe og ikke spiller nogensomhelst Rolle for Banernes Økonomi, vil man ikke kunne tiltræde Forslaget om at ophøre med Trykning og Udsendelse af disse Meddelelser.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Spørgsmaal vedrørende Trafikafdelingen.

Om Togpersonalets Anvendelse bemærker Udvalget (Betænkningens Side **Anvendelse af 86**), at det synes, som om Statsbanerne er gaaet noget for vidt ved de gældende **Togpersonale**. Bestemmelser om Betjeningen af Skruebremses i vacuumbremsede Tog. Man skal i den Anledning oplyse, at Bestemmelserne herom er fastsatte ud fra det Synspunkt, at man bør sikre sig mod Følgerne af, at Vacuumbremsen svigter, og det er derfor paabudt, at vacuumbremsede Tog ved Indkørslen til de saakaldte „farlige Stationer“ kun maa køre ind paa Skruebremsene, af hvilke der skal betjenes saa mange, som Politireglementet kræver af Tog med 45 km Hastighed. Ved denne Fordring er Minimumsbetjeningen bestemt.

Iøvrigt bestemmes Togpersonalets Størrelse af Arbejdet ved Toget, og dette kan være saa stort, at der maa medføres flere Togbetjente, end Hensynet til Sikkerheden ved Togets Fremførelse alene kræver.

Togførerstillingen kan ikke undværes. Der maa være en Mand, som baade overfor Personalet og overfor Publikum har Myndighed til at optræde som Togets Fører og kan træffe Dispositioner som saadan. Togføreren skal ligesom enhver Togbetjent regnes for en Bremses, men ellers maa hans Arbejde blive noget anderledes end det øvrige Togpersonales, da han som Togets Fører skal lede Rangeringen paa Landstationerne, føre Tograpporten, sørge for Signalernes Anbringelse, holde Forbindelsen vedlige med Lokomotivføreren, der gennem ham

skal underrettes om alle vigtige Dispositioner vedrørende Togets Gang m. v. Endvidere har han den meget vigtige Opgave at foreslaa Forlægning af Krydsninger og Overhalinger. Udvalget henstiller til Overvejelse at fratage ham denne Forslagspligt og lade Stationerne ordne disse Forhold. Man har haft dette under Overvejelse, men er kommen til det Resultat, at den nuværende Ordning er den mest betryggende for Togsikkerheden, og man tør derfor ikke tilraade at følge Udvalgsbetænkningens Anvisning.

**Forslag til
Stations-
udvidelser.**

Det udtales paa samme Sted i Betænkningen, at Stationsudvidelser ikke bør finde Sted, førend de er nødvendige, og at Stationernes Spor ikke bør gøres større, end Trafikken kræver, da Rangeringer over uforment lange Spor tager lang Tid og herved bliver for bekostelige. Man er ganske enig i det her udtalte, og efter Generaldirektionens Mening anlægger Trafikafdelingen netop disse Synspunkter ved sin Kritik af Forslag til Nyanlæg og Stationsudvidelser. Man vilde derfor sætte Pris paa at erfare, til hvilke Tilfælde der sigtes, naar det i Betænkningen hedder, at Trafikafdelingens Fordringer ved nye Stationsanlæg og til Udvidelser af Stationerne m. v. i nogle Tilfælde synes at være videregaaende end fornødent, ligesom man gerne vilde have Lejlighed til at udtale sig om denne Paastand, men de Antydninger, der findes Side 72—73, er saa vage og almindelige, at de ikke egner sig til Grundlag for en Drøftelse af Enkeltheder.

**Anskaffelse
af Person-
vogns-
materiel.**

Man har i de senere Aar ved Krav om Anskaffelser af nyt Personvognsmateriel fulgt det Princip at forøge Antallet af Truckvogne af Sidegangstypen og mener ogsaa at burde vedblive hermed, indtil man har naaet en Beholdning, der baade under ordinære og ekstraordinære Forhold er tilstrækkelig til, at vore Ekspres- og Iltog udelukkende kan dannes af disse Vogne. Kravet om Vogne af denne Type er rejst af Sikkerhedshensyn, ikke alene overfor Publikum, men ogsaa overfor Togpersonalet, hvortil yderligere kommer, at en saadan Togdannelse muliggør den største Økonomisering med Betjeningspersonalet.

Naar der i andre Tog og i Lokaltrafikken anvendes Truckvogne, er det fortrinsvis Vogne af Kupésystemet eller Midtergangsvogne. Som bekendt ønsker Publikum saadanne Vogne, hvis Gang er rolig, og hvor Toiletforholdene kan ordnes tilfredsstillende. Af Hensyn til Togvægten har man til Nærtrafikken her ved København maattet anvende toakslede Vogne, uden at man iøvrigt kan smigre sig med, at dette har vundet Publikums udelte Bifald. Anskaffelsen af disse Vogne har imidlertid været nødvendig for at magte den stærke Søndags trafik i Sommertiden paa disse Banestrækninger.

Naar Udvalget anstiller en Sammenligning mellem Bc Typen og Truckvognene, særlig af Bc Typen, for at paavise formentlig uøkonomiske Dispositioner, tør man ikke betegne dets Valg af Vogntype som heldig, thi Bc Typen er Statsbanernes ældste Type med snævre Kupéer og uden Toilet. Der findes nu heller ikke flere Vogne af denne Type, som man har opgivet som forældet. De sidste 4 Vogne er omdannede til Ambulancevogne og III Klasses Vogne. Skal en Sammenligning mellem forskellige Vogntyper være retfærdig, maa den anstilles mellem Typer, der byder Publikum de samme Fordele. Vælges da Statsbanernes Aa Type til Sammenligning med Bc Typen, bliver Forholdet følgende: Aa Vognen har 28 Pladser og 4 Toiletter med en Vægt af ca. 471 kg pr. Plads, medens Bc Vognen med sine 68 Pladser har en Vægt af 463 kg pr. Plads.

Med Hensyn til Udvalgets Henstilling om ikke alene som nu i Tog, der har Forbindelse med Udlandet, men ogsaa i enkelte indenlandske Hurtigtog at føre I Klasse, skal man bemærke, at man, da der ved den nuværende Ordning

er trukket en fast Grænse for Førselen af I Klasses Kupéer i Togene, og da der er kommet Ro i dette Forhold, maa fraraade, at det nuværende Standpunkt fraviges paa en Maade, der kan medføre vidtrækkende Krav om Genindførelsen af I Klasse i indenlandske Forbindelser. Det vil heller ikke være økonomisk nu at udvide Anvendelsen af I Klasse, blandt andet fordi en større Del af Statsbanernes nyere Materiel er bygget under Hensyn til, at der kun skal føres II og III Klasse i Størstedelen af Togene. Endelig kan der økonomiseres stærkere med Vognantallet i Togene, hvor disse fører færre Vognklasser.

Statsbanernes Køreplaner har i Almindelighed udviklet sig fra den første **Køreplaner.** beskedne Begyndelse med 3 à 4 Tog i hver Retning til, hvad de nu er, baade ved at imødekomme direkte Ønsker fra Publikums Side og ved, at man har bestræbt sig for at tilfredsstille den Trang til Befordring, der samlede sig paa bestemte Tog. Saalænge denne Trang ikke havde fæstnet sig, hjalp man sig ved Forspandskørsel eller ved Afsendelse af Hjælpetog. Var man derigennem bleven klar over, at der var en fast Trang til Befordring udover, hvad den bestaaende Køreplan kunde magte, indlagdes faste Dubleringstog. Naar Udvalget nu gør sig til Talsmand for at indskrænke det bestaaende Togantal, særlig ved at erstatte nogle Dubleringstog med Hjælpetog efter Behov, vil det altsaa i Virkeligheden ikke sige andet, end at man skulde gaa tilbage i Udviklingen og indtage de gamle Standpunkter, som man i sin Tid forlod af vægtige Grunde og med omstændelig Redegørelse overfor Ministeriet i hvert enkelt Tilfælde, hvori toges alt fornødent Hensyn til Sagens økonomiske Side. Der turde vistnok ogsaa kræves en nærmere Paavisning, end den der gives i Udvalgsbetænkningen, af, at den foreslaaede Indskrænkning, hvorefter visse daglige Tog erstattes med Tog, der kun løber paa visse Ugedage, vil være en Foranstaltning af særlig økonomisk Betydning. Det maa nemlig erindres, at Kørslen paa enkelte Ugedage kræver baade Materiel og Personale, saaledes at det, der spares ved ikke at køre de øvrige Ugedage, væsentlig kun bestaar i Udgifterne til Kul og Olie samt Kilometerpenge-Udgifter, der ikke spiller større Rolle, end at de kan ventes dækkede ved forholdsvis faa Rejsende, saa at Toget i Virkeligheden kan føres over Linien uden Tab. Paa den anden Side staar den alvorlige Ulempe, det er for Publikum at skulle erindre de Dage, paa hvilke Togene løber, et Forhold, som altid vil virke hæmmende paa Udviklingen af Trafikken og derigennem paa Indtægtsforøgelsen. Det er ogsaa et Spørgsmaal, om de postale Hensyn kan ske Fyldest ved den foreslaaede Ordning.

Navnlig for *Nord- og Kystbanens* Vedkommende maa man paa det be-**Nord- og Kyst-**
banen. stemteste tage til Genmæle mod den Tanke: at bestride Søn- og Helligdagstrafikken med Hverdagskøreplanen, suppleret med de fornødne Særtog, for hvilken Udvalget gør sig til Talsmand. Den er uøkonomisk, den frembyder alvorlige Ulemper for Publikum, og den vil være et væsentligt Tilbageskridt i Togsikkerheden.

Den er uøkonomisk, fordi den vil kræve mere Personale og Materiel end den nuværende Ordning. De Rejsende vil nemlig, da de kun kender Tiderne for Plantogene, møde til disse Tider, og Særtogene maa saaledes indlægges som Dubleringstog for Plantogene. Man vil herved inden for meget korte Tidsrum komme til at afgive et samlet Antal Tog meget hurtigt efter hinanden med deraf følgende stort samlet Materiel- og Personaleforbrug, medens man nu, hvor Togene, og med dem de Rejsende, fordeles over hele Dagen, kan lade een Togstamme og eet Sæt Personale køre flere Gange fra og til København i fast Turnus og saaledes udnytte den samme Togstammes Pladser oftere, samtidig med, at det samme Personale yder et større Arbejde. De hurtigere Køretider, der er lagt til

Grund for Hverdagskørslen, og som altsaa ogsaa fremtidig skulde anvendes paa Søn- og Helligdage, formindsker det enkelte Togs Befordringsevne, og der vil derfor med den store Trafik, der haves, ofte blive Anvendelse for flere Dubleringstog til de enkelte Tog. Disse Dubleringstog maa saa vidt mulig fremføres med Hovedtogets Hastighed for at indskrænke Ulemperne ved den senere Fremkomst til Bestemmelsesstedet saa meget som muligt.

Ulemperne for Publikum vil paa Grund af, at Strækningerne Nord for Rungsted og Holte er enkeltsporede, vise sig ved, at det faar en lang Ventetid paa Afgangstationen, hvad der naturligvis vil give sig Udslag i Utilfredshed og fremkalde Trængsel og Kamp for at komme med det første Tog, Plantoget. Resultatet vil derfor blive, at der, hvor der nu er Orden og Præcision, vil der træde Uorden og Forsinkelser i Steden.

Den største Sikkerhed paa stærkt trafikerede Strækninger opnaas ved at sørge for saa regelmæssig en Toggang som muligt og ved, at Toggangen er fastlagt saaledes, at Togtiderne og Krydsningerne er kendte af hver Mand. Ogsaa dette er opnaaet ved den bestaaende Ordning, og det vil derfor være uforsvarligt at forlade den navnlig her, hvor det eneste Hensyn, der føres i Marken for Udvalgets Forslag, er en Henvisning til Sagens økonomiske Side.

Endelig skal man bemærke, at selve Tanken er irrationel, da der stilles ganske andre Fordringer til Trafikkens Bestridelse paa Søn- og Helligdage end paa Hverdage. Karakteristisk for de sidstnævnte er en stærk *indadgaaende* Trafik om Morgenene til København og tilbage fra København i Eftermiddagstimerne, medens Tiderne udenfor disse Timer udviser en stærk Formindskelse i Trafikken. Søn- og Helligdagskøreplanen maa derimod lægges under Hensyn til en stærk *udgaaende* Trafik fra København lige fra om Morgenene og til ud paa Eftermiddagen, medens den tilbagegaaende Trafik væsentlig finder Sted i de senere Eftermiddags- og Aftentimer. Ved denne skal der altsaa ordnes et Forhold, der i væsentligt Grad er lige det omvendte af det, som maa søges løst ved Lægningen af Hverdagskøreplanen.

Man har haft sin Opmærksomhed henvendt paa den Betydning, daarligt Vejr kan have paa Trafikken paa Søn- og Helligdage, og som navnlig kunde medføre Aflysning af enkelte Tog, men da hele Apparatet skal holdes rede, er den Beparelse, der kan opnaas gennem Mindreforbruget af Kul og Olie samt Beparelse af Kilometerpenge, saa ringe, at man tør gøre Regning paa, at Udgifterne hertil kan dækkes gennem Indtægterne af de Udflugter, der foretages uden Hensyn til Vejret. Dertil kommer, at Vejrliget hos os i Sommertiden almindeligvis er præget af saa stor Omskiftelighed, at det vil være ret vanskeligt for Statsbanerne en passende Tid forud at afgøre, om et Tog skal indstilles, og for Publikum at have nogen Mening om, hvorvidt Toget løber eller ikke.

**Forskellige
Køreplans-
spørgsmaal.**

Med Hensyn til de paa Betænkningens Side 88 omtalte som Bilag 35—37 aftrykte Forslag til Køreplansændringer, skal man bemærke følgende:

Ad Bilag 35 sammenholdt med Bilag 36 d:

Det deri fremsatte Forslag om at føre Tog 1034 videre fra Holstebro til Ringkøbing for at faa Forbindelse med Tog 1032 er gennemført fra 1. Maj 1913.

Det i Bilag 35 nævnte Tog 930, Randers Afgang Kl. 6⁰³ Fm., Langaa Ankomst Kl. 6¹⁹ Fm., hvilket Tog foreslaas inddraget, har i Langaa umiddelbar Tilslutning til det vestgaaende hurtige Tog 1014, Langaa Afgang Kl. 6³⁴ Fm. Der er gennemsnitlig 30 Rejsende daglig i Tog 930. Skulde disse Rej-

sende gaa med Tog 928, Randers Afgang 5⁰¹ Fm., Langaa Ankomst 5²⁶ Fm., vilde de paa en ubekvem Tid af Døgnet faa Rejsetiden forlænget ca. 1 Time og blive berøvet et Gode, som de i mange Aar har haft.

Ad Bilag 36:

Et af de Principper, der følges ved Køreplansudarbejdelsen, er netop i *videst muligt* Omfang at tilvejebringe hensigtsmæssige Togforbindelser, derunder altsaa ogsaa Forbindelser mellem Hoved- og Sidebanernes Tog. Med Hensyn til de som ønskelige nævnte Forbindelser skal man oplyse følgende:

a. *Det ønskes, at Herning—Viborg—Aalestrupbanens Tog 1143, Viborg Ankomst 7²², Afgang 7³⁴ Fm., i Viborg skal afvente Tog 1009 (før 1. Maj 1913 Nr. 1005), der kommer til Viborg Kl. 8²⁵ Fm.*

Hvis dette Ønske skulde imødekommes, maatte Tog 1143 lægges 1² Time senere paa Strækningen Viborg—Aalestrup. Som Følge heraf vilde Hobro—Løgstørbansens første Morgentog (1123), der i Aalestrup har Tilslutning til Tog 1143, komme 1 Time senere end nu til Løgstør, altsaa først efter Kl. 11^{1/2} Fm., hvad der vilde være en meget følelig Ulempe baade for de Rejsende, særlig dem fra Oplandet, og for Posten.

b. *Det ønskes, at Eksprestog 1034, Viborg Afgang 7⁴² Fm., afventer Aalestrup—Viborgtog 1148, Viborg Ankomst 7⁵⁶ Fm.*

Da Eksprestog 1034 af Hensyn til Togets videre Fremførelse ikke kan gaa senere fra Viborg, kunde Forbindelsen kun tilvejebringes ved at lægge Tog 1148 tidligere, men en Følge heraf vilde blandt andet blive, at det sidste Aften-tog (1128) fra Løgstør, der har Tilslutning til Tog 1148 i Aalestrup, maatte gaa ca. 1^{1/2} Time tidligere fra Løgstør, hvad der under Hensyn til den allerede nu tidlige Afgang Kl. 4⁵⁰ Fm. vilde medføre tilsvarende Ulemper som nævnt under Punkt a.

c. Den ønskede Forbindelse fra Holstebro—Herningbanens Tog 1189, Ankomst Holstebro 10⁵⁰ Fm., til Struer er fra 1. Maj 1913 tilvejebragt ved Tog 1033, Holstebro Afgang Kl. 11⁰⁵ Fm., Struer Ankomst 11³⁵ Fm.

e. Den foreslaaede hurtige Videreførsel af Tog 1009 fra Ringkøbing til Langaa har fundet Sted fra 1. Maj 1913.

f. Den foreslaaede Forbindelse i Silkeborg mellem Skanderborg—Skjernbanens Tog 984, nu Ankomst Silkeborg Kl. 7²⁷ Fm., og Langaa—Silkeborgbanens Tog 1191, nu Afgang Silkeborg Kl. 7³² Fm., har været til Stede fra 1ste Maj 1912.

g. *Det ønskes, at Eksprestog 970, Frederikshavn Afgang Kl. 6⁴² Fm., og dets Forbindelsestog (551) fra Vandrup Kl. 3¹¹ Fm. til Hamborg, Ankomst Kl. 8⁴⁴ Fm., kan opnaa samme Forbindelse med Byer paa den anden Side Hamborg som Tog 43's Forbindelse over Korsør—Kiel, Afgang København Kl. 7⁵⁰ Fm., Ankomst Hamborg Kl. 7²⁷ Fm.*

For at naa de samme Tilslutninger ud over Hamborg, som Tog 43's Forbindelse har over Korsør—Kiel, maatte Tog 970/551 komme ca. 1^{1/2} Time tidligere til Hamborg.

