

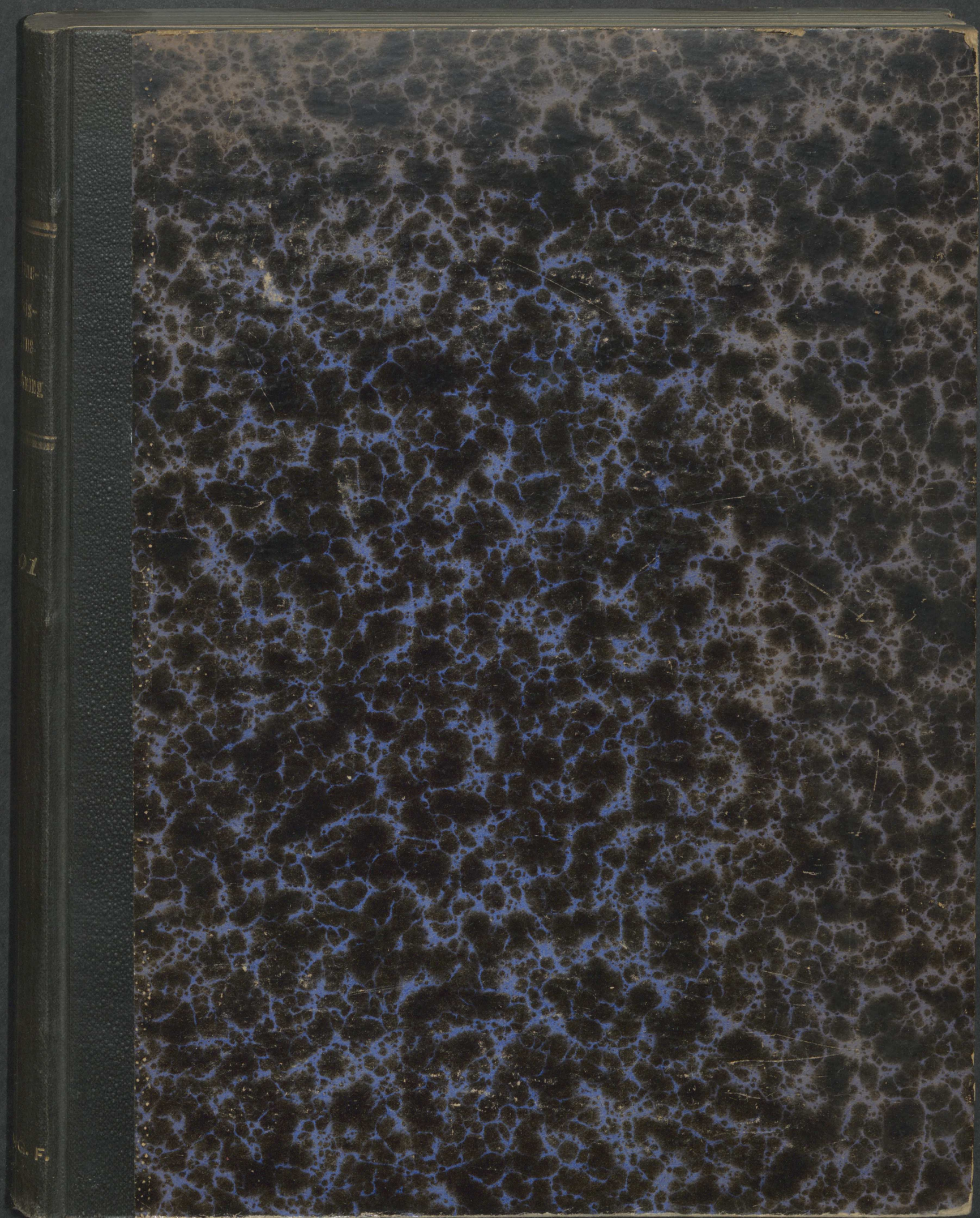
Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

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*



Printed by the
Government

625.12 Bet. -
Danmark (koll.)

656.2.

C. Jørgensen

Dansk Ingeniørforenings
Bogsamling.



BETÆNKNING

AFGIVEN AF

DEN I HENHOLD TIL LOV AF 26. MARTS 1898

§ 26 NEDSATTE

JERNBANekommission.



KØBENHAVN.

I KOMMISSION HOS UNIVERSITETSBOGHANDLER G. E. C. GAD.

J. H. SCHULTZ' UNIVERSITETSBOGTRYKKERI.

1901.

2 M

100

5. 27. 1



I Lov om Statsbanedriftens Ordning af 26de Marts 1898 § 26 er det bestemt, at Forslag til en Revision af Loven vil være at forelægge Rigsdagen, efter at en Kommission, bestaaende af 18 Medlemmer, hvoraf Indenrigsministeren vælger de 4, deriblandt Kommissionens Formand, Rigsdagens tvende Afdelinger hver 7 efter Forholdstalsvalgmaaden, først har behandlet Sagen og derover afgivet Betænkning. Kommissionen valgtes i Efteraaret 1898 og sammentraadte i Henhold til Skrivelse fra Indenrigsministeriet af 16de November 1898 til sit første Møde den 29de samme Maaned *). Foruden Spørgsmaalene efter Lov af 26de Marts 1898 er ved Skrivelse fra Indenrigsministeriet af 11te Februar 1899 endvidere henvist til Kommissionens Behandling Takstloven af 24de April 1896.

I Vinteren 1898—99 afholdtes en Række Møder, hvori dels Sagen i dens Almindelighed drøftedes, dels en Række Spørgsmaal opstilledes, hvis Besvarelse var fornøden for det videre Fremme af Kommissionens Arbejder.

Ved Siden deraf vedtoges det gennem Medlemmer af Kommissionen, bistaaede af særlige jernbanekyndige, ved Rejser i Udlandet at gøre sig bekendt med Jernbaneforholdenes Ordning paa saadanne Steder, der kunde have Betydning for vore Forhold, og da navnlig i Tyskland, England, Sverige og Norge. Disse Rejser fandt Sted i Løbet af Sommeren 1899.

De af Kommissionen til de forskellige Myndigheder stillede Spørgsmaal bleve med stor Omhyggelighed besvarede af disse. Besvarelserne forelaa i det væsentlige i Efteraaret 1899 og ere trykte i *Bilag A.* til nærværende Betænkning.

De til Belysning af Forholdene i Udlandet afgivne Beretninger ere trykte i *Bilag B.*

*) Kommissionens Medlemmer ere:

✕ Konferensraad H. N. Hansen, Formand, Kommitteret Rimestad, Telegrafdirektør Meyer, Trafikinspektør Skovsted — valgte af Indenrigsministeriet; Etatsraad N. Andersen, Direktør Kl. Berntsen, Godsejer Bluhme, Husejer P. Christensen, Redaktør Guldbrandsen, Cand. juris. G. Philipsen, Husmand L. Rasmussen — valgte af Folketinget; Etatsraad Breinholt, Etatsraad Gustav Hansen, Gaardejer H. C. Hansen, Konferensraad Koch, Ingeniør Lunn, Statsrevisor Madsen-Mygdal, Konsul Tolderlund — valgte af Landstinget. Kommissionens Sekretær har været: Kontorchef ved Statsbanerne N. J. U. Andersen. ✕

I *Bilag C.* er endelig meddelt dels forskellige efter Trykningen af *Bilag A.* fremkomne Oplysninger, dels enkelte til Kommissionen indgivne Henvendelser m. m.

Det videre Arbejde af Kommissionen er dels foretaget igennem 4 Udvalg, hvis Sammensætning findes angivet forrest i *Bilag A.*, dels i en Række af Fællesmøder. I disse er det vel paa flere væsentlige Punkter lykkedes at naa til en samstemmende Indstilling, men paa flere Hovedpunkter staa Anskuelserne, som det vil ses af den følgende Betænkning, delte i Kommissionen.

Kommissionen har stræbt at give de forskellige Forslag en saa nøjagtig Affattelse som muligt; men mange af dem, saaledes navnlig Lønforslagene, omfatte dog saa mangeartede Forhold, at de utvivlsomt ville trænge til Ændring og Udfyldelse paa enkelte Punkter; dette maa det være Administrationens Opgave at foretage, inden Sagen indbringes for Rigsdagen.

Til Kommissionen er indkommet en stor Mængde Andragender, der for den største Dels Vedkommende findes optagne i Betæknings-Bilagene. Kommissionen har behandlet disse Andragender i saa stor Udstrækning, som Forholdene have tilladt det. Naar nogle af disse dog ikke findes nærmere drøftede i Betænkningen, saa er Grunden dertil dels den, at de maatte siges at ligge udenfor Kommissionens Opgave, dels den, at de angik saa særlige Forhold, at det maatte være overladt til Administrationen at tage Stilling til dem.

Kommissionens Betænkning falder i følgende Afsnit:

Organisationssagen.
 Finansielle Forhold.
 Lønningssagen.
 Takstsagen.
 Forskellige Forhold.

ORGANISATIONSSAGEN.

	Side :
Den nuværende Organisation af Statsbanedriften og af Statsbaneanlægene.....	7
Kommissionens Bemærkninger om og Forslag til Forandringer i den nuværende Organisations- ordning	19
Kommissariatsvirksomheden. Tilsynet med Privatbanerne	38
Kommissionens Forslag.....	41
Særlige Bemærkninger af enkelte Medlemmer	50

Den nuværende Organisation af Statsbanedriften og af Statsbaneanlægene.

A. Statsbanedriften.

Grundlaget for Statsbanedriftens Organisation er Loven af 26. Marts 1898 om Statsbanedriftens Ordning, hvilken Lov med Hensyn til Organisationsbestemmelserne i det væsentlige er enslydende med Loven af 12. April 1892 om samme Sag. Sidstnævnte Lov traadte i Kraft den 1. April 1893, og man har altsaa nu i ca. 8 Aar haft samme Organisationsgrundlag. Bestemmelserne om Organisationen i fornævnte Lov findes i dens §§ 1—5, der ere saalydende:

§ 1.

„Statsbanedriften ledes af en Generaldirektør, der har Sæde i København. Til hans Medhjælp ansættes 2 Kommitterede.

§ 2.

Under Generaldirektøren henlægges:

- 1 Sekretariat,
- 1 Tarifikontor,
- 1 teknisk Kontor,
- 1 Trafikkontor,
- 1 statistisk Kontor,
- 1 Bogholderkontor,
- 2 Kassekontorer,

hvilke Kontorer hver især forestaas af en Chef. I Bogholderkontoret ansættes en Underbogholder og ved hvert af Kassekontorerne en Kassekontrolør.

Endvidere henlægges under Generaldirektøren Revisionen.

I denne ansættes:

- 3 Revisorer, samt
- 1 Forstander for Billet- og Blanketforvaltningen.

Den ene af Revisorerne er Leder af den samlede Revision.

§ 3.

Ledelsen af Driftstjenesten varetages af 5 under Generaldirektøren staaende Afdelinger:

- 1 Baneafdeling,
- 1 Maskinafdeling,
- 2 Trafikafdelinger,
- 1 Søfartsafdeling.

Hver af disse Afdelinger forestaas af en Afdelingschef, henholdsvis en Banechef, en Maskinchef, to Trafikchefer og en Søfartschef.

§ 4.

Under de i § 3 nævnte Afdelingschefer ansættes:

Under Banechefen: 1 Kontorchef, 10 Baneingeniører og 2 Telegrafingeniører.
 Under Maskinchefen: 1 Kontorchef, 4 Maskininspektører og 3 Maskiningeniører.
 Under Trafikcheferne: 2 Kontorchefer samt 9 Trafikinspektører.
 Under Søfartschefen: 1 Skibsinspektør samt 1 Maskininspektør.

Antallet af de under Afdelingscheferne ansatte Ingeniører og Inspektører kan forøges gennem de aarlige Finanslove.

§ 5.

Ved de aarlige Finanslove bestemmes Størrelsen af det Personale, der vil være at ansætte til Medhjælp for de i foranstaaende Paragraffer omhandlede Embedsmænd.“

Hertil slutter sig § 22 angaaende Regeringens Kontrol med Statsbanernes Regnskabsvæsen, hvilken § har følgende Ordlyd:

„Til paa Indenrigsministerens Vegne at føre Kontrol med Statsbanernes Regnskabsvæsen er ansat en Kontrolrevisor, der sorterer direkte under Ministeren. Han skal til enhver Tid have Adgang til at efterse de ved Statsbanerne førte Regnskabsbøger med Regnskabsbilag samt til at foretage Kasseeftersyn hos enhver ved Driften ansat Embeds- eller Bestillingsmand, der har Kasseoppebørsel for Driften.

Klager over Generaldirektørens Afgørelser og Decisioner i Regnskabssager forelægges Indenrigsministeren til Afgørelse gennem Kontrolrevisor.

Løvrigt fastsættes de nærmere Regler for Kontrolrevisors Virksomhed af Indenrigsministeren.“

Som det vil ses, angiver Loven kun Organisationens Rammer, og det har derfor været nødvendigt med Loven som Grundlag at fastsætte nærmere Bestemmelser for de enkelte Embedsmænds, Afdelingers og Kontorers Virksomhed. For at blive bekendt med Statsbanernes Organisation maa man derfor ogsaa undersøge disse administrative Bestemmelser, og det er efter en saadan Undersøgelse, at Kommissionen er i Stand til at give nedenstaaende Oversigt over, hvorledes Statsbanedriften, hvis Opgave det er at styre og drive Statsbanerne (herunder forskellige Søforbindelser), virker og arbejder.

Om **Ministeriets** Forhold til Statsbanedriften indeholdes intet i Lovens Organisationsbestemmelser. Denne Sag er ordnet administrativt, og, som det vil fremgaa af Bilag A Siderne 13—24 (Besvarelsen af Kommissionens Skrivelse Nr. 1 Punkt 1),

saaledes, at Ministeriet har forbeholdt sig den endelige Afgørelse i alle Sager, der ikke ere løbende. Enhver vigtig Sag skal altsaa forelægges for Ministeriet, og dette kontrollerer paa denne Maade Statsbanedriften og virker ved sine Afgørelser ind paa Hovedledelsen. Sagerne forebringes som Regel Ministeriet med en udtømmende skriftlig Redegørelse, dog konfererer Ministeren ogsaa direkte med Generaldirektøren, særlig i Sager af rent jernbaneteknisk Art. Ministeriet maa herefter siges at føre det overordnede Tilsyn med Statsbanedriften.

Iøvrigt skelnes ved Statsbanedriften ligesom paa alle større Banekomplekser i Udlandet mellem selve Styrelsen (den samlende øverste Myndighed) og Driftsledelsen (den Myndighed, som drager Omsorg for Udførelsen af den daglige Tjeneste).