Imidlertid vilde dette paa tysk Side kræve nye Tog, idet Tog 551 paa Strækningen Flensborg—Neumünster nu besørger Morgenlokaltrafikken, og paa dansk Side vilde der kræves Ændringer, som man af Hensyn til den øvrige Toggang og til Togforbindelserne, f. Eks. Tilslutningen mellem Togene 43 og 970 i Fredericia, ikke kan gennemføre.

Ad Bilag 37:

Det ønskes, at Tog 955, Ankomst Aalborg Kl. 11⁵⁶ Em., paa Søn- og Helligdage bliver ført videre til Frederikshavn, og det foreslaas, at Tog 935, der paa Hverdage gaar fra Aalborg 7⁵⁴ Em. og kommer til Frederikshavn Kl. 12⁴⁸ Fm., inddrages paa Søn- og Helligdage.

Fra 1. Maj 1913 løber Tog 935 ikke paa Strækningen Aalborg—Frederikshavn paa Søn- og Helligdage, men i Steden løber Blandet-Tog 951, Aalborg Afgang Kl. 9⁴⁰ Em., Frederikshavn Ankomst Kl. 12⁴⁵ Fm. Dette sidste Tog er en Fortsættelse af Tog 951 sydfra, Ankomst Aalborg Kl. 9²⁴ Em. Der er saaledes skabt en god Søndagsforbindelse mellem Stationer Syd og Nord for Aalborg samt en bekvemmere Afgangstid fra Aalborg i Forbindelse med hurtigere Befordringstid for Søndagsrejsende, og man mener, at der herefter ikke er nogen større Trang til den foreslaaede Videreførsel af Tog 955; et saadant nyt Tog kunde sikkert ikke faa udover nogle ganske faa Rejsende, da det med en Ankomsttid til Frederikshavn ca. Kl. 2^{1/2} Nat vilde ligge for sent til at faa nogen Betydning for andre end de Rejsende, der virkelig kommer langvejs fra, og for dem frembyder Togene 917, 927 og 949 en god Befordring.

Det paa *Betænkningens Side 89* omtalte Andragende (aftrykt som *Bilag 41*) af 4. April 1913 fra „Dansk Fiskeriforening“ og „Danmarks Fiskehandler- og Havfiskeriforening“ er behandlet i en Skrivelse af 20. August 1913, J. Nr. IV. 21682, fra Generaldirektionen til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Udkørsel af
Stykgods ved
Statsbanernes
Foranstalt-
ning.

I Anledning af, at Statsbanerne efter de for Tiden gældende Bestemmelser fra Stationer, hvor man har indrettet fast Vognmandskørsel, tilbringer Ilgods, for hvilket Fragten er regnet efter Takst I (Ilgodstakst for Styksendinger) eller højere Takst (Ekspresgods), uden særlig Betaling, har et Flertal indenfor Udvalget udtalt (se *Betænkningen Side 89—90*), at det under Hensyn til den Ulighed, der opstaar ved, at Modtagere af Il- og Ekspresgods ved de 63 Stationer, hvor Godsudkørsel er etableret, faar dette tilbragt uden særlig Betaling, medens Modtagere alle andre Steder selv maa besørge Godset afhentet, maa anse det for rettest, at der fremtidig træffes en Ordning, hvorefter Modtagere af Stykgods fra Stationer, hvor Vognmandskørsel er indrettet, i alle Tilfælde betaler for Tilbringning af Godset efter Køretaksten — saa meget mere som der efter den nuværende Ordning endog synes at maatte kunne foreligge Tilfælde, hvor Ilgods-befordringen, naar den gratis Udbringning af Godset tages i Betragtning, bliver omtrent lige saa billig for Forsenderne som Befordringen efter almindelig Stykgodstakst.

Saaledes foranlediget skal man oplyse, at det ligger i Sagens Natur, at Gods, der ønskes hurtigt befordret (Il- og Ekspresgods), ikke efter Ankomsten til Bestemmelsesstationen bør henligge paa denne, men snarest bør tilbringes Modtageren, medens man for *Fragnetstygods*, der ikke ønskes befordret med fremskyndet Hurtighed, maa gaa ud fra, at det kan være fordelagtigt for Modtageren selv at hente det, selv om det derved kommer ham senere i Hænde, end hvis Jernbanen besørgede Udkørslen. Under Hensyn hertil er Takst I (Ilgodstaksten for Styksendinger) fastsat saaledes, at den indeholder *Betalingen for Godsets Udkørsel* paa Modtagelsesstationen, medens Styktaksterne 2 og 3 ikke omfatter Betaling for denne Ydelse. Det vil da ogsaa fremgaa af Godsreglementets § 21, at ikke alene Strækningssatsen for Ilgods er dobbelt saa høj som for Fragnetstygods, hvad der kan begrundes i den særlig hurtige Befordring, som man giver Ilgodset, men at ogsaa Konstanten i Ilgodstaksten er dobbelt saa høj som for

andet Stykgods, hvad der ikke kan begrundes ved dobbelte Ekspeditionsomkostninger, men søger sin Forklaring i det foran fremhævede Forhold.

Hvis man derfor skulde tage Betaling for Udbringningen af Il- og Ekspresgodset, maatte man nedsætte Takst 1, men at skride til en saadan Nedsættelse kan man absolut ikke anbefale. Den vilde nemlig blandt andet let kunne føre til, at Forsenderne for at spare Kørselsomkostningerne for dette Gods frabad sig Tilbringningen og lod ankomne Ilgodssendinger, som Stationerne i Almindelighed ikke er indrettede paa at opbevare, ligge paa Stationerne, til det var dem belejligt at lade dem afhente. Foranstaltningen vilde derfor fremkalde adskillige Krav om Udvidelser, for at Stationerne kunde blive i Stand til at huse det Ilgods, der maatte opbevares, og Resultatet heraf vilde blive baade Udgifter for Statsbanerne og Ulemper af anden Art, hidrørende fra Behandlingen af det uafhentede Ilgods, der for en stor Dels Vedkommende vilde bestaa af let forderkelige Varer, levende Smaadyr og andet lignende Gods af besværlig Art. Det bør da ogsaa i Modsætning hertil fremhæves, at den nuværende Ordning, der har været praktiseret i over en Menneskealder, ingensinde vides at have medført Ulemper eller Besværinger af nogen Art.

Som det vil ses af Underbilag A til Udvalgsbetænkningens Bilag 42, finder Udbringning af Ilgods Sted paa alle større Stationer, derimod ikke i Almindelighed fra Landstationer, og man kunde derfor gøre gældende, at Ilgodstaksten ved Befordring til disse Stationer burde nedsættes under Hensyn til, at Modtageren paa dem selv maa hente Godset. Dette Forhold er imidlertid velkendt af Forsenderne, og Forsendelse af Il- eller Ekspresgods til disse Stationer bruges derfor ogsaa kun i ringe Omfang og kun, naar det er bydende nødvendigt. Man har derfor ikke ment at burde indføre en særlig Ilgodstakst for Befordring til disse Stationer, uagtet det vilde være teoretisk rigtigt.

Derimod maa man med Medlem af Udvalget, Konsul Cloos, være enig i, at den ovenfor nævnte Ordning, hvorefter Modtagere af Ilstyk gods fra de Stationer, hvor Vognmandskørsel er etableret, i alle Tilfælde skal betale et Gebyr for Udbringningen, maa regnes for en Takstfordyrelse.

Ved den nugældende Ordning udgjorde Statsbanernes Indtægt af Ekspres- og Ilgodsbefordringen i 1911—12 14,5 Øre pr. Tonkilometer, medens den tilsvarende Indtægt for Fragtstyk gods var 8,1 Øre. Udbringning af Il- og Ekspresgods kostede i samme Driftsperiode i alt 84,671 Kr. 95 Øre. Som heraf vil ses, har Indtægten pr. Tonkilometer af Il- og Ekspresgods været saa høj, at det ikke kan siges at være uforsvarligt, at man har tilbragt dette Gods uden Betaling, idet Udgiften hertil har udgjort 0,84 Øre pr. Tonkilometer.

Selv om man uden en Takstnedsættelse for Ilgodsets Vedkommende bestemte sig til at opkræve Betaling for Tilbringning af Il- og Ekspresgods, vilde man langt fra indvinde det Beløb, som Tilbringningen koster Banerne. Man maa nemlig regne med, at en vistnok ikke ringe Del af det Gods, der nu sendes som Ilgods under Hensyn til den gratis Udbringning, fremtidig vilde blive sendt som Fragtgods, og at en Del af de Sendinger, der nu gaar som Frimærkepakker, og hvis Befordring i 1911—12 indbragte Statsbanerne ca. 580,000 Kr., medens Udgiften ved Tilbringningen i samme Aar kostede ca. 53,000 Kr., vilde blive sendte som Postgods.

Hvad sluttelig angaar den i Betænkningen Side 90 fremsatte Bemærkning om, at der bør drages Omsorg for, at Betalingen for Udbringningen af Gods kan ske forud ved Godsets Afsendelse, skal man henlede Opmærksom-

heden paa, at dette forudsætter, at hver Station i Landet er bekendt med samtlige Overenskomster om Vognmandskørsel, hvis Antal som oplyst i Betænkningens Bilag 42 for Tiden er over 60. Hvor dernæst Betalingen er forskellig i de forskellige Kørselsdistrikter, der omfattes af samme Overenskomst, vil det være nødvendigt, at Afsendelsesstationen har et Kendskab til de lokale Forhold paa Modtagelsesstedet, som ikke altid vil kunne være til Stede. Endelig skulde hver Station ogsaa vide Besked med, hvilke Modtagere paa de forskellige Stationer, der har anmeldt selv at ville afhente Stykgodssendinger. Disses Antal udgør alene for Københavns Vedkommende ca. 2,000.

Som det vil ses, vil Foranstaltningens Gennemførelse være omstændelig og medføre et omfattende Skriveri. Det er næppe heller et almindeligt Ønske hos Forsenderne at kunne betale de omtalte Gebyrer forud, eftersom der ingen sinde tidligere for Statsbanerne har været fremsat Ønske i denne Retning.

**Garderober
ved Station-
erne.**

Udvalget er af den Mening (se Betænkningen Side 91), at der fra Statsbanernes Side er skænket Garderobespørgsmaalet for ringe Opmærksomhed.

Som det fremgaar af den Side 254 i Bilagene til Betænkningen som Nr. 42 aftrykte Skrivelse, har det flere Gange været under Overvejelse at forlange Afgift af Garderoberne, men Spørgsmaalet er strandet paa de Fordringer, som muligt da vilde opstaa med Hensyn til dissers mere tidsmæssige Indretning. Man maa nemlig erindre, at Trangen til Garderober paa Stationerne først lidt efter lidt er opstaaet, og da der oprindeligt ikke har været indrettet Rum til Garderobebrug paa Stationerne, har man maattet tilvejebringe dem rent provisorisk, hvor man kunde finde en Plads eller indrette et Aflukke. Men selv hvor passende Rum er tilvejebragte, kan Indtægten af Garderobevirksomheden dog være saa ringe, at man ikke mener at kunne lade Indehaverne svare nogen Afgift. Da Spørgsmaalet for et Par Aar siden blev drøftet, gav f. Eks. *Østerbro* Station følgende Oplysninger:

„Et specificeret Regnskab for Aaret 1. September 1910—31. Oktober 1911 vedlægges, hvorefter Forpagterens Nettofortjeneste dette Aar andrager 1868 Kr. I Betragtning af den Risiko, der er forbundet med at drive en saadan Garderobe, samt under Hensyn til, at Indtægten mulig ogsaa kan være forskellig de enkelte Aar, mener man ikke, at der er Anledning til at foreslaa nogen Afgift udover den allerede nu stipulerede Leje af Lokalet — 100 Kr. —, og under alle Omstændigheder anser man det for rettest, at Spørgsmaalet stilles i Bero, indtil nogen Erfaring indvindes om, hvorledes Forholdene vil stille sig efter Lokaleforandringen ved Stationens Ombygning.“

Med Hensyn til de af Udvalget særlig nævnte Stationer, *Aalborg* og *Aarhus*, oplystes ved samme Lejlighed følgende:

I *Aalborg* er Garderobeholdet, der antages at give ca. 800 Kr. i aarlig Bruttoindtægt, overdraget samme Person, som udfører Renholdelsesarbejdet, og dette faas i den Anledning udført særlig billigt, nemlig for 110 Kr. maanedlig. I *Aarhus* H. er en Del af Renholdelsesarbejdet forenet med Garderobeholdet, der antages at give en tilsvarende Bruttoindtægt som i *Aalborg*. Hvis Garderobeholdet skulde drives særligt, formenes Renholdelsesudgiften at ville stige med ca. 400 Kr. aarlig. Det bemærkes herved, at Renholdelsesarbejdet er meget betydeligt, idet Forhallen fejes flere Gange daglig, ligesom Ventesalene, Dameværelset og Toilettet afstøves og fejes mindst to Gange daglig. Det vil derhos være ret vanskeligt at faa udført dette Arbejde tilfredsstillende, saafremt den

paagældende ikke er til Stede uafbrudt i den Tid, Stationen er aaben, hvad Garderobepasningen kræver. Den nuværende Indehaver af Arbejdet holder til Stadighed 3, undertiden 4 Kvinder til Hjælp.

Man vil stadig have sin Opmærksomhed henvendt paa Garderoberne og navnlig sørge for, at der ved Ny- og Ombygninger stilles Krav om gode og hensigtsmæssige Garderobeforhold.

Paa Side 92 i Betænkningen har Udvalget fundet Anledning til at frem-**Statsbanernes Depot for glemte Sager.** drage Ønskeligheden af, at der som Bidrag til Dækning af Udgifterne vedrørende Depoterne for glemte Sager paalægges Ejerne af glemte og tabte Sager, som begæres udleverede, at udrede til Statsbanerne som Vederlag for Sagernes Opbevaring m. v. en Afgift, der foreslaas fastsat til 25 Øre pr. Stykke. Man har adskillige Gange haft dette Spørgsmaal under Overvejelse, men er stadig kommet til det Resultat, at Statsbanerne bør stille sig ligesaa velvillig over for sine glemsomme Kunder som større private Forretninger. Saa vidt vides opkræver heller ikke Politiet noget Vederlag for Opbevaring af fundne Sager.

Udvalget udtaler (se Betænkningen Side 93), at det ikke skønner, at **Restaurationsforhold ved Statsbanerne.** Statsbanernes Administration er paa den rette Vej, naar man, som sket i de senere Aar, udbyder ledige Restaurationer uden at angive den Lejesum, der forlanges, men lader de lysthavende byde som ved en Auktion.

Man er i Modsætning hertil af den Anskuelse, at der for Tiden ikke er nogen anden Vej at gaa, naar der ikke skal tabes Værdier for Statsbanerne. Først naar Restauratørernes Bogføringspligt overalt er bleven gennemført, og man derigennem faar Adgang til at danne sig et nogenlunde paalideligt Skøn over Forretningsomsætningen, vil man have det fornødne Grundlag til, som Betænkningen forudsætter, ved Udbydelsen at angive den Leje, man maa forlange af Restaurationen.

Udbydelsen bør da vistnok ske saaledes, at man foruden den faste Leje betinger sig en vis Procent af den Del af Bruttoomsætningen, der overskrider det Beløb, man har lagt til Grund ved Beregningen af den faste Leje. Man vil paa denne Maade blive friere stillet i sit Valg mellem Tilbyderne end nu, hvor Tilbudets Størrelse nødvendigvis maa spille en meget væsentlig Rolle. Naar Udvalget savner Ensartethed, skal man gøre opmærksom paa, at den nuværende Fremgangsmaade kun er nogle Aar gammel og af humane Hensyn ikke har kunnet gennemføres overalt, da man i saa Fald maatte have opsagt flere gamle Restauratører.

Løvrigt skal man bemærke, at Formanden for Hotel- og Restauratørforeningen har vist Statsbanerne den Forekommenhed at vejlede dem ved Bortgivelsen af de vigtigste Restaurationer, og man er saaledes allerede inde paa den i Betænkningen angivne Vej: at benytte sagkyndig Vejledning, naar det gælder Bortgivelsen af større Restaurationer.

I Betænkningen hedder det endvidere, at man mener at burde henlede Opmærksomheden paa Betydningen af, at der føres et virkeligt sagkyndigt Tilsyn med de Restaurationer, der i særlig Grad kan ventes besøgt af Udlændinge. Man deler ikke her denne Anskuelse. Paa de paagældende Ruter færdes daglig saa mange af Statsbanernes Embedsmænd og Folk, der kommer i Berøring med dem, at man til enhver Tid vil kunne være fuldstændig klar over, hvorledes Restaurationen føres. Man tror ikke som Udvalget, at et fagkyndigt Tilsyn, der ikke alene skulde være kontrollerende, men ogsaa vejledende, kun vil

koste lidt, og det skønnes i det hele taget at være ret overflødigt, fordi Publikum nok selv gennem sine Fordringer og Klager skal vide at holde Restauratørerne i Aande.

Sluttelig henstiller Udvalget, at den Ret til Servering til nedsatte Priser, der er indrømmet Statsbanernes Personale samt visse Post- og Toldtjenestemænd — for saa vidt den ikke ganske maatte kunne bortfalde — indskrænkes det mest mulige, og at den i hvert Fald ikke bringes til Anvendelse i de for Publikum bestemte Lokaler. Retten er som forudsat i Betænkningen indrømmet de paagældende, fordi deres Tjenestes Beskaffenhed ofte medfører, at de maa skaffe sig Mad og Drikke uden for Hjemmet, og man har da paalagt Jernbanerestauratørerne at servere for dem til Priser, for hvilke de ansatte antagelig selv vilde kunne skaffe sig de paagældende Fødevarer, hvis de skulde nyde dem i Hjemmet. I øvrigt drejer det sig kun om en Prisnedsættelse for de almindeligste Spise- og Drikkevarer, og man ser ikke, at der kan finde Begrænsning Sted, naar der skal være noget for enhver Smag. Hvor der ikke — som paa Københavns Personbanegaard — haves særskilt Marketenderi, kan man ikke forbyde de nedsatte Prisers Anvendelse i de for Publikum bestemte Lokaler. Ved de instruktorske Bestemmelser er det forbudt Tog- og Lokomotivpersonale i Uniform eller Arbejdsdragt at besøge Banernes Restaurationer under Togenes Ekspedition uden særlig Tilladelse, der kun gives under ekstraordinære Omstændigheder.

**„Ekspeditio-
nen af sam-
mensatte Bil-
lethæfter og
Abonnements-
kort.“**

Hvad Ekspeditionsstedet i Øjeblikket er, angives udtømmende ved dets hosstaaende officielle Betegnelse, idet dets Virksomhed dels bestaar i at sammensætte Billetkuponer til Rejser over inden- og udenlandske Strækninger i Hæfter, dels i at besørge de Forretninger vedrørende Udstedelse af Abonnementskort, som paahviler Personbanegaarden i København ligesom enhver anden Station.

Billethæfterne udfærdiges efter de derfor af det internationale Rejseforbund fastsatte Forskrifter, paa hvilke Ekspeditionsstedet ikke har og ikke kan faa nogen Indflydelse, og ved Hjælp af et Materiale (Billetkuponer, Formularer m. v.), der leveres Ekspeditionen i færdig Stand. Paa Grundlag af de af Bestillerne indgivne Rekvisitioner sammensættes Hæfterne efter de givne Forskrifter, og Omslagsformularerne udfyldes og afstemples. — Omfanget af dette Arbejde belyses ved Antallet af udfærdigede Billethæfter, der i April—December 1900 udgjorde 5,610 Stkr.,
i Aaret 1905..... 7,857 —
og i Aaret 1911..... 7,991 —

Af Abonnementskort udfærdiger Ekspeditionsstedet Kort med 8 Dages, 14 Dages samt 1, 2 og 3 Maaneders Gyldighed til Rejser mellem samtlige Statsbanestationer, og det modtager Bestilling paa samt udleverer andre Abonnementskort. Af Abonnementskort af de forskellige Arter er der gennem Ekspeditionen siden 1895 udleveret Kort til følgende Beløb:

i 1895 for	247,002 Kr. 20 Øre
- 1900 —	299,138 — 45 —
- 1905 —	327,608 — 05 — og
- 1911 —	498,839 — 20 — .

Som det heraf vil fremgaa, er Ekspeditionsstedet et udførende Organ i Lighed med et Billetkontor, en Rejsegods- eller Godsekspedition, og det beror

paa en ganske fejlagtig Forestilling om de virkelige Forhold, naar Ekspeditionen populært opfattes som et „Rejsebureau“ o: et Agentur for Statsbanerne, oprettet for at reklamere og drive Propaganda for Benyttelsen af disse og til Fremme af Turistlivet i det hele.

Tildels hænger denne urigtige Opfattelse hos Publikum sammen med de Forestillinger, der knytter sig til Ekspeditionens ældre, nu fejlagtige og vildledende Betegnelse „Rundrejsebureauet“, dels skyldes den formentlig den Omstændighed, at Ekspeditionen som Følge af den Vejledningspligt overfor Publikum, der følger med at modtage dettes ofte meget mangelfulde Bestillinger paa sammensatte Billethæfter, hyppigt kommer til at forhandle indgaaende med Bestillerne af Billethæfter om deres Ruter o. s. v., og til dette Brug ved Hjælp af Kursbøger, Køreplaner og andet Oplysningsmateriale maa give Besked om Rejseforhold og besvare Forespørgsler m. v. Ekspeditionen er herved efterhaanden Mand og Mand imellem kommen til at gaa for det Sted, hvor danske Rejsende, der vil til Udlandet, vederlagsfrit som en Slags Tilgift ved Køb af Rejsehjemmel bliver hjulpe til Rette med Hensyn til Rejseplaner, Togforbindelser og lignende Forhold, overfor hvilke en Mængde Mennesker, navnlig Begyndere paa Rejselevets Omraade, staar famlende og uforstaaende. For dette Publikum gaar det naturligvis ikke saa nemt op, hvad Ekspeditionsstedets egentlige Hverv er, og herfra hidrører da formentlig de meget overdrevne Forestillinger hos Lægfolk om Ekspeditionens Betydning for Statsbanerne, der ogsaa af og til kommer til Orde i Dagspressen, og som Ekspeditionens Leder i hvert Fald ikke selv synes at gøre noget for at modarbejde.

Overfor Publikums-Betragtninger af denne Art er det nødvendigt at fastholde, hvad der er Ekspeditionsstedets oprindelige og egentlige Bestemmelse. Og med denne i Erindring synes unægtelig de Bebrejdelser, der i Jernbaneudvalgets Betænkning med Henblik paa Ekspeditionen af sammensatte Billethæfter og Abonnementskort rettes mod Statsbanernes Administration for at have ladet det „skorte paa fuld Forstaaelse af den store Betydning, som et rigtigt ledet Rejsebureau kan have“, at savne enhver Føje og at hidrøre fra en fuldstændig Misforstaaelse af de virkelige Forhold i Forening med Mangel paa Kendskab til den Forskel, der er mellem et Udleveringssted for Billethæfter og andre Rejsehjemler (paa tysk: Ausgabestelle) og et egentligt Rejsebureau. Udvalgets følgende Bemærkning om, at „man i vore Nabolande anderledes har forstaaet at drage Nytte af deres Rejsebureauer“, er da ogsaa helt grebet ud af Luften, for saa vidt man herved har tænkt paa de derværende Ekspeditioner af sammensatte Billethæfter, idet man hverken i Sverige eller Norge, hvor disse Udleveringssteder ligesom i Danmark er henlagte under de Stationer, paa hvilke de er indrettede, eller i Tyskland eller overhovedet i noget Land benytter Billethæftesalgsteder som Rejsebureauer.

Noget helt andet end Ekspeditionssteder som det paa Københavns Personbanegaard, de tilsvarende Ekspeditioner i Norge og Sverige og de tyske „Ausgabestellen“ er derimod f. Eks. de Rejsebureauer, der baade af de nordiske og andre Lande er oprettede i Berlin, og som har til Opgave at lede Turiststrømmen fra Udlandet i videst mulige Udstrækning til de paagældende Bureauers Hjemland. Disse, de egentlige Rejsebureauer, der kortelig kan betegnes som Agenturer for deres Hjemlande, er da ogsaa i organisatorisk Henseende helt anderledes stillede end de hjemlige Ekspeditioner af sammensatte Billethæfter.

Baade det svenske, det norske og det danske Bureau i Berlin er saaledes direkte underlagte Lederen af de paagældende Landes Persontarifvæsen, og dette er utvivlsomt den rette Ordning. Sagen er nemlig, at disse Bureauer, hvis Opgave er i størst mulige Omfang og ved mange forskellige Midler, derunder i første Række en omfattende og alsidig Reklamering, at drage en Turiststrøm til de respektive Lande, efter Sagens Natur i den daglige Drift maa være ret frit stillede, medens de paa den anden Side maa staa i et intimt og umiddelbart Forhold til den eller de Myndigheder i Hjemlandet, hvorunder de nærmest hører. At dette for Danmarks og det danske Berlin-Bureaus Vedkommende er bleven Statsbanernes Regnskabsafdeling, har sin naturlige Grund dels deri, at denne Afdeling i en lang Aarrække har forestaaet Statsbanernes Reklamevæsen, for hvis Virksomhed Berlin-Bureauet nu er bleven et Slags Hovedorgan, dels i, at den Styrelsesafdeling, hvis Fag er Banernes Tariffvæsen, Revision og hele Økonomi, bedst kan udøve Tilsyn med Bureauets Kassevæsen, Billetbeholdning m. v.

Det maa blive denne Statsbanemyndigheds Sag at lægge Planerne for Rejse- og Reklamebureauets Virksomhed i de store Træk, at sørge for, at de til dets Drift nødvendige Pengemidler er til Stede, at godkende dets Budget, at drage Omsorg for, at der afsluttes de fornødne Overenskomster med fremmede Befordringsstyrelser om Salg af disses Billetter og mulig anden Repræsentation, at ordne de ofte indviklede Afregningsforhold o. m. m., ligesom Hjemlandets Myndighed i det hele maa være den, hvem det tilfalder at ordne Bureauets Forhold til alle Autoriteter, sørge for Aftaler med hjemlige Turistforeninger om muligt Samarbejde og endelig udøve det overordnede Tilsyn med Bureauets Penge- og Regnskabsvæsen, dets Billetbeholdninger og paa mangfoldige andre Omraader bistaa Bureauet under dets Arbejde.

Men indenfor denne Ramme bør et Bureau af denne Art kunne bestride sin daglige Drift saa fritstillet som muligt, og dets Virksomhed vil da som Regel være omfangsrig nok, idet den bestaar i Billetsalg baade til Rejsende og til fremmede Bureauer, i Reklamering i vid Udstrækning baade ved Indrykning af Artikler og Annoncer i udenlandske Aviser og Tidsskrifter, i Fordeling af alle Slags Tryksager og Anbringelse af Reklameplakater, endvidere i udstrakt Vejledning af Publikum, i Indledning af og fortsat Samarbejde med andre Rejsebureauer og udenlandske Turistforeninger m. v. og i Forening med og som Følge af alt dette en omfattende Brevveksling og et ikke ubetydeligt Bogholderi. Jo friere og mere selvstændigt Bureauet kan arbejde paa disse forskellige Former for Udfyldelsen af dets Opgaver, desto bedre er det. For Sveriges Vedkommende er Forholdet det, at det svenske Bureau til en vis Grad drives af „Turisttrafikförbundet“ i Sverige og Styrelsen for de svenske Statsbaner i Forening og paa en Maade, der sikrer Bureauet dets økonomiske Uafhængighed, samtidig med, at det nyder alle Fordelene ved en Overledelse og Tilsyn fra Statsbanestyrelsens Side. Naar man ikke for Danmarks Vedkommende har kunnet ordne sig paa denne Maade med Hensyn til vort Bureau i Berlin, er Grunden den, at den danske Turistforening ikke er saa velordnet eller har en saadan Indflydelse som det svenske Turisttrafikförbund, der raader over store Midler. Et Samarbejde med Turistforeningen kan saaledes ikke faa den Betydning som ønskeligt var, og om at faa økonomisk Støtte til Bureauet i Berlin fra Foreningens Side er der aldeles ikke Tale; den anden større danske Forening af turistinteresserede, „Foreningen til Fremme af Turistbesøget i København“ er af saa lokal Art, at man ikke fra dens Side har

kunnet gøre Regning paa noget Samarbejde i større Stil. Nu arbejdes der imidlertid paa en Omorganisation af de bestaaende Turistforeninger, og man haaber, at dette Arbejde maa lykkes, saaledes at der kan tilvejebringes et nyttigt Samarbejde mellem en eventuel Hovedforening og Statsbanernes Rejsebureau i Berlin.

Af det anførte vil fremgaa, hvilken betydelig Forskel der baade med Hensyn til Formaal og Virkeart er mellem Ekspeditionen af sammensatte Billethæfter og Abonnementskort paa Københavns Personbanegaard og Statsbanernes Rejsebureau i Berlin. Man ser derfor ikke rettere, end at det maa skyldes Mangel paa Kendskab til disse Forhold, der har kunnet føre Jernbaneudvalget ind paa Tanken om en Omdannelse af det københavnske Ekspeditionssted til et Rejsebureau med Bureauet i Berlin som en Filial.

Allerede selve Planen om at oprette et Rejsebureau, altsaa et Agentur for Statsbanerne, i *Kjøbenhavn* maa betegnes som forfejlet. Et saadant Bureaus Opgave maatte være den at faa danske Rejsende til at berejse Indlandet i Steden for at rejse til Udlandet, og faa dem, der absolut skal til Udlandet, til at benytte Statsbanernes Ruter. En Virksomhed som den sidste vilde i hvert Fald være ganske uforenelig med den Virksomhed, som fra det mellemeuropæiske Rejseforbunds Side ventes udøvet af et upartisk Salgssted, og med Hensyn til den første Opgave skal man bemærke, at Befolkningen i Danmark utvivlsomt for alle Samfundslags Vedkommende er saa kendt med Landets Rejseruter og Udflugtssteder, eller har en saa let Adgang til at erhverve dette Kendskab, at en Anvendelse af Statens Midler til yderligere at indprente Publikum, hvorhen og paa hvad Maade det skal rejse, vilde være ganske uforsvarlig. Hvis en hjemlig Agitation af denne Art skulde drives, maatte det tilkomme de turistinteresserede Egne og Byer gennem deres Turistforeninger eller andre lokale Institutioner at søge at drage Turisterne til sig.

Ekspeditionsstedet for Salg af sammensatte Billethæfter bør saaledes ikke gøres til noget københavnsk Agentur for Statsbanerne, men fremdeles bevare sit nuværende Virksomhedsomraade. Dette er imidlertid, som det vil fremgaa af det foran anførte, ganske det modsatte af Berlin-Bureauets. Det første ekspederer danske Rejsende til Udlandet og vejleder dem med Hensyn til disse Rejser, det sidste virker for Fremmedbesøget i Danmark. Men heraf følger, at en Sammenkobling vilde være meget uhensigtsmæssig, og det ses iøvrigt ikke, hvorledes Forstanderen for „Rundrejsebureauet“ i Kjøbenhavn ved Siden af sin herværende Virksomhed skulde kunne lede Bureauet i Berlin.

Det følger ogsaa af det anførte, at der ikke er Grund til at forandre det nuværende Ekspeditionssteds Plads i Statsbanernes Organisation. Som ethvert andet Billetkontor hører Ekspeditionen af sammensatte Billethæfter og Abonnementskort ind under den Station, paa hvilken Ekspeditionen er indrettet, og denne sorterer atter under Trafikafdelingen, hvis overordnede Personale bør føre Tilsyn med Ekspeditionen paa samme Maade, som det fører Tilsyn med de øvrige Ekspeditioner paa Københavns Station. Men iøvrigt har Ekspeditionen saare lidt med Trafikafdelingen at gøre. Den modtager hele sit Arbejdsmateriale fra Regnskabsafdelingen, og ogsaa Tilsynet med Ekspeditionens Kasse- og Billetholdninger sorterer under denne Afdeling. At lægge Ekspeditionen direkte under Direktøren for Trafikafdelingen vilde altsaa i Virkeligheden kun sige at fritage den stedlige Ledelse for at føre Tilsyn med Ekspeditionen. Regnskabsafdelingens Virksomhed overfor denne kan ikke derved bortfalde, og som hidtil

maatte denne Afdeling føre Tilsyn med Ekspeditionens Kassevæsen, Billetbeholdninger o. a.

Af alt foranført vil fremgaa, at det ikke er nogen heldig Tanke at udvide den oftnævnte Ekspedition til et kjøbenhavnsk Rejsebureau, der tillige skulde lede Statsbanernes Reklame i Udlandet. Hertil slutter sig ogsaa Vanskelighederne ved at finde en til denne meget omfattende Ledelse egnet Mand, thi paa dennes Kendskab til alle herhen hørende Sager vilde meget bero.