Den Del af Virksomheden, som herefter udføres af **Generaldirektøren** og den ham tildelte Medhjælp eller af det saa kaldte **Generaldirektorat**, bliver i Hovedsagen:

- 1) Fastsættelsen af en bestemt Forretningsorden for Afdelingerne samt Ledelsen af Samarbejdet mellem disse.
- 2) Omsorg for, at alle Organer under Statsbanedriften udføre deres Gerning paa forsvarlig Maade.
- 3) Ordning af Personaleforholdene (herunder Pensions- og Understøttelsessager, Fribefordring m. m.)
- 4) Sammenstilling af Statsbanernes Driftsbudget (Finanslovens § 6) og Indstillinger om Bevillinger paa Finanslovens § 27.
- 5) Udarbejdelse af Befordringsbestemmelser og Tariffer for Banerne saavel i lokal Færdsel som i Forbindelse med andre Befordringsinstitutioner i Ind- og Udland, Forstaaelsen og Anvendelsen af disse Befordringsbestemmelser og Tariffer (herunder Reklamationer).
- 6) Fastsættelsen af Regler for Stationernes Regnskabsførelse.
- 7) Fastsættelse af Ekspeditionens Omfang paa de forskellige Ekspeditionssteder.
- 8) Afgørelse af Sager om Anlæg af nye Ekspeditionssteder, Sidespor m. m.
- 9) Endelig Afgørelse af Spørgsmaal vedrørende Anskaffelser, hvis Værdi overstiger 40,000 Kr.
- 10) Fastsættelse af bestemte Regler vedrørende Telegraf- og Signalvæsen.
- 11) Fastsættelse af Køreplaner og Bestemmelser om Togenes Gang.
- 12) Gensidig Vognbenyttelse med fremmede Baner.
- 13) Førelsen af Bogholderiet.
- 14) Modtagelse af Indbetalinger og Foretagelse af Udbetalinger vedrørende Statsbanedriften.
- 15) Udarbejdelse af statistiske Oplysninger vedrørende Statsbanedriften.
- 16) Varetagelse af Indtægts- og Udgiftsrevision, Afregning med fremmede Befordringsmyndigheder.
- 17) Ekspeditionsstedernes Forsyning med Billetter, Tryksager, Protokoller m. m.

Arbejdet udføres saaledes, at Generaldirektøren mellem sig og de to Kommitterede deler Behandlingen af de fornævnte Sager paa en nærmere bestemt Maade, for Tiden saaledes:

Generaldirektøren: Organisations-, Personale- og tekniske Sager samt Tilsynet med Afdelingerne.

Den ene Kommitterede: Køreplanssager, Sager vedrørende Telegraf- og Signalvæsen, gensidig Vognbenyttelse m. m.

Den anden Kommitterede: Budget- og Bevillingssager, Befordrings- og Tarifsager samt Sager vedrørende Bogholderiet, Kassevæsenet, Statistik og Revision.

I de Sager, som Generaldirektøren har overdraget de Kommitterede, optræde disse paa Generaldirektørens Vegne og træffe Afgørelse med eller uden Referat efter Sagens Beskaffenhed og Vigtighed. De Kommitterede maa altsaa siges at være Repræsentanter for Generaldirektøren paa det dem særligt overdragne Omraade.

For ikke at bebyrde Generaldirektøren og de Kommitterede med Afgørelse af Smaasager og derved mindske deres Evne til at beskæftige sig med større Ting, er det overdraget Cheferne for Sekretariatet, Tarifikontoret, det tekniske Kontor og Trafikkontoret i Generaldirektørens Navn hver for sit Omraade „efter Bemyndigelse“ at afgøre løbende Sager.

Iøvrigt finder Bearbejdelsen af Sagerne i alt væsentligt saaledes Sted i Generaldirektoratet:

Sekretariatet bearbejder:

Organisations- og Personalesager, Lønningssager, Sager, der angaa Fribefordring, Pensions- og Sygekassevæsen, de aarlige Driftsbudgetter og Forslag til særlige Bevillinger m. m.

Tarifikontoret bearbejder:

Befordringsbestemmelser og Tariffer saavel for den lokale Færdsel som for Forbindelse med andre inden- og udenlandske Befordringsinstitutioner, Sager, der fremkomme om Anvendelsen og Forstaaelsen af Tarifferne (herunder Reklamationer) m. m.

Det tekniske Kontor bearbejder:

Materielsager, Sager der angaa Telegraf- og Signalvæsen, Udvidelse af Banernes Anlæg, Anlæg af nye Ekspeditionssteder og Sidespor, Assurancevæsen. Endvidere saadanne tekniske Sager, i hvilke Generaldirektøren maa træffe en Afgørelse.

Trafikkontoret bearbejder:

Køreplanssager, Sager om gensidig Vognbenyttelse med fremmede Baner, samt saadanne Sager vedrørende Trafikken i Almindelighed, i hvilke Generaldirektøren maa træffe Afgørelse.

I Bogholderikontoret føres Statsbanedriftens Bogholderi, alle Anvisninger paa Kasserne udfærdiges i dette, ligesom det ogsaa paahviler dette Kontor at opstille Lønningslisterne for de maanedslønnede. De to Kassekontorer (hvoraf det ene er i Aarhus, det andet i København) modtage Indbetalinger og foretage Udbetalinger samt indkassere ethvert til Statsbanedriften skyldigt Beløb. Statistisk Kontors Virksomhed giver sig dels Udslag i den aarlige Driftsberetning, dels opgør Kontoret, hvor meget de til Statsbanernes Vognpark hørende Vogne gennemløbe, hvilke Opgørelser danne Grundlaget for Materiellets Eftersyn. Revisionen omfatter baade Indtægts- og Udgiftsrevision. Alle Instrukser vedrørende Stationernes Regnskabsvæsen udfærdiges derhos i Revisionen, og denne foretager Kasseeftersyn paa Stationerne samt opstiller Afregningerne med fremmede Baner. Den under Revisionen lagte Billet- og Blanketforvaltning sørger for Fremstilling af Billetter, Protokoller og Formularer m. v. til Brug paa Stationerne. I Kontorerne er ansat Fuldmægtige, Kontorassistenter og

Skrivere, under Billet- og Blanketforvaltningen desuden de fornødne Billettrykkere og Medhjælpere. Til Besørgelse af Budforretninger er ansat Bude.

Afdelingerne varetage, som foran bemærket, Driftstjenesten (den daglige Tjeneste), der falder i 4 Grene:

Banetjenesten,
Maskintjenesten,
Trafiktjenesten og
Søfartstjenesten.

Ved Banetjenesten forstaar man det Arbejde, Statsbanedriften lader udføre med det Formaal, at Banerne med deres Over- og Underbygning samt alle deres Anlæg til enhver Tid kunne være vedligeholdte i god og forsvarlig Stand og bevogtede tilbørligt.

Foruden Varetagelsen af denne Tjeneste paahviler det Banechefen at vaage over, at Statsbanernes Ejendomsgrænser respekteres, endvidere maa han, naar det forlanges, udarbejde Projekter og Overslag til Forandringer og Udvidelse af bestaaende Anlæg samt til nye Anlæg og bringe dem til Udførelse. Fremdeles har Banechefen at sørge for, at de til Banetjenestens Bestridelse fornødne Materialier, Redskaber, Inventarie- og Forbrugsgenstande anskaffes, hvorhos han fører Kontrol med Forbruget. Han aflægger Regnskab og opstiller Budgetforslag for Afdelingen, ligesom han ogsaa gør Forslag til særlige Bevillinger. I øvrigt har han at ordne, lede og tilse hele den ham underlagte Tjeneste.

Den overordnede Medhjælp, der gives Banechefen til Varetagelsen af foranstaaende Forretninger, er ved Loven bestemt til 1 Kontorchef, 10 Baneingeniører og 2 Telegrafingeniører. Antallet af Ingeniører kan imidlertid forøges gennem de aarlige Finanslove, og i de sidste Aar har der været bevilget Løn til en 11te Baneingeniør.

Kontorchefen forestaar det til Banechefens Bistand oprettede Kontor, i hvilket de Sager bearbejdes, som skulle afgøres af Banechefen. I dette Kontor gør den ene Baneingeniør Tjeneste, naar han ikke benyttes til særlige Hverv; i Kontoret er ansat Ingeniørassistenter, Fuldmægtige, Kontorassistenter, Tegnere, Skrivere og Bud.

Banechefen har i øvrigt til sin Bistand en Regnskabsfører og to Materialforvaltere. Under Materialforvaltningen er ansat Magasinformænd og Arbejdere.

Den egentlige Banetjeneste — altsaa Banernes Vedligeholdelse og Bevogtning — varetages af de 10 Baneingeniører, i hvilken Anledning Statsbanerne ere delte i 10 Banesektioner. Telegraftjenesten (herunder Sporskiftesikringen) er Baneingeniørerne uvedkommende og besørges af de to Telegrafingeniører, der hver forestaa en Telegrafsektion.

Under Banesektionerne er ansat Overbanemestere, i Reglen 4 à 5 ved de enkelte Banesektioner. Blandt Overbanemestrene skal der ved hver Sektion findes en bygningskyndig, hvem det paahviler at bistaa Baneingeniøren ved Tilsynet med Bygningerne paa Sektionen samt ved Forberedelse og Ledelse af de ved dem forefaldende Arbejder. De øvrige Overbanemestere have Tilsynet med Linien*). Til Kontorfor-

*) Plantøren ved Banerne benævnes dog ogsaa Overbanemester.

retningernes Udførelse tildeles der Baneingeniørerne Medhjælp ved Ansættelse af Kontorister under Banesektionerne, i Reglen 1 ved hver Sektion. Det daglige Tilsyn med Banelegemet (den daglige Strækningsrevision) foretages af Baneformænd, til Arbejder paa Banelegemet anvendes Banearbejdere, til Bevogtningen Led- og Signaltogtere. Ved Masnedsundbroen og Limfjordsbroen er ansat Brofogeder og Brokarle.

Under Telegrafingeniøren er ansat Ingeniørassistenter og Telegrafmestere samt fornøden Kontormedhjælp (Kontorister). Det paahviler Ingeniørassistenterne at bistaa Telegrafingeniørerne ved det overordnede Tilsyn og de vanskeligere Arbejder, medens de mere almindelige Arbejder udføres af Telegrafmestrene, af hvilke der er ansat 3 under den sjælland-falsterske og 4 under den jysk-fynske Telegrafsektion. Telegrafmestrene bistaas af Telegraformænd og Telegrafarbejdere.

Ved Maskintjenesten forstaas den Virksomhed, hvorigennem Statsbane-driften betjener sine Lokomotiver og i øvrigt sikrer sig, at den altid har det fornødne, i brugbar Stand holdte rullende Materiel (Lokomotiver og Vogne) til sin Raadighed. Driften af de til Materiellets Eftersyn og Vedligeholdelse fornødne Værksteder høre saaledes ind under Maskintjenesten.

Det er Maskinchefens Pligt at varetage den ovenfor beskrevne Tjeneste samt endvidere gøre Forslag, affatte Planer, Specifikationer og Overslag til nye Anskaffelser af Materiel, lade det bygge i Banernes Værksteder eller bortkontrahere Bygningen, i hvilket Fald fornøden Kontrol med denne føres. Endelig paahviler det Maskinchefen at underkaste alt Materiel de nødvendige eller foreskrevne Prøver, inden det tages i Brug. Fremdeles sørger Maskinchefen for de fornødne Materialanskaffelser, aflægger Regnskaber for Afdelingens Forbrug, opstiller Budgetforslag og Forslag til særlige Bevillinger for Afdelingen samt ordner, leder og tilser hele den ham underlagte Tjeneste.

Ved Loven er der givet Maskinchefen følgende overordnet Medhjælp til Forretningernes Varetagelse: 1 Kontorchef, 4 Maskininspektører og 3 Maskiningeniører. Antallet af disse sidste, som kan forøges gennem de aarlige Finanslove, er dog nu 4.

Kontorchefen forestaar det til Maskinchefens Bistand oprettede Kontor, i hvilket de Sager bearbejdes, som skulle afgøres af Maskinchefen. Ved Siden af Kontoret er oprettet en Tegnestue, der forestaas af en Maskiningeniør. I denne Tegnestue gøre en Ingeniørassistent, Konstruktører og Tegnere Tjeneste.

I Kontoret er ansat en Ingeniørassistent, Fuldmægtige, Kontorassistenter, Skrivere og Bud. Endvidere har Maskinchefen til sin Bistand to Regnskabsførere og to Materialforvaltere. Under de sidste er ansat Magasinformænd og Arbejdere.

Af de øvrige 3 Maskiningeniører forestaar den ene Centralværkstedet i København, den anden Centralværkstedet i Aarhus og den tredje Belysnings- og Opvarmningsvæsenet. I Værkstederne anvendes Ingeniørassistenter, Værkmestre, Værkførere, Haandværkere og Arbejdsmænd. Hos hver Værkstedsingeniør er ansat en Kontorist.

De 4 Maskininspektører føre Tilsyn med Vognmateriellet og Maskinerne samt varetage Lokomotivtjenesten, i hvilken Henseende Banerne ere inddelte i 4 Maskinsektioner. Ved de tre af Maskinsektionerne have Inspektørerne Ingeniørassistenter til Medhjælp, og til Besørgelse af Kontorforretningerne er der ansat Kontorister. Inspektøren for den Sektion, der omfatter Fyn, leder tillige Filialværkstedet i Nyborg.

I Tilsynet med Vognmateriellet bistaas Maskininspektørerne af Vognopsyns-

mænd, som have Vognsmørere (Depotarbejdere) til Assistance. I Tilsynet med Lokomotivtjenesten ydes Bistanden af Lokomotivmestere og Lokomotivformænd, i hvilken Anledning der er oprettet Lokomotivdepoter. Ved disse er ansat Depotarbejdere, hvis Virksomhed bestaar i at pudse, renholde, opfyre og i det hele passe Maskinerne. Selve Førelsen af Lokomotiverne besørger af Lokomotivførere og til disses Assistance er ansat Fyrbødere.

Ved Trafiktjenesten forstaar man den mangeartede og meget omfattende Virksomhed, hvorved Statsbanedriften løser sin særlige Opgave at befordre Personer, Gods og levende Dyr mellem Banestationerne.

Det paahviler de to Trafikchefer, af hvilke den ene leder Trafiktjenesten i Jylland og Fyn, den anden paa Sjælland og Falster, at sørge for, at den ovenfor beskrevne Tjeneste udføres paa forsvarlig Maade. Endvidere skulle Trafikcheferne sørge for, at de fornødne Forbrugsgenstande anskaffes, gøre Forslag til Forøgelse af Materiellet, naar det viser sig utilstrækkeligt, aflægge de fornødne Regnskaber, opstille Budgetforslag og gøre Forslag til særlige Bevillinger for Afdelingen samt i det hele ordne, lede og tilse den dem underlagte Tjeneste.

Den overordnede Medhjælp, der er givet Trafikcheferne til Varetagelse af de foran angivne Forretninger, bestemmes efter Loven til to Kontorchefer samt 9 Trafikinspektører. Antallet af Inspektører kan imidlertid forøges ved de aarlige Finanslove, og i de sidste to Aar har der været bevilget Lønning til en 10ende Trafikinspektør.

Kontorcheferne forestaa de Kontorer, som til Trafikchefernes Bistand ere oprettede i København og Aarhus. I Kontorerne er ansat Fuldmægtige, Trafikassistenter og Skrivere. Under hver Trafikafdeling er derhos ansat en Regnskabsfører og Materialforvalter. 1 af Trafikinspektørerne er til Disposition i det jydske-fynske Trafikdistrikt. Af de øvrige 9 gøre de 4 Tjeneste som Sektionsforstandere i det sjælland-falsterske, de 5 i samme Egenskab i det jydske-fynske Distrikt. Hele Bancnettet er nemlig inddeelt i 9 Trafiksektioner, og fra disse foregaar den stedlige Driftsledelse og Tilsynet med Driftstjenestens Udførelse for det Omraade, som Sektionen omfatter. Denne Tjeneste deler sig i to Hovedgrupper, nemlig Stations- og Togtjenesten.

Til Besørgelse af Stationstjenesten er hvert Ekspeditionssted normeret med et vist Personale. Den simpleste Form for et Ekspeditionssted er et Billetsalgssted. Her bestaar hele Tjenesten i at sælge Billetter til de nærmeste Stationer og modtage og afsende Frimærkepakker. Ved saadanne ansættes en Billetsælger (der lønnes med Provision). Ved Holdepladser og paa egentlige Stationer ansættes altid mindst 1 Ekspedient, men i øvrigt retter Betjeningen sig efter det Arbejde, der skal udføres paa Ekspeditionsstedet. Paa Københavns Station er foruden Stationsforstanderen ansat Overassistenter til Hjælp ved Stationsstyrelsen, som Forstandere for Billetkontorerne, Telegrafkontoret og Rundrejsebureauet, en Godsforvalter til Ledelse af Tjenesten i Fragtgodsekspeditionerne, Pakhusene og paa Godspladsen, Godsekspeditioner som Forstandere for Rejse-, Il- og Fragtgodsekspeditionerne, Trafikassistenter til Hjælp ved Togenes Ekspedition samt i de forskellige Kontorer, Telegrafister i Telegrafkontoret, Rangermestere og Rangerformænd til Pladstjenesten, Pakhusmestere og Pakhusformænd til Pakhustjenesten, endvidere Pakhus- og Plads-Overportører, Portører og Stationskarle til Medhjælp ved Rangering, Sporskiftning, Ind- og Udlevering af Gods samt i øvrigt forekommende Arbejder, Stationsbude, Stationskuske, Dørvogtere og Vægttere.

Togtjenesten inden for hver Trafiksektion ledes af den paagældende Trafikinspektør. Til Togenes Betjening er der ansat Togførere, Pakmestere og Konduktører. Togføreren har Ledelsen af Toget, Pakmesteren besørger Modtagelse og Aflevering af Gods, Konduktøren forretter Bremsebetjening og Billettering, hjælper ved Ind- og Udlæsning af Gods, Af- og Tilkobling af Vogne m. v.

Ved Søfartstjenesten forstaas den Virksomhed, der omfatter dels Betjeningen af Statsbanedriftens Skibe og Færger samt disses Vedligeholdelse og dels Betjeningen af forskellige Fyr, Fyrskibe, Bøjer, Vagere og andre Signaler.

Det er Søfartschefens Opgave at varetage Søruternes Drift samt endvidere gøre Forslag, affatte Planer, Specifikationer og Overslag til Anskaffelse af nyt Skibsmateriel, bortkontrahere Bygningen, føre Kontrol med denne, modtage Materiellet og underkaste det de nødvendige eller foreskrevne Prøver, inden det tages i Brug. En tilsvarende Kontrol udøver han, naar der foretages Reparationsarbejde paa Materiellet. Fremdeles sørger Søfartschefen for Anskaffelsen af de nødvendige Forbrugsgenstande til Afdelingen, aflægger Regnskaber for Forbruget, opstiller Budgetforslag og Forslag til særlige Bevillinger samt ordner, leder og tilser den ham underlagte Tjeneste.

Søfartschefen har til sin Bistand af overordnet Medhjælp en Skibsinspektør samt en Maskininspektør, derimod ingen Kontorchef, idet han selv forestaar det under Afdelingen henlagte Kontor, paa hvilket der er ansat en Fuldmægtig, Kontorassistenter, Skrivere og et Bud.

Skibsinspektøren bistaar Søfartschefen i Ledelsen af den daglige Drift af Dampskibs- og Færgefarten samt i Skibenes Vedligeholdelse, medens Maskininspektøren bistaar ved Tilsynet med Skibenes og Færgernes Maskinbetjening samt Vedligeholdelse af Maskiner m. v.

Skibenes og Færgernes Førelse varetages af Skibsførere, Maskintjenesten i Skibene og Færgerne ledes af Maskinmestere. Under Skibsførerne er ansat Styr- mænd, Bedstemænd og Matroser, under Maskinmestrene: Maskinassistenter, Overfyr- bødere og Skibsfyrbødere. Ved Skibs- og Færgebroerne udføres Tjenesten af Bro- formænd og Brokarle.

Tilsynet med og Udleveringen fra Depoterne er overladt Skibsførerne undtagen i Korsør, hvor en Kontorist fungerer som Materialforvalter. I København ere derhos en Del Forbrugsgenstande magasinerede og udleveres fra et af en Forvalter fore- staaet Depot.

Endelig hører under Statsbanedriftens Organisation Ansættelsen af en **Kon- trolrevisor**. I Loven af 12te April 1892 om Statsbanedriftens Ordning bestemtes det i § 24, at der af Regeringen skulde føres Kontrol med Statsbanernes Regn- skabsvæsen af en Kontrolrevisor, der sorterede direkte under Indenrigsministeren, og denne Bestemmelse gik uforandret over i Loven af 26de Marts 1898 (§ 22). Ord- ningen blev truffen, fordi det ikke lod sig gennemføre at faa Statsbanernes Revision ud- skilt fra Statsbanedriften og lagt under Finansministeriet, hvad der var en Del Stem- ning for i Rigsdagen.

Det nærmere med Hensyn til Kontrolrevisors Virksomhed vil fremgaa af den Instruks, som af Ministeriet for offentlige Arbejder er udfærdiget for ham under 23de April 1894, i Følge hvilken:

1. „Kontrolrevisors Tilsyn med Statsbanernes Regnskabsvæsen med alt dertil hørende føres i Overensstemmelse med de derom givne Love, Bevillinger og ministerielle Forskrifter. I dette Øjemed vil han have at iagttage følgende:

- a) I det Omfang, han anser fornødent, foretager han Eftersyn af Statsbanedriftens Regnskabsbøger og Regnskabsbilag, hvorhos han efter de aarlige Regnskabs Afslutning indsender dem til Ministeriet med Erklæring om, hvorvidt der fra hans Side haves noget derimod at erindre.
- b) Ligesom han til enhver Tid kan benytte sig af sin Ret til selv at foretage Kasseeftersyn hos ansatte, der have Oppebørsel for Driften, saaledes maa han stedse holde sig underrettet om Omfanget og Udfaldet af Generaldirektoratets Eftersyn af Kasse-, Lager- og Inventaribeholdninger, hvorhos han har Indseende med, at de gældende Bestemmelser om Kautionsstillelse for de fornævnte ansatte efterkommes.
- c) Han forelægger Ministeriet med sin Erklæring alle Klager, der maatte fremkomme over Generaldirektoratets Afgørelser og Decisioner i Regnskabssager.
- d) Han afgiver Erklæring over de Lønningsopgørelser og Pensioneringsspørgsmaal, som forelægges ham af Generaldirektoratet i Henhold til de derom af Ministeriet trufne Bestemmelser, i hvilket Øjemed han med Generaldirektoratets Bistand fører Fortegnelse over alle til enhver Tid fast ansatte med vedføjede Oplysninger om de disse Spørgsmaal vedrørende Momenter.

2. For saa vidt de Bemærkninger og Udsættelser, som Kontrolrevisor under Udøvelsen af det ham efter Post 1 paahvilende Tilsyn maatte meddele Generaldirektoratet, af dette findes ubeføjede og maatte give Anledning til, at det paagældende Spørgsmaal af Generaldirektoratet indbringes for Ministeriet, har Kontrolrevisor, saafremt saadant af Ministeriet anses fornødent, at afgive nærmere Erklæring over Sagen, ligesom han i øvrigt har dels at udtale sig over alle Statsbanernes Regnskabsvæsen vedkommende Spørgsmaal, som Ministeriet maatte finde Anledning til at forelægge ham, dels af egen Drift at gøre Indberetning, henholdsvis Indstilling om saadanne Forhold vedrørende de under hans Embede hørende Forretninger, som det af ham skønnes at være af Interesse for Ministeriet at komme til Kundskab om, eller som han ønsker forelagte Ministeriet direkte til Afgørelse.“

Paa Side 16 har man i korte Træk fremstillet den nuværende Administrationsordning.

Ministeriet for off. Arbejder.

Generaldirektøren og Medhjælpere (de Kommitterede og de forskellige Fagkontorer.)

Hovedledelsen af Driften:	Baneafdelingen.		Maskinafdelingen.		Trafikafdelingen for Sjælland og Falster.	Trafikafdelingen for Jylland og Fyn.	Søfartsafdelingen.	
Stedlig Ledelse:	10 Bane-sektioner.	2 Telegraf-sektioner.	4 Maskin-sektioner.	2 Værksteds-inspektioner.	4 Trafik-sektioner.	5 Trafik-sektioner.	1 Skibs- og	1 Skibs-maskin-inspektion.
Det udøvende Personale:	Overbane-mestere, Formænd, Bane-arbejdere m. fl.	Telegraf-mestere, Formænd, Telegraf-arbejdere m. fl.	Lokomotiv-mestere, Lokomotiv-formænd, Lokomotiv-førere, Fyrbødere m. fl.	Værk-mestere, Værkførere, Haand-værkere m. fl.	Stations-bestyrere, Ekspeditions-forstandere, Trafik-assistenter, Portører, Togbetjente m. fl.	Stations-bestyrere, Ekspeditions-forstandere, Trafik-assistenter, Portører, Togbetjente m. fl.	Skibsførere, Styrmand, Matroser m. fl.	Maskin-mestere, Maskin-assistenter, Fyrbødere m. fl.

Desuden fører Regeringen ved en direkte under Ministeriet ansat Kontrolrevisor Tilsyn med Statsbanernes Regnskabsvæsen.

B. Statsbaneanlægene.

Medens Rammerne for Statsbanedriftens Ordning ere lovbestemte, gælder noget tilsvarende ikke for Statsbaneanlægene. Man skal derfor først ganske kort angive, hvorledes Institutionen har udviklet sig.

Oprindelig var Ledelsen af Forarbejder til nye Jernbaneanlæg i Jylland og Fyn, Forberedelsen af Kontraktafslutninger om Udførelsen af vedtagne Anlæg samt det overordnede Tilsyn med de Arbejder, som kom til Udførelse, henlagt under Direktøren for de jydsk-fynske Statsbaner, under hvem der var ansat en Overingeniør til Medhjælp ved Varetagelsen af nævnte Gerning. Paa samme Maade var der ved det private sjællandske Jernbaneselskab under Direktionen ansat en teknisk Konsulent og Overingeniør ved større Udvidelser af ældre Anlæg eller Anlæg af nye Stationer ved de under Drift værende sjællandske Jernbaner.

Medens fornævnte Ordning bibeholdtes i Sjælland, ogsaa efter at de sjællandske Jernbaner vare overtagne af Staten, blev den i Jylland—Fyn ved Indenrigsministeriets Resolution af 18de August 1879 forandret derhen, at Overingeniøren ved de nye Arbejder kom til at sortere direkte under Indenrigsministeriet.

Da de sjællandske og jydsk-fynske Statsbaner i 1885 samledes under et Generaldirektorat, indtraadte der ikke nogen Forandring i Forholdet. Anlægsarbejderne i Jylland—Fyn varetoges som hidtil af den under Indenrigsministeriet staaende Overingeniør, medens den sjællandske Anlægs-Overingeniør ansattes under Generaldirektoratet.

Ved Loven af 12te April 1892 om Statsbanedriftens Ordning bortfaldt Embedet som Overingeniør for større Udvidelser paa Sjælland, og siden 1ste April 1893, da bemeldte Lov traadte i Kraft, have altsaa alle Arbejder vedrørende nye Anlæg baade i Jylland—Fyn og paa Sjælland maattet varetages af den oprindeligt kun for Jylland—Fyn ansatte Overingeniør.

Det er altsaa den for dette Embede i sin Tid fastsatte Ordning, der ligger til Grund for den Myndighed, som nu benævnes Statsbaneanlægene. Ordningen vil fremgaa af den af Indenrigsministeriet under 14de April 1869 fastsatte Instruks, se Bilag A Side 35 og 36, som altsaa maa læses under fornødent Hensyn til den ovennævnte indenrigsministerielle Resolution af 18de August 1879, se Bilag A Side 34, hvorved Overingeniøren som Følge af, at han kom til at staa direkte under Indenrigsministeriet, fik Paalæg om at gøre Indberetninger, Indstillinger o. s. v. til Ministeriet i de Tilfælde, hvor det efter Instruksen paahvilede ham at forelægge Sagerne for Statsbanedirektøren.

Af Instruksen vil det fremgaa, at Statsbaneanlægernes Opgave er Ledelsen af Forarbejder til nye Statsbaneanlæg og Udførelsen af de vedtagne Anlæg. Endvidere paahviler det Anlægene at deltage i de lovebefalede Besigtigelses- og Ekspropriationsforretninger og ved disse assistere den kongelige Kommissarius navnlig for saa vidt tekniske Spørgsmaal angaar. Anlægene ere derhos regnskabsførende over for Ministeriet for de til Anlægsarbejdernes Udførelse bevilgede Beløb, lige som de ogsaa føre det Bogholderi, der er fornødent i Anledning af tilstaaet Toldgodtgørelse for indførte Materialier.

Foruden ovennævnte Arbejder har Ministeriet i en Del Tilfælde overdraget Anlægene paa Regeringens Vegne at føre Tilsyn med Anlæg af Privatbaner, og endelig benytter Ministeriet Anlægene som teknisk Konsulent, naar der rejses Spørgsmaal om

nye Jernbaneanlæg eller lignende, og paalægger dem at anstille Undersøgelse og afgive Betænkning over Ønsker, der fremkomme i saa Henseende. Det nærmere herom vil fremgaa af den i Bilag A paa Siderne 31—34 aftrykte Skrivelse af 14de September 1899 fra Statsbaneanlægene til Indenrigsministeriet, navnlig Side 32 ad Skrivelse Nr. 3 og Side 33 ad Skrivelse Nr. 3 Punkt 1.

Anlæggenes Organisation falder i tre Led: 1) Overadministrationen, 2) Anlægsledelsen og 3) det stedlige Tilsyn med Anlæggenes Udførelse.

Overadministrationen af samtlige Arbejder føres af en Overingeniør, til hvis Bistand der er ansat en Kommitteret og oprettet et Hovedkontor, som forestaas af en Kontorchef. I Kontoret er ansat en Regnskabsfører, det fornødne tekniske Personale samt Kontormedhjælpere.

Anlægsledelsen varetages af Afdelinger. Det er disses Opgave at udføre de detaillerede Projekteringer og forestaa den detaillerede Ledelse af nye Anlæg, i hvilken Anledning de etableres paa de forskellige Steder i Landet, hvor Anlæg finde Sted. Der arbejdes med 4 Afdelinger, hvoraf de 3 hver forestaas af en Ingeniør, den 4de af en Arkitekt. Instruks for Afdelingsingeniører er aftrykt i Bilag A paa Siderne 38—40.

Det stedlige Tilsyn varetages af Ingeniør- og Arkitektassistenter, der som inspektionshavende stationeres paa de forskellige Steder, hvor der arbejdes. Instruksen for Ingeniørassistenter er aftrykt i Bilag A paa Siderne 40—43.