Naar Ekspeditionen af sammensatte Billethæfter og Abonnementskort paa Københavns Personbanegaard for Tiden, som ogsaa ovenfor antydtes, maa siges at udfylde den den tildelte Gerning paa en særdeles tilfredsstillende Maade, ligger dette i, at den nuværende Leder er godt inde i udenlandske Rejseforhold og ved sin mangeaarige Virksomhed paa dette særlige Omraade er bleven bekendt med en Del herhen hørende Sager, som et ikke rejsevant Publikum ikke forstaar sig paa. Men fordi han under mindre Forhold har kunnet danne sig et Overblik over det hos Publikum i Almindelighed gængse Rejsebehov og paa Grundlag af Kursbøger og anden foreliggende Rejselitteratur, tildels ogsaa maaske baseret paa Selvsyn, kan give de Rejsende Vejledning og gode Vink, tør man ikke slutte herfra, at han vil kunne paatage sig andre og større Opgaver og gøre Fyldest i disse. Man er i alt Fald her overbevist om, at den nuværende Leder af Ekspeditionen af sammensatte Billethæfter og Abonnementskort paa Københavns Personbanegaard vilde være ganske ude af Stand til foruden det Arbejde, han nu bestrider, at kunne besørge Overledelsen af Statsbanernes Rejsebureau i Berlin og Varetagelsen af dissers Reklame i Udlandet.

Man ser da her ikke rettere, end at den Ordning, der for Tiden bestaar med Hensyn til det ommeldte Ekspeditionssted og Bureauet i Berlin, er den fornuftigste og mest formaalstjenlige, og man maa meget indstændigt fraraade at følge Statsbaneudvalgets Indstilling paa dette Punkt.

**Udlevering af
bestilte sam-
mensatte Bil-
lethæfter.**

I Anledning af, hvad der er udtalt i Udvalgsbetænkningen paa Side 23 om den Maade, paa hvilken Udleveringen af sammensatte Billethæfter for Københavns Vedkommende for Tiden finder Sted gennem Biletkontorerne paa Københavns Personbanegaard i Steden for gennem Ekspeditionen af sammensatte Billethæfter og Abonnementskort, skal man bemærke følgende:

Den nuværende Ordning har sin naturlige Grund i, at Ekspeditionen, der ligger inde med de store Beholdninger af Kuponer baade for Ind- og Udland, ikke tillige bør være Oppebørselskontor. — En saadan Ordning vilde nemlig kræve et stort Apparat sat i Gang for at udøve den Kontrol med Oppebørslerne, som kun med god Virkning lader sig udføre ved hyppige stedlige Eftersyn. Ved disse Eftersyn vilde det ikke være tilstrækkeligt at optage de for Tur til Salg staaende Numre — et i og for sig meget vidtløftigt Arbejde, da der i Ekspeditionen henligger over 3,000 Serier med Kuponer til de forskellige Klasser indenfor hver Serie, altsaa en Kuponbeholdning med henimod 10,000 Arter Kuponer — men man maatte ved hvert Eftersyn foretage en Eftertælling af Kuponbeholdningerne, der indenfor de jævnlige benyttede Serier kan naa op til flere tusinde Stykker. En saadan Eftertælling til Kontrol med, at Salg udenfor Nummer ikke har fundet Sted, vilde det næppe være forsvarligt at undlade, da man her kun kan føre Kontrol med de indsamlede indenlandske Kuponer, og da

der, selv forudsat, at der ogsaa fra de udenlandske Kontorers Side føres Kontrol paa lignende Maade, dog paa Grund af Billetternes Gyldighedstid altid vil hengaa uforholdsmæssig lang Tid, inden et Salg udenfor Nummer vilde blive konstateret. Ved saadanne hyppige Eftersyn vilde man endda ikke have Sikkerhed for, at der ikke i Mellemtiden mellem Eftersynene vilde blive begaaet Uregelmæssigheder, der meget vel efter Forretningernes Beskaffenhed kunde antage et ret betydeligt Omfang.

Den foreslaaede Ordning vilde sikkert ogsaa give Publikum Anledning til Misfornøjelse, fordi det ikke let vilde kunne finde ud af, hvor Hæfterne skulde hentes, og hvorfor snart i Billethæfteekspeditionen, snart i Stationens Billetkontorer. For Statsbanerne kommer hertil Ulemperne ved vidtløftige Opgørelser og Mellemregninger mellem Ekspeditionen og Billetkontorerne med Overflytning fra det ene Sted til det andet af allerede udfærdigede Hæfter, hver Gang Ekspeditionen aabnes og lukkes.

Naar det endelig gøres gældende, at Billetkontorerne ikke skulde være i Stand til at besvare „adskillige Forespørgsler“ fra de Rejsende, maa hertil bemærkes, at naar Hæfterne først foreligger færdige, vil de Rejsende sikkert altid i Billetkontorerne kunne faa de Oplysninger, de maatte ønske. Hvad selve Rejseplanen angaar, maa denne jo altid være lagt, inden Bestillingen afgives og Hæfterne udfærdiges, og de fornødne Oplysninger i saa Henseende maa inden den Tid være søgte og givne.

Spørgsmaal vedrørende Baneafdelingen.

Som det vil være Ministeriet bekendt gennem de i en Aarrække gennetagne Indstillinger om Optagelse paa Finansloven af et Beløb til Forbedring af Ballastlaget, har man her allerede længe ment, at det vilde være økonomisk forsvareligt efterhaanden at erstatte den tilstedeværende Grusballast paa Hovedbanerne med Stenballast, hvorved man ogsaa vilde opnaa at fjerne Støvplagen i Togene. Statsbanernes Ønsker paa dette Punkt er nu imødekomne ved, at der paa Forslaget til Finanslov for 1914—15 er opført en hertil sigtende første Bevilling.

Udvalgets Henstilling om at forlade den nuværende Svellotype og gaa over til en sværere er ikke begrundet, og da der hidtil ikke har foreligget noget for Statsbanerne, der kunde gøre en saa kostbar Forandring berettiget, skal man ikke komme nærmere ind paa denne Sag. Derimod kunde der vel være Tale om at forøge Antallet af Sveller.

Naar Udvalget mener, at Vedligeholdelsen af Banens Bygninger i Almindelighed er ordnet saaledes, at enkelte Haandværkere tager en længere Banestrækning i Entreprise, er dette ikke helt rigtigt. Den nævnte Ordning gælder kun for Malerarbejdet, medens Murarbejdet ved Vogterhusenes Vedligeholdelse, der tidligere ogsaa udførtes paa denne Maade, nu foretages af Banens egne Folk eller af private Haandværkere. Den strækningsvise Udbydelse af Malerarbejdet har gennem en lang Aarrække vist sig baade billig og bekvem for Banerne, og det er urigtigt, naar det siges, at Ordningen medfører, at Arbejdet for en Del kommer til Udførelse paa uheldige Aarstider. Hvor dette maatte have været

**Banernes
Bygning og
Vedligeholdelse.**

Tilfældet, vil det sikkert vise sig, at der har foreligget særlige Omstændigheder, der har nødvendiggjort Arbejdets Udsættelse. At der nogle Steder som Følge af den ommeldte Ordning skulde være udført overflødige Reparationsarbejder, kan ikke anerkendes.

**Banernes Ud-
gifter til Ved-
ligeholdelse
af Hegn og
Bevogtning af
Overkørsler.**

Ligeoverfor Udvalgets Forslag om at fjerne Banehegn paa visse Strækninger og opgive Bevogtningen af Overkørsler over indhegnede Baner kan man ganske henholde sig til Generaldirektionens Skrivelse af 22. August 1912, der er aftrykt som Bilag 45 til Betænkningen. Man skal derhos yderligere bemærke, at det neppe — som af Udvalget antaget — vil være *undtagelsesvis*, at Nabo-Lodsejerne kan gøre Krav paa Erstatning i Anledning af Fjernelse af Hegn. Det maa tværtimod antages, at *alle* Nabo-Lodsejere vilde have Krav paa Erstatning i den Anledning, idet den Erstatning, der i sin Tid er udbetalt dem ved Banens Anlæg, er ydet under den Forudsætning, at vedkommende Bane-strækning blev indhegnet.

Iøvrigt har man med Tilfredshed bemærket, at Udvalget har optaget Generaldirektionens Forslag til at søge tilvejebragt Lovhjemmel til at nedlægge Overkørsler og til at ordne de dermed i Forbindelse staaende Forhold ved Ekspropriation.

**Betingelser
for Etablering
af offentlige
Sidespor samt
for Oprettelse
af Billetsalgs-
steder og
Holdepladser.**

Det er ikke ganske rigtigt, naar Udvalget paa Side 105 anfører, „at det som Betingelse for Oprettelse af en Holdeplads almindeligvis fra Banernes Side kræves, at der først skal oprettes Billetsalgssted det paagældende Sted, og at en senere Udvidelse til Holdeplads *kun* kan finde Sted, naar Persontrafikken har naaet et vist Omfang“. Der er saaledes anlagt Ekspeditionssteder alene til Brug for Godstrafikken, f. Eks. Engesvang offentlige Sidespor, der nu bliver udvidet til Station, og man har allerede for Aar tilbage ophørt at bruge Omfanget af Persontrafikken ved et Billetsalgssted som den væsentligste Maalestok ved Afgørelsen af Spørgsmaalet om dets eventuelle Udvidelse til Holdeplads. Som anført paa Side 104 i Betænkningen tages der tværtimod nu ved Afgørelsen af nævnte Spørgsmaal en Mængde forskellige Forhold i Betragtning, navnlig undersøges det, om Oprettelsen af den ønskede Holdeplads kan ventes at ville tilføre Statsbanerne en saadan Nytrafik, at Indtægten heraf vil staa i rimeligt Forhold til den med Anlægget og Driften af Holdepladsen forbundne Udgift, ligesom det tages i Betragtning, om Anlægget paa anden Maade vil være til Fordel eller Ulæmpe for Statsbanerne.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Afholdelsen af Udgifter ved Profilforandringer, som udkræves i Anledning af Oprettelse af de fornævnte Ekspeditionssteder, bemærkes, at man kan anbefale, at Banerne helt eller delvist afholder disse Udgifter i saadanne Tilfælde, hvor Profilforandringen medfører væsentlige Fordele for Banerne selv.

Derimod kan man ikke anbefale, at Statsbanerne paatager sig Vedligeholdelsen, Renholdelsen og Belysningen af Venteskurene ved Billetsalgsstederne, idet Kravene til disse Bygningers Udstyrelse i saa Fald kan forventes at ville stige meget betydeligt, saaledes at der vilde paabyrdes Statsbanerne ikke helt smaa Udgifter.

Man maa hævde, at de hidtil fulgte, af Indenrigsministeriet ved Skrivelse af 22. September 1885 fastsatte Betingelser vedrørende Oprettelse af Billetsalgssteder, offentlige Sidespor og Holdepladser i alt væsentligt har vist sig at virke tilfredsstillende.

Udvalget finder de nugældende Vilkaar for Anlæg af private Sidespor hensigtsmæssige undtagen Bestemmelsen om Erlæggelse af Værdistigningsskat. **Vilkaarene for Anlæg af private Sidespor.**

Som det vil være bekendt, er den nævnte Bestemmelse ikke indført i Betingelserne efter Statsbanernes Ønske, men den er af Ministeriet ved Skrivelse af 8. Marts 1910, i Forbindelse med Skrivelse af 29. Oktober 1907, jfr. ogsaa Skrivelse af 17. August 1910, krævet optaget blandt Betingelserne for Anlæg af de omhandlede Sidespor. Fra Banernes Side kunde der derfor intet være at erindre mod, at den ommeldte Bestemmelse, som af Udvalget ønsket, udgaar af Betingelserne for Anlæg af private Sidespor.

Statsbanernes Plantninger er af forskellig Slags, nemlig dels Plantninger til Hindring af Snelæg paa Banen eller af Skraaningsskred, dels Plantninger ved Stationer og Holdepladser for at give disse mere tiltalende Omgivelser og til- **Statsbanernes Udgifter til Plantninger.**

De fornødne Plantningsarbejder samt Tilsynet med tilstedeværende Plantninger, der har et ret betydeligt Omfang, udføres for Tiden af 2 særlige Overbanemestre (Plantører). At overdrage Plantningsarbejderne og det nævnte Tilsyn til Linie-Overbanemestrene maa meget fraraades, ikke alene fordi de fleste af disse Overbanemestre er ganske ukyndige i saadant Arbejde, men ogsaa fordi det erfaringsmæssigt har vist sig, at Overbanemestrene som Regel kun viser Plantningerne ringe Interesse. Endelig vilde Plantningsarbejdet lægge stærkt Beslag paa Overbanemestrenes Tid og Arbejdskraft om Foraaret, altsaa paa et Tidspunkt, hvor Arbejdet ved Sporets Vedligeholdelse stiller de største Krav til Overbanemestrene og de fleste Nyarbejder skal sættes i Gang.

Man finder derfor, at det er en Nødvendighed at have særligt uddannede Tjenestemænd til at forestaa Plantningsarbejderne, og der har da ogsaa lige fra Statsbanernes ældste Tid været ansat en Plantør ved disse.

Paa Grund af Statsbanernes Udvidelser gennem Tiderne og det derved stærkt forøgede Antal Plantninger ved Banerne blev det — som anført i Forslag til Finanslov for 1909/10 — anset for ønskeligt, at der ansattes en 2den Plantør ved Statsbanerne, og en saadan blev derefter ansat fra Foraaret 1909. Det maa anses for nødvendigt at bibeholde begge disse Plantører.

I Statsbanernes Planter i Langaa, Randers og Roskilde tiltrækkes en stor Del af de Planter, der udkræves til Foretagelse af ovennævnte Plantninger paa Banerne, ligesom der fra Plantereskolerne vederlagsfrit udleveres Planter til Brug i Tjenestehaver — et Gode, der fra Statsbanernes første Tid har været tilstaaet de ansatte, og som ikke bør berøves dem.

Man anser det for særdeles ønskeligt at opretholde de nævnte Plantereskoler, da man derved bedst er i Stand til at sikre sig, at de udleverede Planter er gode og friske, ligesom man med Hensyn til Leveringstiden er uafhængig af private Leverandører, hvilket er en ret væsentlig Fordel. Der er ogsaa saa meget mindre Grund til at nedlægge disse Plantereskoler, som en foretagen Undersøgelse har vist, at Værdien af de fra Plantereskolerne udleverede Planter er større end Omkostningerne ved Plantereskolernes Drift — et Forhold, der yderligere vil blive forbedret, naar Plantereskolen i Roskilde, der endnu er ny, har bestaaet i nogle Aar.

Spørgsmaal vedrørende Maskinafdelingen.

Virksomheden i Statsbanernes Værksteder. Udvalgets Bemærkninger vedrørende *Virksomheden i Statsbanernes Værksteder* er omtalt ovenfor under Værkstedstjenesten paa Siderne 14—16.

Driftsmateriellet og dets Udnyttelse. Med Hensyn til *Driftsmateriellet og dets Udnyttelse* skal man bemærke følgende:

Ved de i de sidste Aar stedfundne Anskaffelser af Godsvogne har man haft for Øje at begrænse Vognmanglen og undgaa Leje af fremmede Vogne for længere Tid ad Gangen.

Det fremgaar af nedenstaaende Tabel, hvor mange Godsvogne man har maattet leje, og hvor mange man har anskaffet siden Finansaaret 1905—06. Da Tabellen tillige viser, hvormange Dage Paa- og Aflæsningsfristerne har været indskrænket (hvilket sker, saa snart blivende Vognmangel opstaar), giver den ogsaa et Billede af Vognmangelen:

Finansaar	Indskrænkede Paa- og Aflæsningsfrister	Antal lejede Vogne og Lejemaalets Varighed		Antal af de i Henhold til Bevilgning bestilte Godsvogne		Beholdning ved Finansaarets Slutning
				lukkede	aabne	
1905-06	59	$\left\{ \begin{array}{l} 170 \text{ Vogne: } 5,887 \\ 200 \text{ — : } 3,188 \end{array} \right\} = 9,075 \text{ Vogn-Døgn}$		125	125	7,054
1906-07	0	200	— 19,200 —	314	200	7,448
1907-08	154	300	— 23,794 —	300	200	7,637
1908-09	28	$\left\{ \begin{array}{l} 300 \text{ — : } 54,612 \\ 300 \text{ — : } 22,644 \end{array} \right\} = 77,256$		200	152	8,046
1909-10	26	386	— 58,878 —	300	300	8,644
1910-11	0	0	— 0 —	31	50	8,792
1911-12	28	291	— 5,084 —	260	205	8,970
1912-13	56	$\left\{ \begin{array}{l} 300 \text{ — : } 22,868 \\ 190 \text{ — : } 4,674 \end{array} \right\} = 27,542$		192	—	9,351
1913-14	32	330	— 9,064 —	290	—	—

Det maa ved Bedømmelsen af dette Forhold erindres, at Vognmangelen hovedsagelig kun indtræder i enkelte Maaneder — navnlig Marts og April — og at man, hvis Efterspørgslen fuldtud skulde kunne tilfredsstilles ved Hjælp af egne Vogne i disse særlig trafikrige Maaneder, maatte have et Overskud af Vogne, for hvilket man ikke havde Anvendelse i de øvrige Maaneder af Aaret. Det er derfor ikke uøkonomisk at afhjælpe kortvarige Vognmangler ved Leje af Vogne, i alt Fald ikke saa længe, som Vogne kan lejes til de for Tiden gældende Priser.

Anskaffelse af særlige Godsfærger. Man er i dette Spørgsmaal ganske enig i, hvad der derom udtales af Udvalget paa Side 115 i Betænkningen og kan derfor ikke anbefale, at der anskaffes særlige Godsfærger.

Regnskabs- og Tarifvæsenet.