Overingeniøren for Statsbaneanlægene, den Kommitterede, Kontorchefen, Afdelingsingeniørerne og Arkitekten ere ansatte af Ministeriet. Regnskabsførere, Ingeniør- og Arkitektassistenter, Tegnere, Kontorarbejdere og andre assisterende antages af Overingeniøren, dog for Ingeniør- og Arkitektassistenternes Vedkommende først efter at Ministeriets Samtykke til Antagelsen er erhvervet. Paa Finanslovens § 27 bevilges hvert Aar 5,342 Kr. som Honorar til Overingeniøren og 6,000 Kr. til andre Udgifter vedrørende Administrationen af Statsbaneanlægene (altsaa nærmest til Kontorhold m. v.). Lønningen til de øvrige under Anlægene ansatte afholdes af de paagældende Bevillinger til nye Anlæg. En Fortegnelse over det ved Anlægene ansatte Personale findes i Bilag A paa Side 44. Af Fortegnelsen fremgaar det, at Udgiften til Personalets Lønning i 1899 udgjorde 84,802 Kr.

TEKNISK BIBLIOTEK

Danmarks tekniske Højskole

Kommissionens Bemærkninger om og Forslag til Forandringer i den nuværende Organisationsordning.

Den foran beskrevne Organisation af Statsbanerne og Statsbaneanlægene lider efter Kommissionens Mening af forskellige Mangler. Den er ret vidtløftig og som Følge deraf kostbar og uheldig i Henseende til Ordningen af det økonomiske Ansvar. Man maa derfor i forskellige Retninger anse Forandringer i den for nødvendige. Det skal saaledes straks paapeges, at der haves to særlige Overstyrelser, og at en stor Del af Centralgerningen ved Statsbanerne er overdraget de udenfor Styrelsen staaende Linieforvaltninger, som herved faa en overvejende Indflydelse paa Banernes Udgifter, uden at der samtidigt paalægges dem et virkeligt Ansvar for god Økonomi. Det ses derhos ikke, at der er faste Former for Samarbejdet mellem de forskellige ligestillede Myndigheder, og man kan ikke tro andet, end at der ved Tilvejebringelse af saadanne maa kunne skabes en simplere og mere besparende Forretningsgang paa mange Punkter.

Ved sit Arbejde i denne Sag har Kommissionen taget et væsentligt Hensyn til de Meddelelser, der foreligge om Forholdenes Ordning i Udlandet. Disse skulle dog ikke gengives her, men man henviser til de udførlige Beretninger, som foreligge i Bilag B til nærværende Betænkning.

Kommissionens Bemærkninger under nærværende Afsnit angaa følgende Forhold: 1) Statsbanernes Overstyrelse. 2) Organisationen af Trinene mellem Overstyrelsen og den daglige og stedlige Virksomhed. 3) Ministeriet; Kontrolrevisor. 4) Oprettelse af et Jernbaneraad.

1. Om Overstyrelsen.

Af de 2 Myndigheder, som Staten anvender til Styrelse af sit Jernbanevæsen, er Statsbanedriften selvfølgelig den største og den, under hvilken Hovedgerningen er lagt. Vil man derfor kun have en Myndighed til Statsbanevæsenets Administration, kan det ikke ske paa anden Maade end ved at lægge Statsbaneanlægene under Statsbanedriften. Som det vil fremgaa af det foran udviklede, have Statsbaneanlægene i Jylland—Fyn indtil 1879 været underlagt den daværende Statsbanedirektør, og paa Sjælland har Anlægsvirksomheden indtil 1893 været underlagt henholdsvis det sjællandske Jernbaneselskab, de sjællandske Statsbaner og Generaldirektoratet for Statsbanedriften. Saa vidt vides, var det paa Forslag af Direktøren for de jydsk-fynske Statsbaner, at Anlægene i Jylland og Fyn i 1879 bleve etablerede som særlig Myndighed. Grunden, som førte til dette Forslag, kender man ikke, men de større Forhold, som nu ere til Stede ved Statsbanedriften, og som have medført, at den Mand, der staar i Spidsen

for Banerne, kan lade en stor Del af Virksomheden lede af andre, gøre det sandsynligt, at de Betragtninger, som i 1879 førte til Anlægernes Udskillelse, nu ikke mere kunne gøres gældende, og man mener derfor ikke, at det ved Sagens Afgørelse bør tillægges Betydning, at man her i Landet i en Aarrække har fundet det rigtigt at lade Anlæg og Drift varetage af forskellige Myndigheder. Ved Afgørelsen af Spørgsmaalet bør man formentlig se bort fra det nuværende Forhold og kun se hen til, paa hvilken Maade en mere økonomisk, men tillige forsvarlig Ordning kan opnaas.

Efter de foran om Anlægernes Administration givne Oplysninger medføre deres Styrelse som selvstændig Institution ret store Bekostninger og kræver en fast Ramme af ikke faa overordnede Embedsmænd (1 Overingeniør, 1 Kommitteret, 1 Kontorchef, 3 Afdelingsingeniører, 1 Arkitekt) foruden Regnskabsfører, et forholdsvis betydeligt Antal Ingeniør- og Arkitektassistenter m. fl. Noget lignende kendes ikke andre Steder. Ved de fleste tyske Baner er Forholdet det, at Anlæg af nye Baner er underlagt Driftsdirektionen og udføres af en umiddelbart under samme staaende Bygningssektion, som med Ministeriets Samtykke i hvert enkelt Tilfælde oprettes af Hensyn til det paagældende Arbejde og nedlægges, saa snart Arbejdet er endt. Samtidig med Sektionens Oprettelse udnævnes en Sektionsingeniør til at forestaa Sektionen, og denne udstyres med det nødvendige tekniske og administrative Hjelpepersonale. Som Sektionsingeniør beskikkes i Reglen en af Banens Ingeniører, som altsaa for den Tid, han leder det paagældende Arbejde, er fritaget for sine øvrige Forretninger. Paa de engelske Baner anvendes 3 forskellige Maader for Nyanlæg. Enten kan Anlægget være underlagt Selskabets „Chief-Engineer“ (Banechef), der da udarbejder Projekterne og senere administrerer Udførelsen, idet hans Personale forøges saa vidt fornødent, eller der kan være ansat en særlig Overingeniør for nye Anlæg, der med sin Stab leder Projektering og Udførelse under Overtilsyn af Selskabets „Chief-Engineer“, eller Selskabet kan henvende sig til en privat Ingeniør og overdrage ham Projektering og Udførelse mod et Honorar (i Reglen $2\frac{1}{2}$ til 5 pCt. af Overslagssummen). I Norge og Sverige sortere Nyanlæg ligeledes under Statsbanernes Styrelse. For Sveriges Vedkommende skal dog bemærkes, at der midlertidig i Anledning af samtidig Bygning af 4 store Statsbanestrækninger ved kongelig Resolution af 22de December 1898 er oprettet en særlig Afdeling for disse Anlæg og Overdirektøren for Baneafdelingen konstitueret som Overingeniør.

Forholdene i Udlandet godtgøre saaledes, om end indirekte, at det er forvarligt ikke at have en særlig Anlægsstyrelse, og Spørgsmaalet om Anlægernes Stilling kan altsaa afgøres alene under Hensyn til, hvad der er mest økonomisk for Staten. Herom forekommer der imidlertid ikke Kommissionen at kunne være nogen Tvivl. Den Overadministration af Anlægsforretningerne, som nu varetages af en Overingeniør, en Kommitteret og Anlægernes Hovedkontor, maa kunne ske ved de Organer under Statsbanedriften, under hvilke Banetjenesten er lagt, naar disse forstærkes noget, og den Gerning, som nu varetages af de tre Afdelingsingeniører og Arkitekten — altsaa hovedsagelig de detaillerede Projektering og den detaillerede Ledelse af nye Anlæg — maa sikkert kunne besørges gennem Statsbanedriftens Baneafdeling, uden at der til Stadighed kræves 4 overordnede Embedsmænd hertil. Ved i højere Grad end nu at samle Ingeniørvirksomheden vil den enkeltes Arbejdskraft bedre kunne udnyttes, og man maa kunne indrette sig saaledes, at i alt Fald nogen Besparelse opnaas. Iøvrigt turde ogsaa praktiske Hensyn tale for at lægge Nyanlæg under Statsbanerne. Erfaringen om Driftsanlæggenes Hensigtsmæssighed indvindes af det Personale, som

bruger dem, altsaa Statsbanernes, og et godt Samarbejde mellem Statsbanedriften og Anlægene er derfor en Nødvendighed. Men det bedste Samarbejde opnaas utvivlsomt, naar begge Gerninger henlægges under samme Overstyrelse.

Gaar man dernæst over til Statsbanedriftens Ordning og begynder med den øverste Styrelse, falder det straks i Øjnene, at Styrelsen af Statsbanerne efter den nugældende Lov er overdraget en enkelt Person, Generaldirektøren, medens man ellers overalt finder et Lands Statsbaner underlagt en Kreds af Mænd, en Direktion, hvis nærmere Ordning kan være forskellig i de forskellige Lande. Ganske vist har Generaldirektøren her hjemme til sin Bistand to Kommitterede, men deres Stilling er ubestemt og fuldstændig afhængig af Generaldirektøren. Selvfølgelig udvikler der sig under saadanne Forhold, som det ogsaa fremgaar af de foran givne Oplysninger om den nuværende Ordning, i Praksis en vis Forretningsgang, men derved kan en virkelig Organisationsordning ikke blive staaende, navnlig da det er ganske usikkert, hvorledes Gennemførelsen til enhver Tid vil blive i det virkelige Liv. Dernæst staa Afdelingscheferne efter den nuværende Ordning sondrede fra Generaldirektoratet og træde kun igennem Indstillinger i Forhold til dette. Denne Vej er ikke alene omstændelig, men den lægger ogsaa Afgørelsen i alle vigtigere Anliggender ensidig hen til Generaldirektøren og fjerner Afdelingscheferne fra den egentlige Styrelse og det dermed forbundne Ansvar, ogsaa i økonomisk Henseende, hvad der neppe er til Gavn for Virksomheden. Generaldirektøren bør ikke være eneraadende, men samvirke med Afdelingscheferne i en Styrelse, i hvilken der dog sikres ham en vis Overvægt. Ved den nærmere Udførelse heraf maa det erindres, at der ved et større Banekompleks, foruden alle de Sager, som særligt vedrøre Personalet og Budgettet (altsaa Generaldirektørens Ressort i snævrere Forstand), findes 4 Hovedvirksomheder at varetage, nemlig Trafikanliggender, Baneanliggender, Maskinanliggender og Regnskabs- og Tarif-Anliggender. Meget taler altsaa for at ordne Sagen saaledes, at der i Stedet for den nuværende Generaldirektør, de 2 Kommitterede, de 5 Afdelingschefer samt Statsbaneanlægenes Overstyrelse (Overingeniøren og den Kommitterede) træder en fælles Direktion, Statsbanernes Hovedstyrelse. Denne Direktion maatte da sammensættes af 4 eller 5 Medlemmer, enten 1 Generaldirektør og 3 Direktører eller 1 Generaldirektør og 4 Direktører, eftersom man vilde lægge en af Hovedvirksomhederne under Generaldirektøren eller ikke. Den førstnævnte Ordning har været en Del paa Tale i Kommissionen, men er igen bleven opgivet, fordi man paa dette Punkt ikke ønskede at fremkalde Meningsforskel, og man er enedes om at lade Hovedstyrelsen bestaa af 5 Medlemmer, nemlig en Generaldirektør og 4 Direktører, hver med sit Omraade under sig, men saaledes at der finder Forhandling Sted i den samlede Direktion om alle vigtige Sager.

Ordner man den øverste Styrelse paa den angivne Maade, bliver det næste Skridt at bestemme Generaldirektørens Stilling i Styrelsen. Herom er det ikke lykkedes at tilvejebringe Enighed i Kommissionen.

Flertallet er af den Anskuelse, at Generaldirektøren skal være Direktionens Formand og Leder af dens Fællesforhandlinger, men at Direktionen iøvrigt skal være kollegial, saaledes at alle Sager, der foretages i samme, afgøres ved Afstemning. I Tilfælde af Stemmelighed skal det Forslag være vedtaget, for hvilket Generaldirektøren har stemt, og Generaldirektørens Overvægt sikres ved, at der gives ham Ret til at indstille enhver i Direktionen behandlet Sag til Ministerens Afgørelse. Ved denne Ordning forandres den nuværende Generaldirektørstilling fuldstændig. Virksomheden

ved Statsbanerne er imidlertid saa omfattende og af saa forskellig Art, at man ikke kan anse det for rigtigt fremdeles at lade den endelige Afgørelse af alle Sager ligge i en enkelt Mands Haand. Man mener, at de enkelte Direktører, som hver især forudsættes at være i Besiddelse af en betydelig Sagkundskab paa de af dem ledede Omraader, bør have Ansvar for den Del af Jernbanevirksomheden, som er underlagt dem, og at Generaldirektørens Virksomhed i Sager, der ikke angaa hans eget Omraade, væsentlig bør være af samlende og tilsynsførende Art, hvorfor han ogsaa bør kunne bestemme, at enhver Sag skal undergives Direktionsbehandling. Et godt og fyldigt Samarbejde indenfor Direktionen er imidlertid en Nødvendighed. Den ene Leder maa ikke være uvidende om, hvad den anden foretager sig, og der bør være Ensartethed og Plan i Arbejdet. Alle større Sager samt enhver Sag, der angaar mere end en Direktørs Forretningsomraade, skulle derfor forhandles i den samlede Direktion. Her falder særligt Generaldirektørens Virkefelt, idet det maa være en Opgave for ham som Direktionens Formand at sørge for den bedst mulige Behandling af Sagerne og deres fuldstændige Belysning, inden Afgørelse træffes. Naar Flertallet foreslaar Sagerne afgjort ved almindelig Afstemning, saa er Grunden hertil den, at det med Sikkerhed tør forventes, at en Meningsudveksling mellem Medlemmerne af en Direktion, der er sammensat som den foreslaaede, nok skal bringe det rigtige frem, og man maa foretrække denne Afgørelsesmaade fremfor — som andensteds — at lade Generaldirektøren afgøre Sagerne i Direktionen og henvise de øvrige Direktionsmedlemmer til Protokoltilførsel, naar de ikke billige den trufne Afgørelse, fordi en Stemmegivning, som til enhver Tid paa Grundlag af den førte Forhandlingsprotokol kan konstateres, vil bevæge Direktionsmedlemmerne til meget nøje at overveje en Sag, inden de afgive deres Stemmer for eller imod den, medens de, naar den anden Ordning træffes, ved en mere eller mindre vag Protokoltilførsel have Mulighed for at unddrage sig Ansvar. Hvis man paa den anden Side gør Generaldirektøren absolut afgørende i Direktionen, ser man ikke, at der opnaas nogen Forandring af det nuværende Forhold, der i og for sig forudsætter, at Generaldirektøren behersker alle Virksomhedsomraader indenfor Statsbanedriften.

Et Mindretal (N. Andersen, Breinholt, Meyer, Rimestad og Skovsted, af hvilke N. Andersen, Breinholt og Rimestad henvise til de særlige Bemærkninger Side 61 ff.) kan ikke tiltræde Flertallets Betragtninger, men er af den Anskuelse, at Generaldirektøren bør være den ansvarlige Leder af Statsbanernes Forvaltning, og at han som Følge deraf maa kunne træffe Afgørelse i enhver Sag, i hvis Behandling han ønsker at deltage. Paa den anden Side mener Mindretallet, at man bør sikre sig imod uoverlagte Afgørelser derved, at Generaldirektøren i enhver vigtig Sag kun kan træffe Afgørelsen i den samlede Direktion, efter at der har været givet Fagdirektøren Lejlighed til at fremstille Sagen for denne, og yderligere formenes det, at det bør gøres de tilstedeværende Direktører til Pligt, naar de ikke kunne tiltræde en af Generaldirektøren fattet Beslutning, da at lade deres afvigende Mening tilføre Forhandlingsprotokollen, af hvilken en Afskrift tilstilles Ministeren. Herved lægges der formentlig et tilstrækkeligt stærkt Baand paa Generaldirektøren, og Direktørerne gøres medansvarlige i Beslutningerne. Alle Sager, der angaa Personalets Ansættelse, Afskedigelse, Forfremmelse og Forflyttelse, anses det dog for rigtigst at lade afgøre ved Afstemning blandt Direktionens Medlemmer, idet det store under Statsbanedriften ansatte Personales Velfærd ikke bør være undergivet en enkelt Mands Skøn. I den af Flertallet foreslaaede Direktion bliver Generaldirektøren let til overs, medens Ansvar for ganske

forflygtiges. Det kan ikke være rigtigt, naar man anvender Direktører, der hver for sig ere Specialister i en bestemt Hovedgren af Jernbanetjenesten, at aabne en Mulighed for, at vedkommende Specialist og Generaldirektøren blive overstemte af de tre andre Direktører i en Sag, hvortil de sidstnævnte muligt kun have meget ringe eller slet intet Kendskab.

Det næste Spørgsmaal, der opstaar, er, hvilken Medhjælp der skal gives de enkelte Medlemmer af Direktionen. Man skal her begynde med Direktøren for Drifts-anliggenderne. Efter den Ordning, som Kommissionen har tænkt sig, vil der under hans Omraade blive lagt de Sager, som nu bearbejdes i Generaldirektoratets Trafikkontor, samt det centrale af de to Trafikchefers Gerning. De sidste to Embedsmænd ere nu hver udstyrede med et Kontor tildels til Varetagelse af disse Forretninger, og den ene har tillige en Trafikinspektør til Disposition. At oprette 3 Kontorer under Direktøren maa man imidlertid anse for unødvendigt. Der maa kunne foretages en passende Fordeling af Arbejdsstoffet saaledes, at to Kontorer blive tilstrækkelige. Dernæst mener man, at det vil være rigtigt at ansætte den nuværende Søfartschef under denne Direktør. Ved Afdelingernes Ophævelse bortfalder ogsaa Søfartsafdelingen, og den centrale Del af denne Virksomhed maa overgaa til Direktionen. Afdelingens Betydning er imidlertid ikke en saadan, at der for Kommissionen har kunnet blive Spørgsmaal om Opprettelsen af et særligt Embede som Søfartsdirektør, derimod turde det være naturligt at ansætte en Søfartschef under Driftsdirektøren. Statsbanernes Færger og Skibe ere Hjælpemidler til Driftens Varetagelse, og Søfartstjenesten bør indgaa som et Led i den øvrige Driftstjeneste. Som Hjælper herved samt ved Sager om Skibsmateriellets Fornyelse og Vedligeholdelse maa en søkyndig Mand kunne gøre Nytte, og naar Forholdet ordnes saaledes, at der ikke ansættes nogen Kontorchef under Søfartschefen, bliver Ordningen rimelig.

Et *Mindretal* (N. Andersen og Lunn) kan tiltræde Forslaget om at ophæve Søfartsafdelingen som selvstændig Administrationsgren, men Mindretallet anser det for uhensigtsmæssigt at henlægge Søfartsadministrationen under Driftsdirektøren, fordi det ikke kan antages, at denne Afdeling af Centraladministrationen ordentligvis kan raade over de fornødne tekniske Kræfter til paa fyldestgørende Maade at varetage de med Søfartsmateriellets Anskaffelse og Vedligeholdelse forbundne Forretninger. Mindretallet anser det for langt hensigtsmæssigere at henlægge Søfartsafdelingen med alt over- og underordnet Personale saavel som selve Søfartsmateriellet under Maskindirektøren, ganske paa samme Maade som det til Lokomotiv- og Værkstedstjenesten m. v. henhørende Personale og Materiel allerede er underlagt denne Direktør, fordi det maa forudsættes, at denne Afdeling af Statsbanernes Centralledelse til enhver Tid vil være bedst udrustet med de fornødne Betingelser for en god og forsvarlig Overledelse af dette kostbare og vigtige Led i Statsbanernes Driftsordning. Mindretallet forudsætter selvfølgelig, at Benyttelsen af Søfartsmateriellet med tilhørende Personale underlægges Driftsdirektøren paa samme Maade og efter lignende Regler, som gælde for Benyttelsen af det øvrige Driftsmateriel, medens man antager, at de under Søfartsafdelingen henhørende faste Anlæg, Dampfærgehavne med Tilbehør, og disses Vedligeholdelse, bør henlægges under Banedirektøren.

Under Direktøren for Baneanliggenderne maa henlægges Ledelsen af alle Anliggender vedrørende Banernes Vedligeholdelse og Bevogtning samt Ejendomssager, endvidere Udvidelse af alle Anlæg ved bestaaende Baner samt Anlæg af nye Statsbaner. Disse Gerninger varetages nu af Baneafdelingen, der har et Kontor til Raa-

dighed, og af Statsbaneanlægene, hvis overordnede Embedsmænd ere: 1 Overingeniør, 1 Kommitteret, 1 Kontorchef, 3 Afdelingsingeniører og en Arkitekt; desuden maa det erindres, at der i Generaldirektoratet for Tiden er et teknisk Kontor. Den ledende Virksomhed maa her for hele Omraadet varetages af Banedirektøren; denne Embedsmand vil herved faa en Del mere at gøre end den nuværende Banechef, men paa den anden Side opnaas der, ved at han bliver Medlem af Direktionen, et Mindre-arbejde for ham, idet det bliver unødvendigt om vigtigere Sager at brevveksle med Generaldirektøren. Under Direktøren bør henlægges to Kontorer, hver med sin Chef.

Den nødvendige Ingeniør- og Arkitektassistance vil det formentlig være rigtigst at bevilge paa de aarlige Finanslove, idet det ikke paa Forhaand med Sikkerhed kan siges, hvor stor teknisk Medhjælp der til enhver Tid kræves. Man kunde godt tænke sig, at den var forskellig fra Aar til Aar, efter Størrelsen og Omfanget af de foreliggende Arbejder. Et *Mindretal* (Formanden, N. Andersen, Breinholt og Rimestad) er dog her af den Opfattelse, at det vil være urigtigt ikke i Lovens Rammer at have en fast Anlægsingeniør og en fast Banearkitekt, idet man med stor Vished tør sige, at der til Stadighed vil være Brug for de nævnte Embedsmænd til Anlægsarbejder og til Overledelsen af Arkitektarbejdet. Et *Mindretal* (Lunn og Philipsen) tiltræder dette, for saa vidt Banearkitekten angaar.

Med Hensyn til Maskindirektørens Assistance er Kommissionen af den Tro, at man ikke bør foretage nogen Forandring, fordi man gør Maskinchefen til Maskindirektør. Under Afdelingen haves nu et Kontor, der forestaas af en Chef, en Tegnestue, der forestaas af en Maskiningeniør, Centralværksteder, som ledes af Maskiningeniører, og Belysnings- og Opvarmningsvæsenet med en Ingeniør som Chef. Ordningen synes rimelig, og man er ikke i Stand til at paavise, at Apparatet er for stort. Den førstnævnte Maskiningeniør og Ingeniøren ved Belysnings- og Opvarmningsvæsenet vil det dog formentlig være rigtigst at henvise til Bevilling paa Finansloven.

Hvad angaar Direktøren for Regnskabs- og Tarifsager skal man bemærke, at Ledelsen af Banernes Kasse- og Regnskabsvæsen, Bogholderi, Revision og Statistik, endvidere Billet- og Blanketforvaltningen samt Takst- og Tarifsager bør henlægges under ham.  For Tiden besørges denne Gerning af et Bogholderkontor, et Kassekontor i København og et i Aarhus, en Revision, et statistisk Kontor, en Billet- og Blanketforvaltning samt et Tarifikontor.

Kommissionen har ved et Udvalg særlig undersøgt Gerningen i disse Kontorer og faaet det Indtryk, at der overalt arbejdes med Omhu og Dygtighed. Paa den anden Side har Udvalget, for saa vidt angaar Regnskabsvæsenet (herunder Revisionen og Statistiken), fundet en alt for stor Omstændelighed, og Kommissionen kan ikke frigøre sig for den Tanke, at der i disse Virksomheder arbejdes med for stort Personale og udføres en Del Arbejde, som enten kunde spares eller uden Personalforøgelse faas udført paa Stationerne. At man ikke ser helt galt heri, synes ogsaa en Sammenligning med Antallet af ansatte i andre Styrelser Regnskabs- og Revisionskontorer at vise. I 1899 var der saaledes i de danske Statsbaners Bogholderkontor ansat 1 Bogholder, 1 Underbogholder, 2 Fuldmægtige og 20 Assistenten og Skrivere, i Revisionen 1 Overrevisor, 2 Revisorer, 7 Fuldmægtige og 92 Assistenten og Skrivere, i statistisk Kontor 1 Kontorchef, 2 Fuldmægtige og 26 Assistenten og Skrivere og endelig i Kassekontorerne 2 Kasserere, 2 Kassekontrolører, 2 Fuldmægtige og 10 Assistenten og Skrivere, i alt saaledes ved Regnskabsvæsenet 171 Personer. Ved de württembergske Statsbaner, hvis Indtægter ere dobbelt saa store som de danske Statsbaners, var der kun beskæftiget i alt 140

Personer i de tilsvarende Kontorer, og ved de badensiske Baner, hvis Indtægter vare $2\frac{1}{2}$ Gange saa store som de danske Statsbaners, udgjorde det tilsvarende Personale 211 Personer. Ogsaa har man det bestemte Indtryk, om end man ikke kan godtgøre det med Tal, at der til Regnskabs- og Revisionsgerning ved de svenske og norske Baner anvendes et forholdsvis mindre Personale. For Württembergs Vedkommende vides det, hvorledes Personal-Besparselsen er hidført. Man lader der det meste af Godsstatistiken udføre paa Stationerne og har decentraliseret Bogholderiet. Endvidere synes Kontrollen med Personindtægterne simplere end her i Landet. I de Stationerne i Württemberg tilstillede Billetkassebøger indføres den 1ste i hver Maaned Slutningsnumrene efter Billetbeholdningen. En Gang daglig gøres Billetkassebogen op, og ved Maanedens Udgang indsendes den til Revisionen tilligemed et Uddrag af samme, der kun omfatter Antallet og Arten af solgte Billetter samt Indtægten herfor. Her revideres Billetkassebøgerne og sammenholdes med Uddraget. At Stationerne virkelig føre de Billetter til Indtægt, som ere solgte, kontrolleres kun paa den Maade, at der en Gang om Maaneden paa Stationerne foretages et Eftersyn af en Embedsmand, der ikke har noget med Billetsalget at gøre. Denne kontrollerer da Rigtigheden af de i Billetkassebogen indførte Slutningsnumre og overbeviser sig ved Stikprøver om, at der ikke er solgt Billetter uden for Nummer. De indsamlede lokale Billetter benyttes overhovedet kun en Gang om Aaret til Kontrol. Som almindelig Regel afleveres de indsamlede Billetter til Trafikinspektionerne. Her frasorteres de Billetter, som vedrøre Forbindelsen med fremmede Baner, og indsendes til Revisionen, der bruger dem ved Prøvelsen af Regnskaber fra fremmede Baner. Alle de lokale Billetter blive derimod efter en Maanedes Forløb af Inspektionerne indsendte til Ødelæggelse. I de danske Statsbaners Revision ordnes alle indsamlede afbenyttede Billetter hele Aaret rundt, og alene herved beskæftiges 9—11 Assistenten og Skrivere. Det er ogsaa Kommissionen bekendt, at man ved de preussiske Statsbaner omgaas med Tanken om en Simplifikation af Revisionsarbejdet og Statistiken. For Revisionsvæsenets Vedkommende vil man der særlig virke hen til en fyldig flyvende Revision ved dertil under Direktionerne ansatte Kontrolører. Man gaar endvidere ud fra, at det højst er nødvendigt at ordne $\frac{1}{12}$ af de paa hver Station indsamlede Billetter og sammenholde dem med Regnskaberne. Det formenes derhos, at man kan begrænse det statistiske Arbejde ved kun at opgøre Antallet af befordrede Personer og foretage Indtægtsopgørelsen for de forskellige Klasser ved at opgøre en Maaned af Aaret, nemlig April. For at faa Aarsresultatet frem multipliceres de for April fastslaaede Tal med 12; den Forskel, der fremkommer for Oppebørslernes Vedkommende, naar man senere foretager en Sammenligning med den virkelige Aarsindtægt, af- eller tilføres i Forhold til de for April udfundne Tal, hvorefter man i samme Forhold retter Personantallet. Ogsaa med Hensyn til Godsstatistikens Førelse paatænkes Lettelser, som det dog her vil være for vidtløftigt at komme nærmere ind paa. Det anførte viser formentlig tilstrækkeligt, at her virkelig er et Felt, der trænger til Bearbejdelse. Kommissionen mangler imidlertid den fornødne Sagkundskab til at stille bestemte Forslag til en hensigtsmæssig Omordning, og den maa i det hele taget formene, at det vil være saa godt som umuligt for udenforstaaende at gribe ind. Derimod maa Statsbanernes egen øverste Styrelse kunne træffe det rette, og man lægger derfor stor Vægt paa, at der ansættes en selvstændig Direktør for denne Afdeling af Styrelsen med den Opgave at omordne og simplificere de derhen hørende Forhold. Denne Fremgangsmaade udelukker, at man kommer ind paa nu at udskille Statsbanernes Revision fra

Statsbanedriften og lægge den under Finansministeriet, hvad enkelte af Kommissionens Medlemmer have været stærkt stemte for. Gør man dette nu, er det nemlig klart, at man aldrig opnaar den attraaede Simplifikation, tværtimod hidfører man en Fordyrelse paa mange Punkter. Som Revisionen nu er indrettet, er den for Udgifternes Vedkommende en forudgaaende Revision, og med Indtægtsrevisionen er forbunden al Afregning med de fremmede Baner. Lægges hele Revisionen under Finansministeriet, ligger det i Sagens Natur, at Udgiftsrevisionen ikke mere kan blive forudgaaende. Følgen heraf vil blive, at Banerne selv i deres Bogholderkontor maa indrette sig en Slags Udgiftsrevision, og navnlig vil det blive nødvendigt at revidere alle Lønningslister, inden Udbetaling finder Sted, idet Ansvarer paa Grund af den senere vanskelige Berigtigelse bliver for stort, hvis en saadan Revision ikke finder Sted. Ordningen af Forholdet til de fremmede Baner vil sikkert ogsaa vidtløftiggøre Arbejdet, idet Statsbanestyrelsen ikke kan være uden Medbestemmelsesret og Indflydelse paa de paagældende Forhold. Endelig vil der højst sandsynligt udvikle sig en ret betydelig Korrespondance mellem Statsbanestyrelsen og Finansministeriets Revision, som vil kræve baade Tid og Arbejde begge Steder og som Følge deraf koste Penge. Overhovedet er det vist nok uden for al Tvivl, at den under Statsbanestyrelsen henlagte Revision er mere hensigtsmæssig end en Revision under Finansministeriet; den førstnævnte vil til enhver Tid kunne være mere sagkyndig, den vil være billigere og som en hurtig Revision mere betryggende end den sidstnævnte. Den eneste Grund til at ønske Revisionen udskilt fra Statsbanestyrelsen er den, at Revisionen over for Handlinger og Ordre, udgaaede fra Generaldirektøren, vil være vanskeligere stillet, end naar den staar som en Statsbanestyrelsen sideordnet Autoritet. Denne Mangel, som man hidtil har afbødet ved at lade Regeringen gennem en direkte under Ministeren sorterende Kontrolrevisor føre Kontrol med Statsbanernes Regnskabsvæsen, bortfalder imidlertid, naar man etablerer en Direktion, i hvilken alle større Sager skulle behandles, samtidigt med at man gør Generaldirektøren tilsynsførende med Fagdirektørernes Embedsførelse. Kontrollen med, at Direktionen ikke paa det økonomiske Omraade overskrider sin Myndighed, bør herefter kunne føres af Ministeriet, og Statsrevisionen har i sin Magt at overbevise sig om, hvorvidt Lovgivningen og Bevillingerne ere overholdte eller ikke. Kommissionen mener derfor ogsaa, at det vil være gør ligt at inddrage Kontrolrevisor-Stillingen.