Næst at henvise til Udtalelserne ovenfor under Afsnittet Regnskabs-Stationernes afdelingen og Revisionen paa Siderne 17—25 skal man i det følgende gøre enkelte Bemærkninger til Udvalgets Forslag om en Omordning af Stationernes Kasse- og Regnskabsvæsen for nærmere at klargøre, at det vil være baade uensigtsmæssigt og i højeste Grad uøkonomisk at indføre den af Udvalget foreslaaede Regnskabsordning. Naar man ikke kommer ind paa alle Enkeltheder i Forslaget, der kunde inddrages under en Drøftelse, er det, fordi dette vilde blive for vidtløftigt.

Efter Udvalgets Forslag skal Stationerne foruden de egentlige Trafikindtægter ogsaa oppebære og bogføre andre Indtægter, paa hvilke der nu ved Bogholderkontorets Foranstaltning udfærdiges Indtægtsordre paa Kassekontorerne, og som altsaa nu ikke passerer Stationernes Regnskaber. Dette har kun lidet at sige for Hovedbogholderiet, men for de af Udvalget foreslaaede Distriktsbogholderier, som skal instruere Stationerne i hvert enkelt Tilfælde, og for disse selv medfører det baade et Arbejde og et Ansvar at skulle passe paa, at disse Beløb nu virkelig ogsaa bliver opkrævede og indbetalte ved Forfaldstid.

Stationerne skal derhos efter Forslaget paa Stationsbestyrerens eget Ansvar og uden forudgaaende Revision kunne udbetale visse paa Stationen eller i dens Nærhed faldende Driftsudgifter, hvorefter de paagældende Bilag skal kunne indsendes som Remisse til Distriktschefen igennem den som Sektionschef fungerende Trafikinspektør, respektive Baneingeniør, for at dennes Budgetnoteringer kan blive foretagne. Rent bortset fra det betænkelige i dette Forhold, blandt andet derved, at hverken Stationerne eller Distriktsbogholderierne altid vil være paa det rene med Konteringen og heller ikke med de Mellemværender mellem Statsbanerne og andre Baner eller private, som Udgifterne kan have tilfølg, skal man bemærke, at Kvitteringerne dog formentlig maatte tilstilles Distriktsbogholderierne (eller Distriktskasserne) i Forbindelse med de daglige Regnskaber, i hvilke de er behandlede som rede Penge, og altsaa ikke først kan passere de ovenfor nævnte Tjenestemænd og Distriktschefen.

Yderligere henstiller Udvalget, at alle Udbetalinger af Lønninger til maanedslønnede ansatte og til Pensionister samt af Understøttelser og lignende, der nu for hver Station maanedlig anvises af Regnskabsafdelingen, skal foretages af Stationsbestyrerne selv paa Grundlag af faste staaende Ordre, saaledes at de kvitterede Lønnings- og Pensionslister indsendes til Distriktschefen (Distriktskassen) i Steden for kontante Penge, men uden at blive bogførte i Stationsregnskabet paa anden Maade end som indsendte Beløb. Dette vil blive et betydeligt Arbejde for mange Stationer, og det vil ganske sikkert have til Følge, at de større Stationer maa have Hjælp i den Anledning. Til nærmere Oplysning om dette Forhold skal man eksempelvis nævne, at der for Øjeblikket paa de københavnske Stationer maanedlig skulde udfærdiges Lønningslister, der skal indeholde mange forskellige og vekslende Afdrag, for ca. 1600 Tjenestemænd, paa Helsingør Station for ca. 200, paa Korsør Station for ca. 500, paa Roskilde Station for ca. 140, paa Slagelse Station for ca. 125, paa Nyborg Station for ca. 250, paa Fredericia Station for ca. 400, paa Aarhus H. Station for ca. 700, paa Aalborg Station for ca. 200, paa Struer Station for ca. 250 og paa Esbjerg Station for ca. 240.

Kasse- og
Regnskabs-
væsen.

Stations-
kasserne.

Endelig skal Stationerne efter Forslaget indsætte deres overflødige Kassebeholdninger i de lokale Banker eller Sparekasser i Steden for som nu at indsende dem til Kassekontorerne, medens de Stationer, ved hvilke der ikke findes Bank eller Sparekasse, skal indbetale til en nærliggende større Station, der har Bankforbindelse, og som da afregner baade for sig og for de mindre Stationer overfor Distriktsbogholderiet.

Ogsaa dette Forhold maa foranledige Personalførøgelse paa de Stationer, som skal modtage Indbetalingerne fra de smaa Stationer — alene Indbetalingen i vedkommende Bank og Overbringerens Afventning af Bankens Eftertælling af Pengene, som for en stor Del vil bestaa af Smaamønt, vil Landet over lægge Beslag paa en Arbejdstid, som kunde finde bedre Anvendelse paa andre Felter. For Tiden afgøres disse Indbetalinger med kun to Banker.

Den foreslaaede Ordning vil endvidere medføre et Rentetab ved de stadiige Overførsler fra de lokale Banker til Hovedbankerne, og de førstnævnte vil maaske heller ikke give saa høj en Rente som de sidstnævnte paa Grund af, at de indsatte Penge hurtigt vil gaa ud igen uden nogetsomhelst Varsel. Man antager, at den Udgift, der vil medgaa til Personalførøgelse paa Stationerne ved de Bogholderi- og Kassearbejder, som tænkes henlagte til disse, vil overstige Arbejdsbesparelsen i Hovedbogholderiet og Kasserne med mindst 50,000 Kr. — ja, maaske med 100,000 Kr.

En meget væsentlig Ulempe er endelig den, at Statsbanernes Pengebeholdning bliver spredt i en Mængde smaa Bankbeholdninger, og dette vil atter have tilfølge, at Pengebeholdningen maa blive større, end den vilde blive ved den nu bestaaende Ordning, hvor Pengene væsentligst er samlede i to Banker. Særligt om Vinteren, da Indtægterne er forholdsvis smaa, vil denne Spredning kunne føre følelige Ulemper med sig. Dertil kommer, at Hovedbogholderiet aldrig vil kunne være paa det rene med, hvor store Summer der kan raades over paa et bestemt givet Tidspunkt, da baade Distriktscheferne og Stationerne skal have Ret til umiddelbart at trække paa Bankerne, og Hovedbogholderiet maa derfor paa bedste Beskub træffe sine Dispositioner, f. Eks. naar der i pengeknappe Tider maa skaffes Penge fra Statskassen. At Distriktscheferne og Stationerne skal kunne trække paa Bankerne — en Foranstaltning, paa hvilken man i det hele maa se med stor Betænkelighed — vil ogsaa medføre, at der maa sørges for, at der nu virkelig ogsaa er Penge nok i alle Banker, og dette vil atter medføre, at Bankbeholdningerne maa blive forholdsvis store, og at der maa lades større Beløb tilbage end nu, naar der foretages Indbetaling til Statskassen af Statsbanernes overskydende Penge. Er der ikke Penge til Stede i de lokale Banker, naar Distriktscheferne og Stationerne skal bruge dem, maa der altsaa ske Overførsel til dem fra Hovedbankerne, hvilket vil medføre baade meget Skriveri og Forsinkelse af Udbetalingerne. I det hele taget vil vistnok Overførelsen fra Hovedbankerne til de lokale Banker blive lige saa livlig som omvendt.

Daglig Færdselsrapport.

Udvalget anser Stationernes daglige Færdselsrapport for overflødig — i hvert Fald i dens nuværende Form og Omfang — og foreslaar, for saa vidt den overhovedet ønskes bibeholdt, en mere summarisk affattet Oversigt.

Af Betænkningen fremgaar, at efter Udvalgets Mening skal Færdselsrapporten være Revisionen til Hjælp ved Skøn over Kassernes daglige Tilstand, Beholdningernes Størrelse og lignende. Dette er rigtigt, men Færdselsrapporten tjener ogsaa andre Formaal, navnlig er den et Hjælpemiddel ved Stationernes daglige

Opgørelse og som Led i Revisionens Kontrol, hvorhos Stationerne ved Hjælp af dens *Udgiftsside* bliver i Stand til daglig at skaffe sig af med de mange hertil henhørende Bilag og til at faa mulige Fejl i disse berigtigede fra Dag til Dag.

Det maa vel være hævet over enhver Tvivl, at Stationerne hver Dag skal foretage en nøjagtig Kasseopgørelse. Da det ikke forud er givet, at Kassen straks stemmer, er det nødvendigt, inden Beløbene indføres i Stationens Kassebog, at foretage en Kladdeopgørelse, men bedst egnet hertil er netop Formularen til Færdselsrapporten, hvori alle Positioner er optagne, og Formularen bruges derfor ogsaa i dette Øjemed af saa godt som alle Stationer, der tillige herpaa specificerer de enkelte Led, hvoraf Kassebeholdningen bestaar, noterer de enkelte Efterkrav, hvori det samlede Beløb, som føres til Udgift for Efterkrav, opløser sig m. v.

Ved Hjælp af Færdselsrapportens *Indtægtsside* bliver Revisionen sat i Stand til at kontrolere, at følgende Beløb kommer rettidigt til Indtægt:

1. Penge, der modtages til Udbetaling af Efterkrav m. v.
2. Oppebørsler for de Maanedskort, der sendes Stationerne fra Revisionen.
3. Beløbene for de Efterbetalinger, som af Togførerne anmeldes som indbetalte til Togenes Endestationer.
4. Oppebørsler for sammensatte Billethæfter, der sendes til Stationerne fra den til Hæfternes Udfærdigelse paa Københavns Personbanegaard indrettede særlige Ekspedition.
5. Beløbene for Særtog i Henhold til de Beregninger, der tilgaar Revisionen fra Særtogets Bestemmelsesstation eller for de returgaaende Særtog fra Togføreren.

De øvrige Indtægtsposter kan vel ikke undergives en saadan Kontrol fra Dag til Dag, som det er Tilfældet med de ovennævnte Beløb, men man kan, hvad der ogsaa sker fra Tid til anden, og navnlig, hvis der fattes Mistanke til en Station, gøre dem til Genstand for en frugtbar Kritik.

I Forbindelse med ovenstaaende bør fremhæves, at Stationerne ved Maanedsslutningen gennem Tillægsrapporterne maa gøre Rede — foruden for de Beløb, der normalt skal tilsvares for Gods, som indgaar efter Maanedsslutningen — for alle Beløb, der, forsætlig eller uagtsomt, ikke er førte til Indtægt i Løbet af Maaneden paa den Dag, de er indgaaede i Kassen. Den Kassebeholdning, med hvilken Maanedssregnskabet afsluttes, bliver afstemt med Kassebeholdningen ifølge Færdselsrapporten for den sidste Dag i Maaneden med tilhørende Tillægsrapporter. Der maa tillægges dette sidste Moment særlig Betydning, da det derved vanskeliggøres for en Station at føre et Underskud fra en Maaned over i en følgende. Herved afværges blandt andet, at Kasseuregelmæssigheder antager et større Omfang.

Foruden at Færdselsrapporten som foran nævnt er et Hjælpemiddel for Stationerne til daglig at kunne skaffe sig af med Udgiftsbilagene og faa mulige Fejl i disse berigtigede, har den ogsaa sin Betydning for Revisionen, ikke blot som Kontrolmiddel, men ogsaa for Revisionens Arbejde. Hvis de to regnskabsmæssigt set store og vanskelige Poster: udbetalte Efterkrav og halve, fejlstemplede og tilbagebetalte Billetter ikke afvikles fra Dag til Dag, men knyttes til Maanedssregnskabet, vil Arbejdet herved blive meget tungt og kræve større Arbejdskraft end den, der nu anvendes i Revisionen. Dennes Kasseeftersyn vil blive vidtløftiggjorte i høj Grad, naar man i Steden for som nu, hvor man kun har Dagens Udgift at kontrolere, skal kontrolere Udgiften for *hele* den forløbne

Del af Maaneden. Og for Stationerne vil det kun blive til Besvær at have alle disse Bilag at svare til, ligesom deres Maanedsopgørelser vil blive vidtløftiggjorte i høj Grad. Hvad Kontrollen angaar, da sikrer Færdselsrapporten:

1. at det kun er virkelig udbetalte Efterkrav, der føres til Udgift,
2. at de Beløb, der føres til Afgang som afgivne til Udbetaling af Efterkrav m. m., stemmer med de Beløb, som af den modtagende Ekspedition føres til Indtægt,
3. at Personreglementets Bestemmelse om, at Deposita for Abonnementskort kun maa tilbagebetales indenfor 3 Dage efter Udløbet af Gyldighedsfristen, overholdes, og
4. at de Beløb, der af Stationerne føres som indbetalte til Kassekontorerne, stemmer med dem, der af Kassekontorerne føres til Indtægt som modtagne fra Stationerne.

De under 2. nævnte Mellemværender vil jo iøvrigt forøges, for saa vidt man efter Udvalgets Forslag vilde lade Stationerne rekvirere Penge til Udbetaling af Efterkrav m. m. hos Nabostationerne i Steden for gennem Revisionen, og hertil kommer yderligere — hvis man gaar over til at benytte Bankerne som Indbetalingsteder for Stationerne — de Mellemværender mellem Stationerne, som vil opstaa ved Indsendelse af Oppebørsler fra Landstationerne til de Stationer, som har en Bankforbindelse.

Fastholder man, at der skal foretages en nøjagtig, daglig Opgørelse, drejer det daglige Arbejde, som Stationerne har med Indsendelsen af Færdselsrapporten, sig kun om de faa Minutter, der medgaar til at tage en Afskrift af Kladden til den daglige Opgørelse, eller maaske rettere til at give en Udskrift af Kassebogen. At Stationerne i Færdselsrapportens Bortfald skulde — som i Udvalgsbetænkningen anført — faa noget Ækvivalent for det Merarbejde, der tænkes paalagt dem ved den foreslaaede Ordning med faste Udbetalingsordrer, er ganske udelukket.

Det kan herefter ikke ses, at Afskaffelsen af Færdselsrapporten vil skaffe andet end Ulemper, der ikke opvejes af tilsvarende Fordele. Uden at Stationerne lettes for noget Arbejde, bebyrdes de med Ansvar ved at ligge inde med alle de til Maaneden hørende Regnskabsbilag, og disse vil atter besværliggøre Arbejdet med Maanedsregnskabet. Revisionens Arbejde — baade det lokale Tilsyn ude paa Stationerne og Arbejdet i Kontorerne — besværliggøres, og dens Kontrol med Stationerne svækkes ganske betydeligt samtidig med, at Arbejdet vil medføre Nødvendigheden af forøget Arbejdskraft.

Den mere summariske Oversigt, som Udvalget foreslaar som en mulig Erstatning for Færdselsrapporten, er ikke til Nytte for Stationerne, og vil heller ikke som Kontrolmiddel have nogen Betydning for Revisionen. For Indtægtssidens Vedkommende vil man kun være i Stand til at undersøge, om Summen af de Indtægter, for hvilke Bilag medfølger, er mindre end den samlede Indtægt, uden at det er muligt at fastslaa, om de til Indtægtsbilagene svarende Summer er indeholdte i den samlede Indtægt. For Udgiftssidens Vedkommende ses det ikke rettere, end at en Specifikation er absolut nødvendig af Hensyn til Udgifternes mangeartede Beskaffenhed (Efterkravskvitteringer, halve, fejlstemplede og tilbagebetalte Billetter, Kort, for hvilke Depositum er tilbagebetalt, andre tilbagebetalte Deposita, Kvitteringer for Beløb, udbetalte til andre Ekspeditioner, Indbetalinger m. v.).

Ser man hen til Privatbanerne, hvis Regnskabsvæsen dog vel maa antages at være indrettet saa simpelt og praktisk som muligt for ikke at virke hemmende

paa Udbyttet, finder man, at i hvert Fald de mere betydende Privatbaner, f. Eks. den østsjællandske, de sydfynske og de lollandske Jernbaner, forlanger daglig Færdselsrapport af deres Stationer efter Statsbanernes Mønster.

I Udvalgets Betænkning anføres paa Side 123, at »den maanedlige Indberetning« — herved kan formentlig kun forstaaes Stationernes Hovedregnskab — forekommer Udvalget at være specificeret for stærkt, navnlig hvad angaar *Godsbefordringens* Indtægter, og hertil knyttes den Bemærkning, at det ikke alene er selve Stationspersonalets Arbejde, der bliver forøget ved for vidt dreven Specifikation, men tillige Bogholderiets, Revisionens og statistisk Kontors Arbejder samt Trykkeriarbejdet, hvorefter det henstilles, at der af Statsbanerne arbejdes hen mod en Indskrænkning paa dette Omraade.

**Stationernes
Hoved-
regnskab.**

Hertil maa bemærkes, at der særskilt for hver enkelt af Statsbanernes gennemgaaende Forbindelser *skal* og *maa* opstilles Opgørelser til Brug ved Afregningen med de fremmede Befordringsstyrelser. Da det er Stationerne, der afsender og modtager Godset, maa det ogsaa blive dem, der fremskaffer Grundlaget for de paagældende Opgørelser, og hver Forbindelse maa nødvendigvis holdes for sig af Hensyn til de Rettelser, der maa foretages efter Regnskabets Udfærdigelse. Herved maa erindres, at Bestemmelsesstationen skal optage enhver Forsendelse i Regnskabet for samme Maaned, i hvilken den er afgaaet fra Afgangstationen, og at der navnlig fra Udlandet indgaar Gods hørende til Maanedens Regnskab langt ind i den nye Maaned. Om de foretagne Rettelser maa Stationerne have Meddelelse, og deres Anerkendelse af Rettelserne erhverves, og har man ikke Specifikationen i Hovedregnskabet, saa at man kan henvise til de Positioner, hvori Rettelserne er foretagne, maa man have den paa et særligt Bilag. I Privatbanernes Stationsregnskaber finder man da ogsaa en tilsvarende Specifikation, kun er den ikke saa omfattende — af den naturlige Grund, at Privatbanerne enkeltvis ikke har saa mange gennemgaaende Forbindelser som Statsbanerne.