For Tiden haves to Kassekontorer, et i København og et i Aarhus. Kommissionen mener ogsaa her, at en Indskrænkning maa kunne finde Sted. Af Hensyn til Lønningsudbetalingerne og de mange Udbetalinger til private kan det vist nok være nødvendigt at have en Hovedkasse i København, men at have desforuden et Kassekontor i Aarhus er formentlig urigtigt. Den eneste Grund til at bevare Kassen i Aarhus skulde være den, at Pengesendelsen fra og til de jydsk-fynske Stationer til og fra Hovedkassen i København kan siges at være noget besværlig, men der vil formentlig ikke være det fjerneste til Hinder for, at Banerne ordne sig med Banker i Jylland og Fyn om at modtage Indbetalinger og foretage Udbetalinger. Ogsaa paa dette Omraade bør Regnskabsdirektøren kunne skabe en anden Ordning end den nuværende.

Hvad statistisk Kontor angaar er *Flertallet* af Kommissionens Medlemmer af den Anskuelse, at det bør bortfalde. Meningen hermed er dog ikke, at man vil forlange, at Statsbanerne skulle ophøre med at føre Statistik, men kun at tilkendegive, at man ønsker en væsentlig Indskrænkning i de statistiske Arbejder i Forbindelse med en Omordning af Arbejdsmaaden, saa at Gerningen udføres med et langt mindre Per-

sonale end det for Tiden i Kontoret ansatte (ca. 30 Personer). Sker dette, vil det imidlertid være unødvendigt at have et særligt statistisk Kontor, idet man vil kunne lægge Statistikgerningen under Revisionen.

Et *Mindretal* (Formanden, N. Andersen, Breinholt og Rimestad) kan vel samstemme i, at de statistiske Arbejder udføres med Anvendelse af saa ringe en Arbejdskraft som vel muligt, men maa holde for, at Gerningen ikke hører hjemme under Revisionen, hvorfor det særlige statistiske Kontor foreslaas bibeholdt.

Et *Mindretal* (Meyer og Skovsted) kan kun slutte sig til Flertallets Anskuelse under den Forudsætning, at de statistiske Arbejder reduceres meget betydeligt.

Under Gerningen i Direktionen maa endnu omtales de Sager, som nu ere henlagte under Sekretariatskontoret, nemlig Budgettets Opstilling, Bearbejdelsen af Organisationssager, Personalesager, Pensions-, Understøttelses-, Forsikrings- og Sygekassesager, Uniformerings- og Fribefordringssager. Disse Sager kunne vanskelig lægges under Fagdirektørerne, og man tror derfor, at det vil være den bedste Ordning ogsaa fremtidigt at lade dem være lagt direkte under Generaldirektøren og i den Anledning under ham oprette et Kontor, i hvilket disse Sager kontormæssigt behandles. Dette vil med andre Ord sige, at man lægger det nuværende Sekretariatskontors Virksomhed, saaledes som den nødvendigvis maa begrænses ved Direktionsordningen, under Generaldirektøren.

Endelig skal man under dette Afsnit nævne, at Kommissionen finder det urigtigt under Hensyn til de i Bilag A paa Siderne 30—53 givne Oplysninger, at Medlemmerne af Direktionen uden for deres Embedsgerning skulde kunne paatage sig noget Arbejde her i Riget ved Jernbaner eller ved Jernbaneanlæg eller for Befordringsmyndigheder, som konkurrere med Statsbanerne, eller for Selskaber eller private, der staa i Kontraktsforhold til Statsbanerne. Bestemmelsen bør i Almindelighed ogsaa være gældende for andre Embedsmænd under Statsbanestyrelsen, men da man ikke fuldt ud kan overse Rækkevidden heraf, mener man ikke, at der ogsaa for disses Vedkommende i Loven bør optages et udtrykkeligt Forbud mod at paatage sig saadant Arbejde, men tror, at det vil være tilstrækkeligt at henvise Sagen til Ministerens Afgørelse. Tilsvarende Bestemmelser bør ogsaa gælde for det ved Linietjenesten beskæftigede Personale.

2. Organisationen af Trinene mellem Overstyrelsen og den daglige og stedlige Virksomhed.

Medens der med Hensyn til den øverste Statsbanestyrelses Ordning kun paa et enkelt Hovedpunkt er forskellige Anskuelser blandt Kommissionens Medlemmer, gør der sig angaaende den stedlige Ledelse to stærkt afvigende Meninger gældende. Begge mødes dog i Ønsket om en stærkere stedlig Decentralisation.

✱ *Flertallet* foreslaar Indførelsen af en organiseret Distriktsinddeling, som tilvejebringes ved Etablering af 4 faste Distriktsstyrelser, hver med en Overtrafikinspektør, en Overbaneingeniør og en Maskininspektør som Medlemmer. Under Distriktslederne skulde derhos ansættes det fornødne Antal Trafikinspektører, Baneingeniører og Maskinassistenter, men kun som Repræsentanter for Distriktsbestyrerne.

Mindretallet (Formanden, N. Andersen, Bluhme, Breinholt, G. Hansen og Rimestad, af hvilke N. Andersen, Bluhme, Breinholt og Rimestad henvise til deres særlige Bemærkninger) mener derimod, at den rette Vej er den at bevare

den bestaaende Ordning, ved hvilken den stedlige Ledelse udføres af Sektionerne (Trafik-, Bane- og Maskinsektionerne), men udvikle den videre, dels ved at gøre Sektionerne mere selvstændige, dels ved at søge tilvejebragt fornødent Samarbejde mellem dem. Trafikgerningen skulde herefter deles mellem 8 à 9 Driftssektioner, Banevirksomheden mellem 8 à 10 Banesektioner og Maskinvirksomheden varetages af 4 Maskinsektioner, medens Samarbejdet skulde tilvejebringes ved, at Banerne inddeles i et vist Antal (muligt 4) Distrikter, hver med sin Distriktsledelse, sammensat af alle de i Distriktet ansatte Sektionsledere med en enkelt af dem som Forretningsleder. I denne Distriktsledelse skulde da alle Sager, som angaa mere end en Tjenestegren, samt Sager af almen Interesse for Distriktet forhandles. ✓

De to Forslag findes formulerede nedenfor paa Siderne 44—46.

Flertallet udtaler til Grund for sin Opfattelse følgende:

Den stedlige Ledelse af Banernes Drift er for Tiden underlagt 9 Trafikinspektører, 10 Baneingeniører og 4 Maskininspektører, der hver forestaa henholdsvis en Trafiksektion, en Banesektion og en Maskinsektion. Det er en naturlig og uundgaaelig Følge af denne stærke Udstykning, at den egentlige afgørende Myndighed i de mangfoldige daglig forekommende Driftsspørgsmaal maa ligge hos den samlende centrale Autoritet; for Sager vedrørende den egentlige Drifts- og Færdselstjeneste altsaa hos de to Trafikchefer i København og Aarhus, for Sager vedrørende Banernes Bevogtning og Vedligeholdelse og Sager vedrørende Lokomotivtjenesten og det rullende Materiel hos henholdsvis Banechefen og Maskinchefen i København.

Det er imidlertid Sektionscheferne (Trafikinspektør, Baneingeniør m. m.), med hvilke Befolkningen kommer i Berøring, og det er ligeledes disse Mænd med deres nøje og indgaaende Kendskab til de forskellige Egenes Produktions- og Afsætningsforhold, der bedst kunne varetage de Interesser, som Banerne skulle tjene paa den for disse mest økonomiske Maade.

Den nuværende Ordning af Distriktsledelsen har endvidere den Ulempe, at den gør Forretningsgangen imellem Generaldirektoratet og de lavere Myndigheder besværlig. Enhver Sag og ethvert Forslag, der fremsættes eller udarbejdes af en lokal Banemyndighed, skal passere en Række af Kontorer, forinden den foreligger saaledes belyst, at Generaldirektøren vil kunne træffe sin Afgørelse.

Det er klart, at en tung og besværlig Forretningsgang, der er en nødvendig Følge af Myndighedens Centralisation, i høj Grad bidrager til at forsinke en Sags Afgørelse, og at meget Arbejde vilde kunne spares, naar dels Afgørelsen kunde falde paa et tidligere Trin end i selve Generaldirektoratet, dels Sagen overhovedet ikke krævede Behandling i saa mange Kontorer.

Det skal endvidere fremhæves, at Manglen paa tilstrækkelig Myndighed hos de egentlige lokale Ledere af Driften nødvendigvis maa formindske disses Følelse af Ansvar og svække Initiativet.

Flertallet mener derfor, at en Ændring i Ordningen af den lokale Styrelse bør gaa ud paa at tilvejebringe en større Decentralisation af Myndigheden og en større Simpeltid i Forretningsgangen.

Dette Maal mener man kan naas dels ved fuldstændigt at ophæve det ene administrative Led mellem Generaldirektøren og de egentlige Ledere af den lokale Tjeneste (Trafik-, Bane- og Maskininspektør) og dels ved at indskrænke Antallet af de sidstnævnte, saaledes at Omfanget af den Banestrækning, hvis Drift de lede, bliver saa stort som muligt uden dog at blive saa stort, at de tabe det nøje og indgaaende Kendskab til alle Forhold paa deres Distrikt, til dets Afsætnings- og Produktionsforhold, til det dem underlagte Personale, til Institutioner og ledende Mænd i de paagældende Egne.

Et Antal af fire Distrikter antages passende for Statsbanernes nuværende Kilometerantal, for Trafikens nuværende Størrelse og for Landets geografiske Forhold; ved et saa indskrænket Antal Distrikter vil den foran omtalte Centralisation af Styrelsen, der er nødvendig ved den nuværende Ordning med de mange Distrikter, kunne undgaas, og de ny Distrikters Chefer uden Ulempe kunne udstyres med den fornødne Myndighed.

Alene den Omstændighed, at de nuværende 23 Kontorer, nemlig

- 9 Trafikinspektør-,
- 10 Baneingeniør- og
- 4 Maskininspektør-Kontorer,

indskrænkes til 12, nemlig et Trafik-, et Bane- og et Maskin-Kontor i hvert Distrikt, betyder en meget betydelig Simplifikation af Forretningsgangen. Hertil kommer imidlertid, at den tilsigtede mere decentraliserede Styrelse muliggør og nødvendiggør, at mangfoldige Sager, der nu maa have deres Afgørelse enten i Generaldirektoratet eller i Afdelingskontoret, kunne afgøres af den stedlige Styrelse i Distriktet, hvilket sikrer dem en baade hurtig og med de stedlige Forhold og Ønsker afpasset Afgørelse.

Ved den efter Forslaget oprettede Distriktsledelse har man tilvejebragt en med enhver fornøden Sagkundskab udrustet lokal Autoritet, der bør beklædes med en ret betydelig Myndighed; denne Distriktsledelse vil for de Sagers Vedkommende, der skulle indstilles til og afgøres af Generaldirektionen, kunne forelægge dem fuldstændigt belyste fra alle Sider og fremkomme med Indstillinger, der ere støttede paa saglige Grunde og Kendskab til paagældende Forhold, saaledes at yderligere Korrespondance mellem Generaldirektion og Distrikt i Reglen vil være overflødig, og hin straks vil kunne træffe sin Afgørelse.

Ved den foreslaaede Ordning af Distriktsledelsen vil det ofte nødvendige, men altid meget ønskelige nøje og inderlige Samarbejde mellem Driftens tre Afdelinger være sikret, uden at de tre Afdelinger i Distriktsledelsen dog paa nogen Maade miste deres Selvstændighed, idet alle Sager, der kun angaa den ene Afdeling (f. Eks. Sager angaaende Stations- og Togtjenesten for Trafikafdelingen, tekniske Konstruktionssager for Baneafdelingen og Maskinafdelingen), afgøres alene af den paagældende Chef for Afdelingen, eventuelt efter Bemyndigelse fra paagældende Direktør. De Sager derimod, der angaa flere end en af Styrelsens Afdelinger, skulle behandles i den samlede Styrelse. De mundtlige Meningsudvekslinger i denne, som Sagen giver Anledning til, ville sikre den en mere alsidig Undersøgelse og en hurtigere Behandling, end naar den behandles skriftlig.

De Embedsmænd, der foreslaas stillede i Spidsen for den stedlige Ledelse i hvert Distrikt, benævnes Overtrafikinspektør, Overbaneingeniør og Maskininspektør. For Maskininspektørernes Vedkommende indtræder der, da deres Antal bliver som

nu, ingen væsentlig Forandring i deres nuværende Stilling udover den, at de blive Medlemmer af Distriktsstyrelserne. For Liederne af den stedlige Trafik- og Bane-tjeneste indtræder derimod en stor Forandring i Henseende til deres Stillings Betydning og det med Stillingen forbundne Ansvar, en nødvendig Følge af, at Antallet forandres fra 9 og 10 til 4. Det er nødvendigt at beklæde disse Stillinger med den størst mulige Autoritet saavel over for det store Personale, der vil blive dem underlagt, som over for det trafikerende Publikum, over for hvilket heromhandlede Embedsmænd jo forudsættes at have Myndighed til at afgøre Sager af Vægt og Betydning. Flertallet anser det derfor for rettest, at de benævnes henholdsvis Overtrafik-inspektører og Overbaneingeniører, idet deres Embedsomraader og Myndighed er betydelig større end de nuværende Trafikinspektørers og Baneingeniørers.