For Bogholderiet kan Specifikationen ikke medføre nogen Ulempe, da man her kun noterer Hovedsummen for Konto 7 (Gods), for statistisk Kontor ej heller, da man her paa dette Punkt ikke benytter Stationsregnskaberne. Med Hensyn til Trykkeriarbejdet bliver det billigere at have Specifikationen i Hovedregnskabet end paa en særlig Formular. Det maa overhovedet bestemt hævdes, at der med Hensyn til Ekspeditions- og Regnskabsvæsen *ikke ved den nuværende Ordning forlanges mere af Stationerne, end hvad der er absolut nødvendigt*. Bestræbelserne er tværtimod i en Aarrække gaaet ud paa at begrænse deres Arbejde saa meget som muligt. Naar man f. Eks. for udgaaet Gods i lokal Færdsel og i Forbindelse med Privatbanerne har begrænset Stationernes Arbejde til at indføre Fragtbrevene i et Godshæfte, der efter Maanedens Slutning indsendes til Revisionen, saaledes at Stationerne i den Tid, Hæfterne benyttes af denne, overhovedet intet Materiale er i Besiddelse af vedrørende det udgaaede Gods, kan der vel ikke godt tænkes nogen stærkere Begrænsning. Det samme er Tilfælde med indgaaet Gods, kun at Stationerne her maa indføre alle Forsendelser i en Pakhusjournal, som forbliver paa Stationen, men vel ogsaa vanskelig kan tænkes afskaffet af Hensyn til Pakhus-tjenesten. Det trænger til nærmere Paavisning, i hvilken Retning Arbejdet hen mod en yderligere Indskrænkning af Stationernes Arbejde paa dette Omraade skal gaa, og hertil giver Jernbaneudvalgets Betænkning i hvert Fald intet Bidrag.

**Haandbagage;
„Kommissio-
nær“-Rejser.**

Bestemmelsen om, hvad der frit kan medføres som Haandbagage, indeholdes i Lov Nr. 111 af 13de Maj 1911 om Statsbanernes Takster m. m. § 12, 1., 1ste Stykke, der er saalydende:

»I Personvognene kan der frit medføres Rejsetøj og mindre Rejsegenstande, som ikke volde Besvær ved deres Beskaffenhed eller Lugt, og som kunne anbringes under eller over den rejsendes egen Plads.«

Togpersonalet er instrueret om at skride ind, naar denne Bestemmelse overtrædes, og de Medrejsende klager herover. Videre har man ikke ment at burde gaa, fordi en strengere Overholdelse af Bestemmelserne sikkert vilde vække den største Misfornøjelse hos hele det rejsende Publikum. Togpersonalet er derhos beordret til at have Opmærksomheden særlig henvendt paa de saakaldte Kommissionærer, som benytter Banerne paa deres Rejser til og fra de større Byer, hvor de besørger Ærinder for Beboerne andetsteds, men det er langt fra altid let for Togbetjeningen at føre en virksom Kontrol overfor disse rejsendes Overtrædelser af den foran nævnte Lovbestemmelse.

Forholdet er nemlig det, at Kommissionærerne er meget velsete af Landboerne, hvem de i høj Grad letter Besørgelsen af Ærinder i de større Byer, og det har derfor ogsaa Gang paa Gang vist sig, at de faar Støtte af de Medrejsende, der overfor Togpersonalet erklærer, at en Del af de i Kupéen medbragte Pakker o. a. tilhører dem, og de enkelte mere kraftige Forsøg, der hidtil har været gjort fra Jernbanens Side paa at indskrænke Kommissionærernes Virksomhed, har kun ført til yderligere Bestyrkelse af Forstaaelsen og Sammenholdet mellem disse og Publikum.

Det er rigtigt, som anført i Udvalgsbetænkningen, at Kommissionærerne fortrinsvis benytter sig af Abonnementskort til Rejser mellem to bestemte Stationer paa Statsbanerne. Udstedelsen af saadanne Kort er lovhjemlet ved Takstlovens § 64, 2det Stykke, og Statsbanerne kan derfor ikke som Privatbanerne gøre Udstedelsen af disse Kort afhængig af den *Benyttelse*, den Rejsende agter at gøre af det Kort, han vil løse og derfor ved Bestillingen maa opgive. Man har saaledes ingen Ret til at nægte Udstedelsen af Kort, fordi man nærer en Formodning om, at Kort-haveren paa sine Rejser med Kortet som Hjemmel vil gøre Forsøg paa at handle i Strid med Takstlovens § 12, 1ste Stykke.

I øvrigt er det hele, saaledes som Udvalget ogsaa selv synes at opfatte det, en højst ubetydelig Sag for Statsbanerne, og den ringe Merindtægt, Banerne muligt kunde opnaa ved at træffe meget strenge Forholdsregler for at umuliggøre Medtagelsen af for meget Rejsegods i Kupéerne, vilde være dyrekøbt ved den Upopularitet hos Publikum, som disse Bestræbelser fra Banernes Side vilde fremkalde.

**Nøjagtige
Vægt-
angivelser.**

Ligesom Udvalget mener man her, at der fra Banernes Side bør gøres alt muligt for at opnaa rigtig Vægtangivelse paa det til Forsendelse indleverede Gods, saaledes at der for dette kan opnaas fuld Fragt. Man har ogsaa stadig Opmærksomheden henvendt paa Tilvejebringelsen af mere Vejemateriel, for at Kontrollen med Vægtangivelserne kan blive saa effektiv som vel mulig.

**Havnebane-
fragt.**

Hvad Udvalget har udtalt om Havnebanefragterne, giver ikke Anledning til nogen Bemærkning.

Statsbanernes Forhold til Privatbanerne.

Udvalget henstiller, at de af de danske Privatbaners Repræsentation rejste Spørgsmaal vedrørende Statsbanernes Forhold til de private Baner gøres til Genstand for en Undersøgelse indenfor et Udvalg eller en Kommission, hvori baade Statsbanerne og de private Baner er repræsenterede. **Nedsættelse af en Kommission.**

Herimod vilde der fra Statsbanernes Side intet kunne indvendes, ihvorvel Sagen med de fra Udvalget fremkomne Udtalelser synes fuldt belyst og Kommissionen derfor ganske overflødig. Man skal dog henlede Opmærksomheden paa det ønskelige i, at der i en eventuel Kommission ogsaa indsættes Repræsentanter for Privatbaner, der hidtil ikke har haft direkte Godsindskrivning med Statsbanerne.

Det Svar, der vilde være fremkommet til Statsbaneudvalget fra Generaldirektionen, hvis Udvalget havde videresendt den som Underbilag F aftrykte Erklæring ad Bilag 63 til dets Betænkning, vilde have faaet følgende Ordlyd: **Direkte Takster mellem Statsbanerne og de private Jernbaner.**

»Til Statsbaneudvalget af 1911.

I Skrivelse af 11. November 1912 har Statsbaneudvalget anmodet Generaldirektionen om en Udtalelse over den hermed tilbagefølgende Skrivelse af 31. Oktober 1912, J. Nr. K b, fra Driftsdirektøren for de sydfynske Jernbaner, hvori der stilles Forslag om, at Godsbefordringen mellem Statsbanerne og de private Jernbaner skal ske med samlet Fragtberegning efter Statsbanernes Takster for den korteste Kilometersafstand mellem Afgangs- og Bestemmelsesstationen, samt Forslag til en Paaligning paa Statsbanerne og Privatbanerne af det Fragttab, som herved opstaar for Banerne.

Forslaget er *dels* stillet for at skaffe Forsenderne ved de private Baners Stationer en Takstnedsættelse, der tillige skulde modvirke Dampskibskonkurrencen, og derved være til Fordel baade for Stats- og Privatbanerne, *dels* for at Godset, naar de private Baner har flere Overgangspunkter til Statsbanerne, altid skulde kunne sendes ad den korteste Vej, hvad der vilde bringe Privatbanerne en Fordel.

Man skal i den Anledning udtale følgende:

Der findes for Tiden 39*) Privatbaner i Danmark, som har Tilslutning til Statsbanerne. Af disse har følgende Baner sluttet Overenskomst med Statsbanerne om direkte Godsindskrivning:

1. København—Slangør Jernbane,
2. Lyngby—Vedbæk Jernbane,
3. Hillerød—Frederiksværk Jernbane,
4. Høng—Tølløse Jernbane,
5. Odsherreds Jernbane,
6. Præstø—Næstved Jernbane**),
7. Østjællandske Jernbane,
8. Kallehavebanen,
9. Amagerbanen,
10. Lollandske Jernbaner,
11. Stubbekøbing—Nykøbing—Nysted Jernbane,
12. Nordvestfynske Jernbane,
13. Sydfynske Jernbaner,

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

*) Efter Aabningen af Hjørring-Aabybro Jernbane den 5. Juli d. A., Nørre-Nebel—Tarm Jernbane den 4. ds. og Hjørring—Hørby Jernbane den 8. ds. er Tallet 42.

**) Nu Næstved—Præstø—Mern Jernbane.

14. Odense—Kerteminde—Dalby Jernbane,
15. Nordfynske Jernbane,
16. Horsens—Odder Jernbane,
17. Hads—Ning-Herreders Jernbane,
18. Ebeltøft—Trustrup Jernbane,
19. Rødkjærsbro—Kjellerup Jernbane,
20. Skagensbanen (kun Stykgodsindskrivning),
21. Fjerritslev—Nørre Sundby—Frederikshavn Jernbane,
22. Aalborg—Hadsund Jernbane,
23. Aalborg—Hvalpsund Jernbane,
24. Thisted—Fjerritslev Jernbane,
25. Vemb—Lemvig—Thyborøn Jernbane.

Derimod har efternævnte Privatbaner ikke (bortset fra Frimærkepakker) direkte Godsindskrivning med Statsbanerne:

26. Gribskov- og Helsingebanen,
27. Helsingør—Hornbæk Jernbane,
28. Vejle—Vandel Jernbane,
29. Vejle—Give Jernbane (overtages af Staten),
30. Horsens—Juelsminde Jernbane,
31. Horsens—Tørring Jernbane,
32. Horsens—Bryrup Jernbane,
33. Hammel—Aarhus Jernbane,
34. Randers—Hadsund Jernbane,
35. Ryomgaard—Gjerrild Jernbane*),
36. Varde—Nørre Nebel Jernbane,
37. Kolding—Egtved Jernbane,
38. Kolding Sydbaner,
39. Ringkøbing—Nørre Omme Jernbane.

Mellem Statsbanernes Stationer paa Sjælland og Stationerne paa Gribskov- og Helsingebanen kan Godset vel ekspederes direkte, men der haves ikke direkte Takster, idet Fragten beregnes særskilt for Statsbane- og Privatbanestrækningen efter fuld Lokaltakst, og Privatbanen er derfor opført blandt de Baner, som ikke har direkte Godsindskrivning med Statsbanerne.

Af ovennævnte Privatbaner har de under Nr. 12, 21—25 og 34 nævnte 7 Privatbaner hovedsagelig de samme Takster som Statsbanerne, medens de under Nr. 1—6, 13—17 og 26—33 nævnte 19 Baner har Takster, som er lavere eller dog hovedsagelig lavere end Statsbanernes, og Taksterne for de under Nr. 7—11, 18—20 og 35—38 nævnte Baner er delvis lavere og delvis højere end Statsbanetaksterne**). Den under Nr. 39 nævnte Banes Takster er gennemgaaende højere end Statsbanernes.

I de Forbindelser, i hvilke der findes direkte Godstakster for Forbindelsen mellem Statsbanerne og en Privatbane, er disse opstillede paa følgende Grundlag:

1. Fra Statsbanernes Side er indregnet Beløb, der svarer til de lokale Takster til Overgangsstationen med en Nedsættelse, der udgør Forskellen mellem det i Lokaltaksterne indregnede Ekspeditionsgebyr (Konstanten) og $\frac{1}{2}$ normalt Ekspeditionsgebyr.

*) Denne Bane har faaet gennemgaaende Godsindskrivning med Statsbanerne fra den 1. August 1913.

**) Ryomgaard—Gjerrild Jernbane (Nr. 35) har fra 1. Juli 1913 samme Takster som Statsbanerne.

2. Fra Privatbanens Side er indregnet Beløb, der svarer til de lokale Takster til Overgangsstationen med en Nedsættelse af om muligt $\frac{1}{2}$ Ekspeditionsgebyr eller dog i alle Tilfælde et Beløb, som under Hensyn til de mindre Forhold og kortere Afstande paa Privatbanen maa siges at svare til den Nedsættelse, Statsbanerne giver i deres lokale Takster.

Nedsættelsen af Banernes Takster ved den direkte Godsindskrivning begrundes ved den Besparelse i Arbejdet, som opnaas for de kontraherende Baner paa Overgangsstationerne, ved at Ekspedition dersteds bortfalder. Denne Besparelse kommer Forsenderne tilgode, medens Banerne hver især faar Betaling efter Lokaltaksten for det Arbejde, de for øvrigt yder. Ordningen er rationel og anvendes af et stort Antal udenlandske Baner ved direkte Godsindskrivning. Den kan imidlertid — fraset enkelte Tilfælde, hvor Befordringen sker over korte Afstande mellem Statsbanerne og en Privatbane, der har samme Takster som Statsbanerne — ikke medføre, at en Forsender ved en Privatbane kan modtage og afsende Gods fra og til Statsbanerne for samme Betaling, som erlægges for Befordring over samme Afstand mellem to Statsbanestationer, idet Statsbanernes Førselsafgifter som bekendt er dannede efter en faldende Skala, medens det store Flertal af Privatbaner meget naturligt som Følge af Banernes ringe Udstrækning har proportionale Takster.

Det er her næppe Stedet at tage Stilling til Spørgsmaalet om, hvorvidt Befolkningen ved de private Baner har noget Krav eller nogen berettiget Forventning om en Takstansættelse som den foreslaaede for Godsbefordringen til og fra Statsbanerne, men hvis den har det, maa det være ud fra den Betragtning, at alle Landets Borgere, uanset deres Bosted, bør være lige stillede med Hensyn til Betalingen for Jernbanebefordring. Den konsekvente Gennemførelse af denne Grundtanke maa medføre, at de Privatbaner, som endnu ikke har direkte Godsindskrivning med Statsbanerne, maa indføre den, og at samtlige Landets Privatbaner ogsaa i deres Lokalfærdsel maa antage Statsbanernes Godstakster. For adskillige Baners Vedkommende vilde dette betyde større eller mindre Takstforhøjelser, og *Kravets Gennemførelse vilde altsaa ikke udelukkende blive til Fordel for Forsenderne ved Privatbanerne.*

Kravet om éns Jernbanetakster for hele Landets Befolkning maa derhos med logisk Nødvendighed ogsaa gælde Person-, Rejsegods- og Kreaturbefordringen, hvor dets Opfyldelse ligeledes vilde byde Befolkningen betydelige Fordele, og man forstaar derfor ikke ret, gennem hvilken Tankegang de sydfynske Jernbaner kommer til det Resultat, at en Ændring i Takstberegningen for disse Befordringer er mindre paakrævet af Trafikanterne.

Holder man sig imidlertid til Spørgsmaalet om ensartede *Godstakster* i den gennemgaaende Forbindelse mellem Privatbanerne og Statsbanerne, er det sikkert, at det i mange Tilfælde vilde være en Fordel for Beboerne ved de private Baner — og for øvrigt ogsaa for adskillige Godsmottagere og -afsendere ved Statsbanerne — hvis det af de sydfynske Jernbaner stillede Forslag kunde gennemføres.

I Særdeleshed gælder dette for saa vidt angaar Transporten over længere Afstande. Paa korte Afstande vilde Takstnedsættelsen, naar Privatbanens Takster er de samme som Statsbanernes, gennemgaaende blive ringe eller slet ikke fremkomme. Hvor Privatbanens Takster er *lavere* end Statsbanernes, vilde der endog indtræde Takstforhøjelser paa kortere Afstande. I Forbindelsen mellem de sydfynske Jernbaner og Statsbanerne vilde eksempelvis en saadan Forhøjelse af Taksterne indtræde for de fleste Transporter indenfor en Afstand af ca. 60 km, og altsaa

ramme en Del af den gennemgaaende Nærtrafik paa Fyn. Men i det store og hele vilde dog Takstreformen medføre en betydelig Fragttlettelse for Forsenderne, gennemgaaende voksende med Transportafstanden, hvad der er en ligefrem Følge af det stærke Fald i Statsbanernes Takster for lange Afstande.

Den Fordel, Forsenderne opnaar gennem de lavere Takster, maa imidlertid betales af Jernbanerne, og der frembyder sig her to store Spørgsmaal til Besvarelse, nemlig: om Banerne er i Stand til at bære det af Takstreformen følgende Indtægts-tab, og hvorledes dette skal fordeles mellem Banerne indbyrdes.

Det Forslag til en Løsning af det sidste af disse Spørgsmaal, som de sydfynske Jernbaner fremsætter, gaar ud paa følgende:

1. Den Del af Tabet, som falder paa Ekspeditionsgebyret (Konstanten) bæres med lige store Beløb af Privatbanen og Statsbanerne.
2. Tabet paa Førselsafgiften deles mellem Privatbanen og Statsbanerne i Forhold til det Antal Kilometre af den samlede Strækning, som falder paa hver af Banerne.

Et Eksempel vil bedst belyse Fremgangsmaaden ved den foreslaaede Fordeling:

For en Transportafstand, der er sammensat af 20 km paa en Privatbane og 100 km paa Statsbanerne, vil den gennemgaaende Takst, naar Privatbanen har samme Takster som Statsbanerne og yder samme Nedsættelse i sin Lokaltakst som disse, nu være følgende Beløb pr. 100 kg:

Takst:	1	2	3	4	5	6	7
	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre
	290	146	102	77	51	37	33

Statsbanernes Takst for 120 km er:

270	135	94	70	48	36	31
-----	-----	----	----	----	----	----

Forskellen mellem disse Beløb eller:

20	11	8	7	3	1	2
----	----	---	---	---	---	---

vilde herefter blive Forsendernes Vinding og Jernbanens Tab.

Den nuværende gennemgaaende Takst er sammensat af følgende Beløb, hvor Tallene foran Additionstegnet angiver Ekspeditionsgebyret, Tallet bagved dette Tegn Førselsafgiften:

Takst:	1	2	3	4	5	6	7
	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre
Privatbanen ...	30 + 45	15 + 23	13 + 15	6 + 13	5 + 8	5 + 5	4 + 5
Statsbanerne ...	30 + 185	15 + 93	13 + 61	6 + 52	5 + 33	5 + 22	4 + 20
	60 + 230	30 + 116	26 + 76	12 + 65	10 + 41	10 + 27	8 + 25

medens Statsbanernes Takst for 120 km er sammensat saaledes:

60 + 210	30 + 105	25 + 69	12 + 58	10 + 38	10 + 26	8 + 23
----------	----------	---------	---------	---------	---------	--------

Af Tabet falder altsaa:

	1	2	3	4	5	6	7
	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre
Paa Ekspeditionsgebyret.....	—	—	1	—	—	—	—
— Førselsafgiften	20	11	7	7	3	1	2

Forskellen i Ekspeditionsgebyret (her kun i Takst 3) bæres med lige Dele af Banerne, Forskellen i Transportafgifterne i Forhold til Afstandene 20 km og 100 km. Tabet bliver herefter:

For Privatbanen.....	3,33	1,83	1,67	1,17	0,5	0,17	0,33
— Statsbanerne	16,67	9,17	6,33	5,83	2,5	0,83	1,67

og Banernes Andele i den samlede Takst:

Privatbanen	71,67	36,17	26,33	17,83	12,5	9,83	8,67
Statsbanerne	198,33	98,83	67,67	52,17	35,5	26,17	22,33
	270	135	94	70	48	36	31

Fragttabet, som baade for Privatbanerne og Statsbanerne gennemgaaende stiger med den samlede Transportafstand, bliver ved denne Fordelingsmaade ikke blot forskelligt paa de forskellige Takstklasser og Afstande, men for samme Afstand og Takstklasse igen forskelligt efter Afstanden paa den anden kontraherende Bane. Det bliver derhos størst for Statsbanerne, der gennemsnitlig har en længere Transportafstand end Privatbanen.

Til Belysning af Tabets Størrelse anfører man følgende Eksempel paa *Statsbanernes* Tab og dettes Stigning med Afstanden. Tallene angiver Tabet i Øre pr. 100 kg for Afstande paa 10, 60, 120 og 300 km i Forbindelse med en Transportafstand paa Privatbanen af 10, 20 og 40 km:

Takst:	1			2			3		
Privatbanens Afstand i km	10	20	40	10	20	40	10	20	40
	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre
10 km	3,5	1,0	—	2,0	0,83	—	2,5	1,0	0,5
60 —	8,57	15,0	24,0	5,14	8,25	12,0	3,93	5,75	8,9
120 —	15,69	28,29	49,5	8,31	14,57	24,75	6,04	9,93	17,0
300 —	19,35	36,56	68,82	9,68	18,75	34,41	6,31	11,75	22,56

4			5			6			7		
10	20	40	10	20	40	10	20	40	10	20	40
Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre
2,0	1,5	1,2	0,5	0,5	—	1,0	0,5	—	0,5	0,33	0,2
3,93	5,25	7,8	1,71	2,25	3,0	0,86	0,75	1,8	1,71	1,5	1,8
4,62	7,71	14,25	2,77	5,14	7,5	1,85	2,57	3,75	0,92	1,71	3,0
5,81	9,37	18,53	2,9	5,62	9,71	1,94	2,81	5,29	1,94	2,81	4,41

I Forbindelse med de Privatbaner, som for Tiden *ikke* har direkte Godsindskrivning med Statsbanerne, og hvor Statsbanerne altsaa faar deres fulde Lokaltakst, bliver Tabet selvfølgelig betydeligt større. Ved direkte Ekspedition til og fra Kolding Sydbaner vil Tabet saaledes, naar man regner med Privatbanens nuværende Takster, i Tilfælde af, at Transportafstanden paa Privatbanen er 30 km, være følgende pr. 100 kg for de nedennævnte Afstande:

Takst:	1	2	3	4	5	6	7
	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre
10 km	22,25	11,25	7,0	3,25	2,25	2,0	2,75
60 —	48,67	24,33	15,33	10,83	6,0	4,17	5,5
120 —	69,2	34,6	21,2	16,5	8,8	5,9	5,9
300 —	83,27	41,18	24,55	19,05	10,36	7,14	7,14

Om *Privatbanernes* Tab bemærkes følgende:

En Bane, der bruger Statsbanernes Takster, og som i den gennemgaaende Godsfærdsel giver samme Nedsættelse i Lokaltaksterne som Statsbanerne, vil for Afstande indtil 40 km i Forbindelse med Afstande paa Statsbanerne indtil 300 km lide Fragttab indtil følgende Beløb pr. 100 kg:

16,5	8,25	6,1	5,2	2,5	1,25	1,2
------	------	-----	-----	-----	------	-----

medens Privatbaner, som ikke for Tiden har direkte Godsindskrivning med Statsbanerne, vilde komme til at bære betydeligt større Tab. Kolding Sydbaners Tab vilde saaledes naa op til:

37,33	18,67	12,8	7,5	5,2	4,1	4,5
-------	-------	------	-----	-----	-----	-----

pr. 100 kg.

For Privatbaner, som helt eller delvis har lavere Takster end Statsbanerne, vil Forholdet derimod stille sig gunstigere. For de sydfynske Jernbaner, hvis Takster er lavere end Statsbanernes, vilde Tabet, naar man regner med Banens nuværende Lokaltakster, som oftest blive mindre end Tabet for Jernbaner med samme Takster som Statsbanerne, og for de korteste Afstande vilde der i mange Tilfælde fremkomme en Vinding.

For Afstande indtil 20 km i Forbindelse med en Afstand paa Statsbanerne af indtil 300 km vilde Forskellen pr. 100 kg mellem de sydfynske Jernbaners Andele af de nuværende gennemgaaende og deres Andele af de nye foreslaaede Takster svinge imellem:

en Vinding af	5	2,2	1,86	1,5	0,93	1,0	0,44
og et Tab af	1,5	1,0	0,5	0	0,21	0	0,17

For Afstande paa 40—50 km vilde Yderpunkterne mellem Vinding og Tab komme til at ligge fjernere fra hinanden. I Forbindelse med de korteste Afstande paa Statsbanerne vilde Vindingen for sydfynske Baner kunne beløbe sig til:

12,5	6,0	4,33	5,83	2,17	1,0	—
------	-----	------	------	------	-----	---

og Tabet i Forbindelse med de længere Afstande (indtil 300 km) naa op til:

18,9	9,29	6,06	3,71	2,74	1,14	1,77
------	------	------	------	------	------	------

Hvis de sydfynske Jernbaner samtidig med Gennemførelsen af Takstfor-
slaget antog Statsbanernes Takster, hvilket formentlig maatte være en Følge af
Reformen af de gennemgaaende Takster og vel ogsaa er forudsat af de nævnte
dernbaner selv, jfr. de af Driftsdirektøren anførte Eksempler, vilde Forholdet mellem
den Takstandel, de sydfynske Jernbaner nu oppebærer af de gennemgaaende Gods-
takster i Forbindelse med Statsbanerne, og deres Andel af de nye gennemgaaende
Takster stille sig væsentlig anderledes og *endnu gunstigere for de sydfynske Baner*.
Tabene vilde forsvinde paa de korte Afstande og formindskes betydeligt paa de
længere Afstande, og Vindingen vilde forøges.

Paa en Afstand af 20 km i Forbindelse med en Transportstrækning paa
Statsbanerne af samme Længde vilde Vindingen i Steden for:

Takst:	1	2	3	4	5	6	7
	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre	Øre
	5	2	1 ₅	1 ₅	0 ₅	1 ₀	0
blive	10	4 ₅	3 ₅	4 ₀	1 ₅	2 ₀	0 ₅

og *Tabet* paa samme Afstand paa Privatbanen i Forbindelse med en Statsbane-
afstand paa 60 km, der med Bibeholdelse af de nuværende Lokaltakster vilde
udgøre:

1 ₂₅	1 ₀	0 ₅	0	0	÷ 0 ₇₅ (Vinding)	0
-----------------	----------------	----------------	---	---	--------------------------------	---

blive til en Vinding af:

5	2 ₂₅	1 ₇₅	3 ₂₅	1 ₂₅	1 ₇₅	0 ₅
---	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	----------------

For en Afstand af 50 km paa Privatbanen i Forbindelse med en Afstand
paa Statsbanerne af 10 km vilde Vindingen

fra	12 ₅	6 ₀	4 ₃₃	5 ₈₃	2 ₁₇	0 ₁₇	÷ 1 ₁₇ (Tab)
-----------	-----------------	----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	----------------------------

vokse til:

17 ₁₇	8 ₁₇	6 ₆₇	8 ₀	3 ₀	1 ₁₇	÷ 1 ₃₀ (Tab)
------------------	-----------------	-----------------	----------------	----------------	-----------------	----------------------------

og for samme Afstand i Forbindelse med en Statsbanestrækning paa 120 km
vilde

Tabet	18 ₀₉	9 ₂₉	6 ₀₆	3 ₇₁	2 ₇₁	1 ₀₆	1 ₂₆
-------------	------------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

dale til:

6 ₄₁	3 ₃₅	1 ₀₃	÷ 2 ₂₄ (Vinding)	0 ₈₂	0 ₀₆	2 ₁₈
-----------------	-----------------	-----------------	--------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

Et Forslag, der medfører saa store Uligheder ved Fordelingen af den fælles Byrde, Takstreformen vilde paalægge Jernbanerne, maa man paa Forhaand anse for uantageligt. Hertil kommer, at den foreslaaede Fragtfordelingsmaaade vilde nødvendiggøre et uhyre Afregningsarbejde, som vilde gøre dens Anvendelse i Praksis overordentlig besværlig for ikke at sige umulig. Som Følge af, at Fragtandelene for den samme Transportstrækning paa den ene Bane vilde komme til at variere, alt eftersom Godset var bleven befordret over en længere eller kortere Strækning paa den anden Bane, maatte der for hver enkelt Takstklasse foretages en Udregning af Andelstal for hver enkelt Stationsforbindelse.

Men heller ikke selve Takstændringen anser man det for ønskeligt eller muligt at gennemføre.

Det Tab, som Gennemførelsen af de sydfynske Jernbaners Forslag vilde paaføre *de danske Jernbaner*, kan næppe anslaaes til et lavere Beløb end $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$ Million Kroner, og den Trafikstigning, som kunde ventes fremkaldt ved de lavere Takster, vilde efter al Sandsynlighed ikke faa et saadant Omfang, at den deraf flydende forøgede Indtægt blot tilnærmelsesvis kunde veje op imod dette Tab.

At de lavere Takster skulde sætte Jernbanen i Stand til i nogen nævneværdig Grad at fravriste Dampskibene Trafik, maa bestrides. Den Takstnedsættelse, der vilde følge af Forslagets Gennemførelse, vilde i den enkelte Forbindelse ikke blive større, end at Dampskibene sagtens kunde hævde sig i Konkurrencen. For Forbindelsen mellem Svendborg og København vilde saaledes Taksten for Fragtstykgods, som nu er 182 Øre pr. 100 kg for Partier paa under 500 kg og 125 Øre pr. 100 kg for større Partier, gaa ned til henholdsvis 155 Øre og 107 Øre pr. 100 kg, men det forenede Dampskibsselskabs Fragttakst for almindeligt Stykgods i Partier under 400 kg bevæger sig mellem 49 Øre og 130 Øre pr. 100 kg og ligger for større Partier mellem 49 Øre og 110 Øre pr. 100 kg.

Af det samlede Fragttab for Privat- og Statsbanerne vilde de sidste — selv ved en betydelig retfærdigere Fordeling end den af de sydfynske Jernbaner foreslaaede — altid komme til at bære Broderparten. Og Tabet vil for Statsbanernes Vedkommende ikke som for adskillige Privatbaners Vedkommende delvis kunne opvejes ved en Forhøjelse af Lokaltaksterne.

Det forekommer ogsaa Generaldirektionen, at det vilde være urigtigt at give Afkald paa en Del af det Overskud, hvormed der ved Forhøjelsen af Statsbanernes Takster er regnet, og som ogsaa er fremkommet. En Sammenligning af Indtægten af den gennemgaaende Godsforbindelse med Privatbanerne i de 9 første Maaneder af Aarene 1911 og 1912 viser, at den samlede Indtægt er gaaet frem, og at Statsbanernes Takstforhøjelse i dette Tidsrum har forøget deres Del af Indtægten med næsten $\frac{1}{2}$ Million Kroner. Dette Tal tyder ikke paa, at de nuværende Takster vil have den »absolut dræbende« Indflydelse paa den gennemgaaende Godstrafik, som de sydfynske Jernbaner forudser, og taler ikke for Nødvendigheden af den foreslaaede Reform.

Og dernæst tror man heller ikke, at Privatbanerne for deres Vedkommende vil være i Stand til at tilvejebringe de Betingelser, som kræves, og bære de Tab, det maatte tilfalde dem at bære, for at Tanken om ensartede Godstakster for Befolkningen ved Privat- og Statsbanerne skulde kunne føres ud i Livet.

Det er for Eksempel lidet troligt, at de Privatbaner, der væsentligst af økonomiske Grunde hidtil ikke har ønsket direkte Ekspedition af Gods, nu skulde være villige til at gaa med til en Ordning, som vilde paaføre dem et langt større Tab

end direkte Takster paa det paagældende Grundlag vilde berede dem, og det kan heller ikke ventes, at de Baner, som nu ikke har Statsbanernes Takster, vil stille sig velvilligt overfor Tanken om at antage disse Takster. Flertallet af de øvrige Privatbaner vil heller næppe vise sig begejstrede for en Plan, som uden Nødvendighed og uden paaviselig Fordel for dem paaligner dem et ikke helt ubetydeligt Fragttab.

Nogen *Nødvendighed* for Planens Gennemførelse kan i Virkeligheden ikke paavises. Den nuværende rationelle Ordning af Takstforholdene virker fuldt ud tilfredsstillende. Kravet om en Reform har aldrig lydt fra Forsendernes Kreds, men er rejst af enkelte Privatbaner, der — saaledes som de sydfynske Jernbaner — kan vente sig en Fordel af en Omordning.

Naar de sydfynske Jernbaner som en medvirkende Grund til Forslagets Fremkomst anfører, at den foreslaaede Ordning vilde bringe de Privatbaner, som har flere Overgangspunkter til Statsbanerne, den Fordel, at Godset altid kunde sendes ad den korteste Vej, hvorved de private Baner i visse Tilfælde vilde faa en længere Transportstrækning, saa er dette rigtigt, men denne Fordel vil de paagældende Baner ogsaa kunne opnaa, uden at der af den Grund behøver at foretages en saa gennemgribende Ændring i de gennemgaaende Takster. Hvis nemlig disse Baner henvender sig hertil og fremsætter Ønsker om en forandret Ledelse af Godset i visse Tilfælde, vil man sikkert kunne enes om en Ordning, naar Privatbanerne vil bære det Fragttab, som opstaar ved Opretholdelsen af den Regel, at Forsenderen altid kun skal betale den Fragt, der fremkommer ved Beregning ad den billigste Vej.»

Statsbanernes Sygekasser.

Ifølge Udvalgets egne Udtalelser byder Sygekasserne Statsbanernes **Per-Statsbanerne** sonale et meget betydeligt Gode, som saa vidt muligt bør bevares, men samtidig **Sygekasser.** mener Udvalget, at der maa lægges afgørende Vægt paa, at de to bestaaende Sygekasser for Personale ved Statsbanerne sammensluttes til *een* fælles Kasse med frivillig Adgang for *alle*.