Det er en Selvfølge, at de foreslaaede Overtrafikinspektører og Overbaneingeniører, der ville faa mere end dobbelt saa store Distrikter som de nuværende Trafikinspektører og Baneingeniører, og hvis Ressort bliver større end disses, ikke ville kunne udføre deres Tjeneste uden at have kyndig og erfaren Assistance. De Mænd, der saaledes skulle assistere Overtrafikinspektørerne og Overbaneingeniørerne, skulle ikke danne en Mellem-instans imellem Stationerne og Overtrafikinspektørerne, henholdsvis Overbanemestere og Overbaneingeniører, de skulle ej heller forestaa noget Kontor; den Myndighed, de skulle udøve henholdsvis over Overtrafikinspektørernes og Overbaneingeniørernes undergivne, skal udøves i Overtrafikinspektørens, henholdsvis Overbaneingeniørens Navn, og de kunne ingen Afgørelser træffe uden disse deres foresattes Bemyndigelse, given enten en Gang for alle eller for særlige Tilfælde. Forslagsstillerne foreslaa, at der gives disse Mænd Benævnelsen henholdsvis Trafikinspektør og Baneingeniør. Deres Stilling vil nemlig, som det fremgaar af det foregaaende, vel blive væsentlig forskellig fra de nuværende Funktionærers af samme Navn, men den Tjeneste, der vil blive dem paalagt, i Hovedsagen af samme Natur.

Trafikinspektøren vil saaledes foruden at varetage den daglige Gerning, der maatte blive ham betroet af Overtrafikinspektøren, kunne assistere denne ved at overtage Ledelsen af Togenes Gang under særlig vanskelige Trafikforhold (Sneforhold, store Folkemøder el. lign.), under hvilke Overtrafikinspektøren selv er forhindret i at gribe direkte ind i Ledelsen.

Paa lignende Maade ville Overbaneingeniørerne kunne overdrage Baneingeniørerne Projektering og Tilsyn med Udførelsen af større eller mindre Byggeforetagender foruden den daglige Gerning, som de maatte tildele dem.

Da saaledes Trafikinspektører og Baneingeniører kunne optræde lejlighedsvis som Overtrafikinspektørernes og Overbaneingeniørernes befuldmægtigede udøvende samme Myndighed til at træffe visse for Driftens Sikkerhed og Togenes Gang vigtige Dispositioner som disse, er det nødvendigt, at der ogsaa ved deres Stillingers Navn og ved den med Stillingen forbundne Lønning gives dem den fornødne Autoritet over for Overtrafikinspektørernes og Overbaneingeniørernes undergivne. Den foreslaaede Benævnelse Trafikinspektør og Baneingeniør har vundet en vis Hævd, er vel kendt af Publikum, benyttes ligeledes i Sverige og Norge og vil derfor være den mest passende Betegnelse for disse Mænd. Hvor mange Trafikinspektører og Baneingeniører, der udkræves for hvert Distrikt, vil ikke paa Forhaand kunne afgøres, men maa bero dels paa Distriktets Størrelse, dels paa Trafikens større eller mindre Tæthed; det maa være Administrationens Sag at skønne herover og derefter fremsætte Forslag paa de aarlige Finanslove. Man vil dog allerede nu kunne forudsætte, at Antallet

kan være noget, om end kun lidet mindre end Antallet af de nuværende Trafikinspektører og Baneingeniører.

Da der ikke for Maskinafdelingens Vedkommende foreslaas nogen betydelig Forandring i de bestaaende Forhold, vil det ikke være nødvendigt, at Maskininspektørerne forsynes med særlig eller anden Assistance end hidtil.

Besparselsen i Antallet af overordnede Embedsmænd kan kun blive ringe, men den økonomiske Fordel ved Flertallets Forslag er at søge i den Formindskelse af Kontorarbejdet, som er den nødvendige Følge af den Simplifikation i Forretningsgangen, der er tilsigtet og resulterer i, at Antallet af selvstændige Administrationskontorer i den egentlige Drift nedsættes fra $23 + 4 = 27$ til 12.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Mindretallet, som vil bevare det nuværende Sektionssystem og dertil knytte Distriktsraad, udtaler:

Den foreslaaede Ordning af Generaldirektionen er bygget paa, at al Virksomhed ved Statsbanedriften, der er af central Art, lægges under Overstyrelsen. Det følger heraf, at den stedlige Ledelses Opgave — foruden at træffe Afgørelse i de løbende Sager og skaffe Oplysning om de forskellige Forhold ude i Landet, hvortil Hensyn maa tages ved Jernbanedriften — maa blive den at lede den daglige Tjeneste og paase, at den udføres økonomisk og forsvarligt og under behørigt Hensyn til de af Overstyrelsen trufne Anordninger. Hertil kræves ved de forskellige Gerninger et vist Antal Embedsmænd, som altsaa hver for sit Omraade af Statsbanerne (Drifts-, Bane- eller Maskinsektionen) besørge det i saa Henseende fornødne Ligesom der imidlertid i den øverste Styrelse bør finde Samarbejde Sted, saaledes er et saadant ogsaa nødvendigt ved den stedlige Ledelse. Dette opnaas nogle Steder ved almindelige Regler om Samarbejde mellem Sektionerne, andre Steder, f. Eks. i Sverige og Bajern, ved Banernes Inddeling i Distrikter med selvstændig Styrelse. Paa denne Maade ere de svenske Statsbaner delte i 4 Distrikter, de bayerske Statsbaner i 10.

Faren ved en Ordning af sidstnævnte Art er imidlertid, at man ved at drage for meget hen til Distrikterne let gør den samlede Overledelse af Jernbanedriften, som dog er af stor Vigtighed, betydningsløs. Sker dette ikke, ligger Faren til den anden Side, idet Distrikterne ikke faa tilstrækkelig Betydning i Forhold til det ret kostbare Apparat, men komme til at virke hæmmende mellem Overledelsen og den lokale og daglige Gerning.

Ved Bestemmelsen af dette Forholds Ordning maa Hensynet til Territoriet og Banenettets Udstrækning blive af meget væsentlig Betydning. Hvad der kan være rigtigt for Sverige med dets udstrakte Landomraade og 4,000 Kilometer Statsbaner, og i Bajern, hvor Statsbanenettet udgør mellem 5 og 6,000 Kilometer, kan ikke uden videre overføres paa Danmark med dets begrænsede Territorium og 1,800 Kilometer Statsbanestrækninger.

Naar alle behørige Hensyn tages, formenes det derfor, at man vil handle urigtigt i at forlade den nuværende Sektionsledelse, der vil blive i god Overensstemmelse med den foreslaaede Ordning af den øverste Styrelse, naar der blot gives den fornøden Selvstændighed og tilvejebringes det nødvendige Samarbejde mellem Sektionslederne.

Men dette kan ske meget simpelt ved, at man paabyder Afholdelse af Fællesmøder af de i et vist Omraade ansatte Sektionsledere til Drøftelse af og Bestemmelse om dette Omraades fælles Interesser.

Ordningen frembyder derhos den Fordel, at den ikke er bekostelig. For Tiden er der ved hver Trafiksektion kun ansat nogle faa Assistenten og ved Bane- og Maskinsektionerne til Udførelse af Kontorarbejdet 1 eller 2 Kontorister. Denne Medhjælp behøver ikke at forøges, i alt Fald kun for enkelte Trafiksektioners Vedkommende og i ringe Grad. Etableres derimod Distriktsstyrelser, faar man ganske vist færre Kontorer, men saa til Gengæld Kontorer af en ganske anden Beskaffenhed end de nuværende Sektionskontorer. Den Koncentrering af Medhjælpspersonalet, som derved vil finde Sted, vil let inden ret lang Tid medføre, at der maa ansættes overordnet Personale (Kontorchefer og Fuldmægtige) til Ledelse af Kontorgerningen.

Der vil derhos ved en egentlig Distriktsstyrelse saare let skabes et Modsætningsforhold mellem Generaldirektionen og Distriktsstyrelserne. Det maa være en Opgave for den øverste Styrelse at tilvejebringe en økonomisk Drift med lige Hensyn til alle Sider. Distriktsstyrelserne have derimod ingen økonomisk Interesse og ville derfor altid være tilbøjelige til at stille sig imødekommende lige over for de fleste Krav fra Publikums Side, og mener Direktionen ikke, at der er Raad til at fyldestgøre Kravene, vil det altid hedde sig, at det er den uforstaaende Generaldirektions Skyld, at Forholdene ikke ere bedre. Men herved aabnes Vejen for en Strid mellem Generaldirektionen, der vil søge at begrænse Distrikternes Magt, og Distrikterne, hvis Bestræbelser ville gaa ud paa at opnaa større og større Myndighed. Udfaldet af denne Strid beror paa Tilfældigheder, men enten det gaar i den ene eller den anden Retning, bliver Resultatet lige uheldigt. Beholder man derimod Inspektørerne som Ledere af mindre Sektioner, vil Direktionen vel beholde Overledelsen, men inden for sit Omraade vil Sektionen bevare sin Selvstændighed. Generaldirektionen vil kunne give hver Sektionsleder sit bestemte Budget at arbejde med, og der er, naar Paalæg er givet om, at ingen Overskridelse maa finde Sted, overvejende Sandsynlighed for, at det efterkommes. En større Distriktsstyrelse vil neppe være fuldt saa lydhør i denne Retning som den enkelte Inspektør, og overhovedet vil det være lettere for Generaldirektionen at indvirke paa rette Maade paa den ikke for højt stillede Embedsmand, Inspektøren, fremfor paa den ulige mægtigere Distriktsstyrelse.

Hvad angaar Samarbejdet mellem Trafik-, Bane- og Maskintjenesten bliver Virkningen den samme, enten man har Distriktsstyrelse eller Sektionsledelse, naar denne sidste er forbundet med et Distriktsraad, og for Publikum vil en Sektionsledelse være bedre end en Distriktsledelse, idet det paa flere Steder i Landet vil kunne komme i Forhold til Jernbaneembedsmænd, som kunne tage sig af dets Ønsker og Besværinger.

Til Mindretallets foranstaaende Udtalelse ønsker Flertallet her kun at bemærke, at det næppe kan siges, at Distriktsstyrelserne ikke have nogen økonomisk Interesse, idet de lige saa fuldt som Generaldirektionen maa være interesserede i, at Driften af Statsbanerne sker paa bedste Maade. Heller ikke kan det betragtes som sandsynligt, at Distrikterne ville være mere tilbøjelige end Inspektørerne til at overskride deres Budgetter. Paa den Erfaring, man har fra de nuværende Afdelinger, vil det formentlig være urigtigt at grunde en saadan Paastand.

Under dette Afsnit skal man endnu bemærke, at *Flertallet* af Kommissionens Medlemmer anser det for gørligt at lade den stedlige Ledelse af Skibs- og Færgedriften besørge af de samme Myndigheder, som varetage den stedlige Ledelse af Driften paa Landjorden; alt selvfølgelig med Bistand af det fornødne søkyndige og maskinkyndige Personale og under Tilsyn af den under Driftsdirektøren sorterende Søfartschef. Det formenes nemlig, at der ikke vil blive lagt mere Beslag paa Søfartschefens Arbejdsevne, end at han, foruden at sørge for Anskaffelse af nye Skibe og Færger, med fornøden Medhjælp meget vel ogsaa kan overkomme at føre det stedlige Tilsyn med Skibene og Færgerne. Et *Mindretal* (Formanden, N. Andersen, Breinholt, G. Hansen og Rimestad) kan ikke være enig heri, idet det gaar ud fra, at det Arbejde, som nu udføres af en Søfartschef, en Skibsinspektør og en Skibsmaskininspektør, ikke kan blive forsvarlig varetaget af een Embedsmand, særligt naar det tages i Betragtning, at det stedlige Tilsyn skal foretages paa mange forskellige Steder i Landet. Statsbanerne have to Dampfærgesforbindelser i Øresund (Helsingør—Helsingborg og Københavns Frihavn—Malmø), en meget livlig Færgesfærsel over Storebelt og Lillebelt, endvidere Færgesfarten paa Masned-sund, Odde-sund og Sallingsund og faa om et Par Aar en Dampfærgesforbindelse mellem Gedser og Warnemünde. Hertil kommer yderligere Driften af Korsør—Kiel Farten.

Et *Medlem* (Skovsted) kan ikke tiltræde Flertallets ovenfor udtalte Anskuelse, idet det formener, at der under alle Betingelser maa gives Søfartschefen skibsmaskin-kyndig Assistance (Skibsmaskiningeniør), samt at den Mulighed maa holdes aaben, at der, hvis det maatte anses for nødvendigt, ogsaa kan gives ham Assistance ved Til-synet med Færger og Skibe (Skibsinspektør). Disse to Poster maa derfor ligesom de under Maskindirektøren sorterende 2 Ingeniører (Side 24) i Henhold til Lovforslagets § 7 kunne henvises til Bevilling paa Finanslovene.

3. Ministeriet; Kontrolrevisor.

Af den givne Udvikling af den nuværende Ordning vil det fremgaa, at Forholdet mellem Ministeriet og Statsbaneledelsen ikke er lovbestemt, men ordnet administrativt, og i den Retning, at det er paalagt Statsbanerne at forelægge alle Sager af noget større Betydning, ja i Virkeligheden alle Sager, der ikke ere blot løbende, for Ministeriet. Kommissionen er tilbøjelig til at tro, at der ved denne Ordning ind-gaar mangfoldige Sager til Ministeriet, hvis Afgørelse kunde henlægges til Banernes Styrelse, og vilde i Modsætning hertil finde det rigtigt at lægge det størst mulige Ansvar for Banernes Ledelse over paa Styrelsen, saa at der til Ministeriet foruden de Sager, som skulle forelægges Lovgivningsmagten, kun sendes Sager af afgørende Betydning. Det erkendes imidlertid, at man ikke ad Lovgivningens Vej kan ind-skrænke Ministerens Ret til efter eget Skøn at gribe ind i en hvilken som helst Sags Behandling, og man tror derfor, at det vil være hensigtsmæssigt, naar Forholdet fast-slaas ved Lov, i Loven udtrykkeligt at nævne de Sager, som Styrelsen skal forelægge for Ministeren, og derhos indsatte en Bestemmelse om, at Ministeren i øvrigt kan forlange enhver Sag fremsendt.

Ligesom nu bør det være lovbestemt, at der paa de aarlige Finanslovsforslag optages Overslag over Statsbanernes Indtægter og Udgifter, samt at der aarlig skal forelægges Rigsdagen en Beretning om Statsbanernes Virksomhed. Man anser det

derhos for ønskeligt, at det i Loven udtrykkeligt bestemmes, at ingen Udgift maa afholdes uden for Budgettet, forinden Spørgsmaalet derom har været forelagt Ministeren.

Som tidligere anført maa man formene, at det er gørligt at inddrage Kontrol-revisorstillingen. Paa den anden Side er det vanskeligt at overse, om dette Forhold ikke medfører, at man paa anden Maade maa skaffe en Kontrol til Stede, muligt gennem en Udvikling af Statsrevisionen. Herpaa skal man dog ikke komme ind, da der ikke kan stilles bestemte Forslag, forinden man har indvundet nærmere Erfaring paa Grundlag af den af Kommissionen foreslaaede Ordning.

4. Oprettelse af et Jernbaneraad.

✓ I de fleste udenlandske Stater er der ved Siden af Administrationen oprettet raadgivende Institutioner, Jernbaneraad, der efter forudgaaet Forhandling afgive Betænkning over de dem forelagte Sager. Omfanget af disse Raads Virksomhed er iøvrigt forskelligt. De sammensættes som Regel enten af Repræsentanter for de lovgivende Forsamlinger i Forening med særlig valgte Repræsentanter for de forskellige Erhverv, eller udelukkende af disse sidste. I flere Lande ere Raadene anordnede for det hele Land, i andre finder man dem som Distriktsraad for de forskellige Distrikter.