Spørgsmaalet om en saadan Sammenslutning er — som Ministeriet bekendt — ikke nyt. Naar Generaldirektionen allerede tidligere i Skrivelse af 17. December 1906, 27684, har maattet fraraade en saadan i og for sig nærliggende, ogsaa fra Administrationens Side ønskelig Ordning, da har Grunden hertil alene været den Stilling, som Jernbanelægerne har indtaget til dette Spørgsmaal, og dersom Lægerne Synspunkt ikke senere maatte være ændret, vil Oprettelsen af en ny fælles Sygekasse, hvortil *alle* Statsbanernes Tjenestemænd skulde have Adgang, utvivlsomt være umulig. Lægerne er nemlig, som ofte fremhævet, kun gaaet med til vedblivende at behandle de ommeldte Sygekassers Interessenter efter samme Regler som hidtil under Hensyn til, at det drejer sig om gamle Etatskasser, om hvilke Lægerne har erkendt, at de paa ingen Maade kan sammenstilles med de statsanerkendte Sygekasser. Hvis derfor Ministeriet, uanset dets Bestemmelse i Skrivelse af 31. Januar 1907, E 255, efter Udvalgets Forslag maatte ønske at tage den omhandlede Sammenslutning under nærmere Overvejelse, vil det først og fremmest være nødvendigt at faa Klarhed dels over, hvorvidt Lægerne overhovedet vil gaa med til, at *alle* Statsbanernes Tjenestemænd kan være i den nye, fælles Kasse, dels om, hvorvidt Lægerne nu — i Modsætning til, hvad de tidligere har hævdet — med

Henblik paa deres Foreninger kan indrømme den eventuelle nye Kasse Tilsyn mod fast Honorar, da Sygekassens hele økonomiske Basis i modsat Fald vil blive fuldstændig forrykket; endelig maa der ved Forhandling med Jernbanelægeforeningerne skaffes Klarhed over disses Standpunkt i den ommeldte Henseende. — Det bør her bemærkes, at Ophævelsen af de bestaaende Sygekasser ogsaa derved vil støde paa store Vanskeligheder, at disse tillige er *Begravelseskasser*, over for hvilke Interessenterne staar med velerhvervet Ret til engang i Tiden at faa Begravelseshjælp. Det turde derfor medføre saa store praktiske Vanskeligheder at hæve de bestaaende Kasser paa een Gang, at man muligt maatte foretrække at lade dem uddø ved at standse Tilgang, men at dette vil være et stort Tab for alle Etatens ansatte, særlig for dem, der ikke kan komme i anerkendte Sygekasser, vil formentlig alle være enige om.

Udvalget anser det fremdeles for en nødvendig Forudsætning for, at den nye, fælles Sygekasse kan blive økonomisk befæstet, at Interessenterne gøres direkte interesserede i Kassens Økonomi, og at der paalægges dem Ansvar for Kassens Ledelse derigennem, at den faar Selvstyre.

Hertil skal man bemærke, at Statsbanernes Sygekasser jo i Virkeligheden allerede nu har Selvstyre, idet den af Generaldirektøren valgte Formand kun har een Stemme inden for Bestyrelserne, saaledes at hans Stemme kun er afgørende i Tilfælde af Stemmeligbed. Generaldirektionen indser derfor ikke, at der økonomisk vil vindes noget ved yderligere at lade Bestyrelsen selv vælge sin Formand, og dertil kommer, at det dog — saa længe Staten giver et saa betydeligt Tilskud til Kasserne som nu — maa anses for ganske urimeligt, om Staten ikke gennem Generaldirektøren valgte Formanden, der skal lede Forhandlingerne. En anden Ordning vil ogsaa være utænkelig, saa længe det betydelige Arbejde ved Sygekassernes Kontorforretninger med Ekspeditionen af alle løbende Sager udføres af Statsbanerne, hvor et helt Kontor er beskæftiget dermed.

Efter Generaldirektionens Formening vil man lettest og sikrest opnaa at gøre Medlemmerne interesserede i Kassens Økonomi ved at paalægge dem at betale en Del f. Eks. $\frac{1}{5}$ af Udgiften til Medicin, saaledes som vedtaget af Repræsentantskabet for den sjælland-falsterske Sygekasse. Det vilde derfor ligge nærmest, om Ministeriet vilde forlange en saadan Bestemmelse optaget i Statutterne for den jydsk-fynske Sygekasse — ogsaa under Hensyn til, at ensartede Regler bør være gældende for begge Kasser.

Med Hensyn til den forholdsvis store Sygelighed blandt Statsbanernes Personale — paa hvilket Forhold Generaldirektionen alt længe har haft sin Opmærksomhed henvendt — mener man, at en Bedring heri bedst vilde kunne opnaas ved Støtte fra Jernbanelægerne og gennem disses Samarbejde med Stationer, Værksteder m. m. Men ogsaa i denne Henseende maa det tillægges Betydning, at Sygekasserne er knyttede til Administrationen, der herigennem har Adgang til at træde i direkte Forbindelse med Jernbanelægerne, udstede Instrukser for dem o. s. v. At anvende valgte Tillidsmænd — som af Udvalget foreslaaet — til at føre Kontrol med de sygemeldtes Tilstand i Lighed med, hvad der er Tilfælde ved de statsanerkendte Sygekasser, lader sig derimod utvivlsomt ikke gøre i en Etatskasse, hvortil *alle* Statsbanernes Tjenestemænd over *hele Landet* har Adgang. Indførelsen af en saadan Ordning vilde i øvrigt betyde en saa stor Ændring i Sygekassernes hele Karakter, at talrige Medlemmer, særlig blandt de højere lønnede, der ved deres forholdsvis store Bidrag støtter Kasserne og derved økonomisk hjælper med til deres fortsatte Bestaaen, vilde træde ud.

At lade Tjenestemændene lide Afdrag i Lønningen under Sygdom, som

henstillet af Udvalget, vilde jo sikkert nok i høj Grad modvirke Sygeligheden, men en saadan Forholdsregel, der som bemærket i Betænkningen maatte gælde for alle Statens Tjenestemænd, forudsætter en hel ny Lønningsmetode og vilde derfor ikke kunne indføres uden en Ændring i Lønningsloven og forudgaaende Forhandling med Personalet.

Spørgsmaalet om gifte Kvinders Ansættelse eller Forbliven i Statsbanernes Tjeneste skal man ikke her komme nærmere ind paa under Hensyn til, at der overensstemmende med Ministeriets Skrivelse af 10. Januar d. A., 704, Brev Nr. 17, er nedsat et Udvalg til Drøftelse af Reglerne om gifte kvindelige Tjenestemænds Fraværelse i Barselstilfælde o. l., jfr. ogsaa den af Ministeriet i samme Skrivelse truffene Bestemmelse om, at Indgaaelse af Ægteskab ikke er uforeneligt med kvindelige Tjenestemænds Forbliven i Statsbanernes Tjeneste.

At den fælles Sygekasse i Tilfælde af fuldt Selvstyre selv burde udrede Udgifterne til Bestridelse af de med dens Virksomhed forbundne Kontorforretninger, synes naturligt og rimeligt, men det skal dog bemærkes, at den kritiske Kontrol, som af Udvalget tænkes ført af Kassens Revisorer, utvivlsomt vil være meget vanskelig at ordne, medens Kontrollen, saaledes som Sygekasseforholdene nu er ordnede, meget vel lader sig udføre fra Administrationens Side gennem den daglige Ledelse. Man skal i øvrigt i Anledning af Udvalgets Bemærkning, at Statsbanernes Styrelse bør beskikke den ene af Kassens Revisorer, henlede Opmærksomheden paa, at der i de foreliggende Forslag til nye Vedtægter allerede er optaget en Bestemmelse om, at Generaldirektøren vælger en af hver af Kassernes to Revisorer.

Med Hensyn til Kassens Indtægter har Udvalget foreslaaet, at de særlige Indtægter, som af Statsbanerne er overladte Sygekasserne, erstattes med et forøget Statstilskud. En saadan Ordning kan Generaldirektionen selvfølgelig intet have imod, og naar man i Skrivelse af 5. August 1911, 16918, vedrørende de nye Statutter kun har foreslaaet Indtægten »Græsleje« for den jydsk-fynske Sygekasse slettet og erstattet med et Tilskud fra Staten, da skyldes dette, at en saadan Ændring er tilstrækkelig til paa dette Punkt at opnaa den tilstræbte Ensartethed i Sygekassernes Statutter (§§ 12).

Om Statens Tilskud mener Udvalget, at Beregningen heraf kun bør ske i Forhold til de Interessenter, som i Henseende til Indtægt fyldestgør Betingelserne for Optagelse i de anerkendte Sygekasser. Hertil skal man bemærke, at man ved Fastsættelsen af de 80,000 Kr., der blev bevilgede paa Finansloven for 1904—05, fra alle Sider gik ud fra som givet, at Statsbanernes Bidrag burde beregnes i Forhold til *alle* Interessenter, ligesom man ogsaa ved alle de af Bestyrelserne stillede Forslag er gaaet ud fra det samme.

Hertil kommer, at Sygekasserne, saafremt de fremtidig skal yde Interessenterne de samme Goder som hidtil, utvivlsomt ikke kan bestaa økonomisk med det af Udvalget foreslaaede Tilskud. Ifølge Generaldirektionens ovennævnte Skrivelse af 5. August 1911 vilde Overskudet for Aaret 1910—11, jfr. Underbilag E., efter de nye Vedtægter kunne sættes til ca. 30,000 Kr. Nødvendigheden af et saadant Overskud paa den omhandlede Oversigt motiveredes ved den paa det daværende Tidspunkt forudsete uundgaaelige Forhøjelse af Lægernes Honorarer, og det har da ogsaa nu ganske rigtigt vist sig, at der derigennem vil paaføres Kasserne en Merudgift paa 15,000 Kr. aarlig fra den 1. April d. A., som fra 1. April 1915 utvivlsomt vil vokse med yderligere 15,000 Kr.

Paa nævnte Oversigt maatte Indtægterne — saafremt Udvalgets Forslag skulde være lagt til Grund — være sat betydeligt lavere samtidigt med, at Udgif-

terne vilde være stegne paa Grund af Administrationsomkostningernes Overgang til Kasserne. Ved Udarbejdelsen af Oversigten er man derhos gaaet ud fra, at Ministeriet, indtil det gøres til Pligt for Kommunerne at yde Interessenterne i Statsbanernes Sygekasser samme Moderation ved Sygehusophold, som tilstaas Medlemmerne af anerkendte Sygekasser, vilde godtgøre Sygekasserne Forskellen herved, ligesom man er gaaet ud fra, at der vil kunne træffes Aftale med Lægerne om Behandling af Interessenterne mod fast Honorar under de af Udvalget forudsatte Omstændigheder. Udvalget har i sin Betænkning erklæret sig enig med Generaldirektionen i, at det er af største Betydning at opnaa en Ordning, hvorved Sygekassernes økonomiske Forhold befæstes, men dette kan efter det foreliggende at dømme dog næppe siges at være Tilfældet med den af Udvalget foreslaaede Ordning. Generaldirektionen skal derfor tillade sig meget at anbefale, at Ministeriet vilde søge Kasserne tillagt det i Skrivelse af 5. August 1911 omhandlede Tilskud.

Udvalgets Forslag om, at der i Loven om anerkendte Sygekasser optages en Bestemmelse om, at de ubemidlede Medlemmer af Statsbanernes Sygekasser, som mister deres Stilling ved Statsbanerne uden at opnaa Pension, har Adgang til at overgaa som Medlemmer til en anerkendt Sygekasse, uanset at de paagældende paa vedkommende Tidspunkt muligt ikke opfylder de ellers fornødne Betingelser i denne Henseende, kan Generaldirektionen fuldstændig tiltræde.

I Anledning af Udvalgets Bemærkning om, at der i Vedtægterne bør optages en Bestemmelse, hvorefter Interessenterne ikke maa være Medlemmer af andre Sygekasser, eller at de i hvert Fald ikke derved maa kunne sikre sig større Indtægt pr. Dag end deres sædvanlige Lønningsindtægt, skal man henlede Opmærksomheden paa, at Sygepenge (Pengehjælp) ikke udbetales af Statsbanernes Sygekasser, men af Statsbanerne selv. I de derom gældende Pengehjælpsregler er der allerede optaget en Bestemmelse om, at Pengehjælpen i Tilfælde af, at vedkommende ogsaa er Medlem af en privat Sygekasse, kun udbetales med Fradrag af et saa stort Beløb, at den samlede Pengehjælp, som vedkommende oppebærer, ikke overstiger hans Dagløn. En Bestemmelse som den af Udvalget foreslaaede har som Følge heraf ikke sin Plads i Sygekasse-Statutterne.

Hvorvidt der i Sygekassernes Vedtægter, saaledes som Udvalget mener, bør optages Bestemmelser vedrørende Sygekassernes Opløsning, skal man ganske henstille, idet man dog bemærker, at saadanne Bestemmelser ikke findes i de bestaaende Sygekassers Statutter.

Med Tilfredshed har man set, at Udvalget fuldt ud har tiltraadt de herfra foreslaaede Bestemmelser dels om Administrationens Ret til at henvende sig til Jernbanelægerne og uden Vederlag indhente Erklæringer fra dem, dels om Valg af lægekyndigt Medlem, og man maa meget anbefale, at disse Bestemmelser fordres optagne i de nye Vedtægter. Men da disse Punkter netop er de eneste, paa hvilke der er Uenighed mellem Administrationen og Sygekassens Bestyrelse, og da de paagældende Stridsspørgsmaal, om hvis rette Løsning baade Generaldirektionen og Jernbaneudvalget samstemmer, alt længe nok til Skade for Interessenterne har forarsaget, at de haardt tiltrængte nye Statutter for Sygekasserne ikke er blevne gennemførte, synes det rimeligt at bibeholde Bestemmelsen om, at Ministeriet kan paabyde Forandringer i Vedtægterne for den jysk-fynske Sygekasse, og indføre denne Ordning ogsaa ved den sjælland-falsterske.

Med Hensyn til det af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg rejste Spørgsmaal om Ændring vedrørende Sygekassebidragene for Pensionister og Enker — principalt saaledes, at disse intet Bidrag skulde svare, subsidiært saaledes, at dette

skulde beregnes af Pensionen i Stedet for af den pensionsgivende Lønningsindtægt i de sidste 5 Aar — bemærker Udvalget, at det fremsatte Ønske synes meget naturligt. Naar det imidlertid betænkes, med hvilke økonomiske Vanskeligheder Sygekasserne har haft at kæmpe i de senere Aar, synes det efter Generaldirektionens Formening ingenlunde naturligt ved en saadan Foranstaltning netop paa nærværende Tidspunkt at paaføre Kasserne et meget betydeligt Tab af Indtægter, der, selv om kun det subsidiære Forslag blev gennemført, vilde udgøre ca. 14,000 Kr. aarligt.

Idet Generaldirektionen iøvrigt henholder sig til sin Indstilling i Skrivelse af 5. August 1911, J. Nr. 16918, skal man endnu en Gang henlede Ministeriets Opmærksomhed paa det Gode, som Statsbanernes Sygekasser gennem de mange Aar har været for Tjenestemændene og disses Familier, og paany fremhæve, at man overhovedet ikke kan anbefale nogen Ændring i de bestaaende Vedtægter, med mindre der i disses § 15 optages en Bestemmelse, hvorved der sikres Administrationen Ret til at henvende sig direkte til Jernbanelægerne og uden Vederlag indhente Erklæringer fra dem.

Afsluttende Bemærkning.

Som det vil fremgaa af ovenstaaende, har man gjort enkelte Punkter i Betænkningen under Afsnittet Statsbanernes nuværende Styrelsesform m. m. til Genstand for Udtalelse, uden at en saadan er forlangt af Ministeriet, men dette har været ganske nødvendigt for at klargøre Generaldirektionens Standpunkt. Derimod har man ikke ment at burde fremkomme med en ikke forlangt Udtalelse om andre Forhold, der er fremdragne af Udvalget, selv om dettes Bemærkninger i høj Grad kunde friste hertil. Dette maa ikke opfattes som Enighed med Udvalget. Man skal i denne Forbindelse særligt henlede Opmærksomheden paa Side 70 i Betænkningen, hvor der fremsættes Paastande, hvis Rigtighed sikkert ikke vil kunne godtgøres, og paa de ideligt foretagne Henvisninger til Mangel paa Økonomi, som i høj Grad modbevises ved det Overskud, som Statsbanerne bringer.

Man maa sluttelig nedlægge en meget bestemt Protest mod Udvalgets Udtalelse paa Side 13, 3die Stk., hvor det antydes, at Statsbaneadministrationen til Tider optræder paa en saadan Maade overfor Befolkningen, at denne med Rette har Grund til at besvære sig.

Denne Sag har været foretaget paa Fællesmøde den 17. ds. under Nr. 1695.

Det tilføjes, at Direktør *Raben* som tidligere Medlem af »Statsbaneudvalget af 1911« efter eget Ønske kun har deltaget i Forhandlingerne om det af Generaldirektionen stillede Forslag til en Nyordning af Baneafdelingen, hvilken Del af Forslaget han har tiltraadt.

Ambt.

Dansk Ingeniørforening

N. J. U. Andersen.

Bogsamling

Til

Ministeriet for offentlige Arbejder.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

~~Swedish~~ Ingeniörföreningens
Skriftnings.