Oprettelsen af et Jernbaneraad her i Landet har da ogsaa været under Drøftelse i Kommissionen, væsentlig fordi nogle Medlemmer anse det for at være en Mangel ved den nuværende Ordning, at Rigsdagens Indflydelse paa Statsbanernes Budget, uagtet dette opføres paa de aarlige Finanslove, dog i væsentlig Grad er begrænset derved, at den under den nuværende Ordning ikke har Lejlighed til at skaffe sig den fornødne Indsigt i de herhen hørende Forhold. Disse Medlemmer have derfor ment, at der ved en Omordning af Organisationen bør raades Bod herpaa, og tro, at et Jernbaneraad vil være et virksomt Middel hertil, idet der gennem et saadant kunde tilflyde Rigsdagen større Kendskab til Jernbaneadministrationen samtidig med, at der øvedes en virksom Kontrol med den hele Statsbaneledelse.

Om Sammensætningen af et saadant Raad har der været delte Meninger. Nogle have ment, at Raadet alene bør bestaa af Medlemmer af Rigsdagens 2 Ting, andre have anset det for rigtigst, at Jernbaneraadet vel skal vælges af Rigsdagen, men saaledes, at der foruden Medlemmer af begge Rigsdagens Ting tillige vælges Repræsentanter for Landets forskellige Erhverv. Atter andre have ment, at Raadet foruden Medlemmer, valgte af Rigsdagen, bør bestaa af Repræsentanter for Landbrug, Handel, Skibsfart, Industri og Haandværk, valgte af disse Erhvervs særlige Organer, ligesom enkelte Medlemmer ogsaa vilde finde det hensigtsmæssigt, at de private Jernbaner bleve repræsenterede i Raadet. Endelig har der været stillet Forslag om, at der under hver Rigsdagssamling i begge Ting skulde nedsættes et staaende Baneudvalg til Behandling af Jernbanesager, ligesom ogsaa den Tanke har været fremsat, at Rigsdagen skulde gøres delagtig i Jernbaneadministrationen, saaledes som det er Tilfældet i Norge, og man har da ment, at Folketing og Landsting hver skulde vælge to Medlemmer til at have Sæde i Generaldirektionen. Disse skulde da ingen Stemmeret have, men være berettigede til at deltage i alle Direktionsmøder og til at stille Forlangende om enhver Sags Behandling i den samlede Direktion.

Et *Flertal* af Kommissionen har imidlertid samlet sig om at foreslaa et Jernbaneraad, der foruden af Generaldirektionens Medlemmer skulde bestaa af 14 Medlemmer, 7 valgte af hvert Ting. Man har opgivet Tanken om gennem Fagorganisationerne at vælge Repræsentanter for de forskellige Erhverv, dels fordi der under de nuværende Forhold formentlig er Midler og Veje nok for disse til paa virksom Maade at gøre deres Ønsker og Krav gældende, dels ogsaa fordi Rigsdagens Ting ikke ere forpligtede til udelukkende at vælge blandt deres egne Medlemmer, skønt disse ogsaa maa siges at være Repræsentanter for Landets forskellige Erhverv, men kunne i fornødent Fald tage Hensyn til særlige Interesser ved at vælge Mænd udenfor Rigsdagen.

Skønt man saaledes vel kan erkende, at Jernbaneraadet har den Opgave at varetage de enkelte Næringsvejes Interesser, ere Forslagsstillerne dog gaaede ud fra, at Hovedhensigten med Oprettelsen af et saadant Raad maa være den at give den bevilgende Myndighed den størst mulige Indflydelse paa og virksom Kontrol med Sagernes Behandling og Afgørelse derved, at der tilflyder Rigsdagen gennem dens valgte Tillidsmænd forøget Kendskab og større Erfaring med Hensyn til Statsbanernes Drift og Ledelse i det hele taget. Dette sidste vil navnlig være af ikke ringe Betydning for Rigsdagens Finansudvalg under Behandlingen af et Budget, der i Størrelse langt overgaar alle andre paa Finansloven. Det skal endnu tilføjes, at det ikke er Meningen, at Raadet skal betragtes som et repræsentativt Organ mellem Regeringen og Rigsdagen, det skal kun som forberedende og raadgivende Organ være en Hjælp for Rigsdagen til i egen Interesse gennem sine valgte Tillidsmænd at skaffe sig den størst mulige Sagkundskab paa Jernbanevæsenets Omraade, og Flertallet nærer det Haab, at der gennem Raadet skal kunne skabes en frugtbar Samvirken mellem Lovgivningsmagten og Jernbaneadministrationen.

Et *Mindretal* (Formanden, N. Andersen, Berntsen, Bluhme, Breinholt, Rimestad og Skovsted) er imod Oprettelsen af et Jernbaneraad, idet det formener, at der ikke bør være noget Organ mellem Regeringen og Rigsdagen.

Et *Mindretal* (Bluhme) har ikke kunnet tiltræde Forslaget om Oprettelsen af et Jernbaneraad, fordi:

- 1) det nye Generaldirektorat vil virke som et saadant for mange Sagers Vedkommende, der nu kunde tænkes forelagt et Jernbaneraad;
- 2) et Jernbaneraad vil ofte have at kritisere Administrationen, og det er derfor uheldigt, at selve Generaldirektoratets Medlemmer skulle være fødte Medlemmer af Raadet. Desuden vil ved disses Nærværelse i Raadet Ytringsfriheden være hæmmet, idet de øvrige Medlemmer ville være afskaarne fra, for ikke at skade underordnede, at give Oplysninger, som ere erhvervede hos saadanne;
- 3) et Jernbaneraad vil forringe det forfatningsmæssige Ansvar, som paahviler Ministeren;
- 4) et Jernbaneraad vil fremkalde Omsvøb i Forretningsgangen og volde ikke ringe Udgift;
- 5) et Jernbaneraad vil blive enten en Sinecure for Medlemmerne eller kunne træde hindrende i Vejen saavel for Administrationens som for Lovgivningsmagtens Virksomhed og vil særligt kunne influere paa Rigsdagsbeslutninger ved, at Partierne under Afstemninger føle sig bundne af enkelte Medlemmers Stilling indenfor Jernbaneraadet;
- 6) Rigsdagens Competence forringes ved et saadant Raad;

men dette Mindretal vilde anse det for rigtigt under hver Rigsdagssamling i begge

Ting at nedsætte staaende Baneudvalg til Behandling af Jernbanesager. Herom fremsættes følgende Forslag:

Umiddelbart efter Rigsdagens Sammentræden i Oktober skal der af Ministeren forelægges samme en Driftsberetning for Statsbanerne (og samtidig for enhver Privathane.) I begge Ting nedsættes for Samlingens Varighed et staaende Baneudvalg til Behandling af samme.

Til disse Udvalg henvises i de respektive Ting alle indkommende Sager, Lovforslag, Forespørgsler, Andragender m. m. vedrørende Banernes Drift, Tjenesteforhold, Regnskabsførelse, Uheld, Ejendomsforhold m. m., om hvilke Sager Udvalgene da efter indhentede Oplysninger eller Undersøgelse og Overvejelse gøre Indstilling til de respektive Ting.

Saa ofte et af Udvalgene maatte anse det tjenligt, kan det æske Meningsudvekslinger eller Samraad med det andet Udvalg og i sidstnævnte Fald opfordre dette til at træde sammen i et Fællesudvalg for eventuelt at kunne gøre Fællesindstilling om en Sag til begge Ting.

Ved Samlingens Slutning afgives Meddelelse til Rigsdagen om Udvalgens Forhandling.

Finansielle Bemærkninger.

Det er selvfølgelig vanskeligt med nogenlunde Sikkerhed at afgøre, hvilke Besparelser der opnaas under Statsbanedriften ved Gennemførelsen af Kommissionens Forslag, idet meget er afhængigt af Generaldirektørens og Direktørernes administrative Dygtighed og Evne til at lede den dem underlagte Gerning uden Spild af Kræfter. Sikkert er det imidlertid, at der kan spares flere overordnede Embedsmænd, og et Flertal tænker sig, at nedenstaaende Besparelse tør ventes opnaaet ved Vedtagelsen af de stillede Forslag (Lønningerne ere beregnede for Finansaaret 1901—1902, og man betragter Kommitterede og Afdelingschefer = Direktører).

2 Trafikchefer	13,800	Kr.
1 Kontorchef under Trafikafdelingen	4,680	—
1 Trafikinspektør	4,680	—
1 Overingeniør for Statsbaneanlægene	5,342	—
1 Kommitteret ved —	6,500	—
1 Kontorchef (Ophævelsen af Generaldirektoratets tekniske Kontor)	6,630	—
1 Kontorchef (Ophævelsen af det statistiske Kontor)	4,680	—
2 Ingeniører	10,000	—
1 Arkitekt	4,400	—
1 Kasserer	5,280	—
1 Kassekontrolør	3,000	—
1 Skibsmaskininspektør	4,680	—
1 Skibsinspektør	3,600	—
30 Fuldmægtige, Assistenter og Skrivere à 1350 Kr.	40,500	—
	117,772	Kr.

At overføre...117,772 Kr.

Overført... 117,772 Kr.

Hertil kommer:

Besparselsen ved Kontrolrevisorstillingens Bortfald..... ca. 8,000 —

ca. 125,772 Kr.,

men fragaar til forhøjet Lønning til 4 Trafikinspektører, der blive Over-
 trafikinspektører, og 4 Baneingeniører, der blive Overbaneingeniører,
 samt 4 Maskininspektører, der blive Medlemmer af Distriktsstyrel-
 serne..... ca. 15,000 —

Ialt ca. 110,772 Kr.

X

Denne Fortegnelse vil selvfølgelig undergaa Forandring efter den Skikkelse,
 hvori Forslagene til sin Tid endelig maatte blive vedtagne.

Kommissariatsvirksomheden. Tilsynet med Privatbanerne.

Foruden igennem de i det foregaaende omhandlede Organer træder Staten i Forhold til Jernbanevirksomheden her i Landet gennem kongelig beskikkede Kommissarier. Disse træde i Forhold saavel til Statsbanerne som til Privatbanerne; men Omfanget for disse Virksomheder er meget forskelligt.

+ For Statsbanernes Vedkommende knytter Kommissarii Virksomhed — der er en Kommissarius for de sjællandske og fynske Statsbaner, en for de jyske — sig til Forordningen af 5. Marts 1845 om Grundes Afstaaelse til Jernbaner. Kommissarius er Formand for Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionerne. Virksomheden gælder alle Nyanlæg, Udvidelser af Baner, Stationer o. s. v. Anden Virksomhed ved Statsbanerne har Kommissarius ikke.

Ved Anlæg af Privatbaner har den for Banen i hvert enkelt Tilfælde beskikkede Kommissarius dels Virksomheden i Henhold til Forordningen af 5. Marts 1845, dels den øvrige Virksomhed paa det offentliges Vegne ved Baneanlæggets Gennemførelse.

+ 23 Endelig beskikkes der Kommissarier ved de i Drift værende Privatbaner. Disses Stilling er ordnet ved den af Indenrigsministeriet under 7de Februar 1877 udfærdigede Instruktion for de kongelige Kommissarier ved de Jernbaner, som ikke tilhøre Staten, hvilken Instruks er aftrykt i Bilag A paa Siderne 52 og 53. I Overensstemmelse med Instruksen udføres Overopsynet saaledes, at Styrelserne for de private Baner ere henviste til i alle Forhold, hvor det er paalagt dem at henvende sig til Indenrigsministeriet, at stile Korrespondancen til den kongelige Kommissarius, der da med sine Bemærkninger forelægger Ministeriet Sagen til Resolution. Han overværer Jernbaneselskabernes Generalforsamling og deltager i Repræsentantskabsmøderne, for saa vidt han dertil finder Anledning, og befarer jevnlig Banerne for at forvisse sig om, at Driften udføres paa forsvarlig Maade, og at Banelegemet med Tilbehør og Materiel holdes i regelmæssig Stand. Igennem de Koncessioner, der ere meddelte for de i Henhold til Loven af 8de Maj 1894 byggede Baner, er Kommissarii Overtilsyn med Banerne ordnet paa lignende Maade, og der er givet ham, navnlig ved Koncessionernes Forskrifter om Takster og Reglementer, Myndighed til uden at indhente Ministeriets Resolution at tage Bestemmelse i de derhen hørende Forhold, lige som det ogsaa er fastslaaet, at hans Samtykke skal erhverves til Ansættelsen af de overordnede Funktionærer ved Banen. I Koncessionerne er det derhos bestemt, at Tilsynet fra Regeringens Side

med Banen efter dens Anlæg samt med dens Drift saavel i økonomisk som i teknisk Henseende føres af Kommissarius. Af Hensyn til det tekniske Tilsyn bestemmes det endvidere, at en sagkyndig Mand kan beskikkes til at bistaa Kommissarius ved det specielle tekniske Tilsyn, naar Ministeriet anser det for nødvendigt. For de bestaaende private Baners Vedkommende har Ministeriet i Henhold hertil overdraget en Tekniker imod Vederlag dels at afgive Betænkning om tekniske Spørgsmaal, naar Kommissarius har ønsket en Udtalelse i saa Henseende, dels at berejse Banerne, for at undersøge derværende Anlæg, saasom Broer, Overkørsler, Spor, Bygninger o. l. Ogsaa for at føre Tilsyn med Materiellet har det jevnlig vist sig nødvendigt at tilkalde særlig kyndig Bistand.

Ved de nu i Landet værende 32 Privatbaner er Forholdet for Tiden ordnet saaledes, at Kommissarius for de sjællandske og fynske Statsbaner tillige er Kommissarius for 12 Privatbaner. Kommissarius for de jyske Statsbaner er tillige Kommissarius for 8 Privatbaner. I den senere Tid synes der at være Tilbøjelighed til at beskikke vedkommende Amtmand som Kommissarius for Privatbanerne.

Forholdet med Hensyn til Honorarerne for Tilsynet med de private Baner er undergaaet Forandring i de senere Aar. Af de Privatbaner, som vare anlagte, før Lov af 8de Maj 1894 traadte i Kraft, ydedes et Bidrag til Bestridelse af Kommissariatsforretningerne, ligesom Banerne direkte til Kommissarius udredede Honorarer for det tekniske Tilsyn, betalte Rejseudgifter m. m. I nævnte Lov er det i § 7 bestemt, at „Udgiften til Regeringens Tilsyn med Banerne efter deres Anlæg samt med deres Drift saavel i økonomisk som i teknisk Henseende bæres af Statskassen; dertil kan anvendes indtil 200 Kr. pr. Banemil“. De ældre Privatbaner ere under Hensyn hertil fra 1899—1900 blevne fritagne for enhver Afgift i Anledning af Tilsynet, og Regering og Rigsdag har siden den Tid gjort Anvendelse af den foran citerede Lovbestemmelse, saaledes at der ved nye Privatbaners Aabning er bleven bevilget 200 Kr. pr. Banemil til Tilsynet foruden et Beløb til Bestridelse af Rejseudgifter. Paa Finansloven for indeværende Aar er under § 19 B. 1. opført som Statens Udgift til samtlige Kommissarier 41,570 Kr. Hvor meget der heraf medgaar til Medhjælp, er ikke oplyst; efter de til Finansudvalget i 1897—98 givne Oplysninger maatte Medhjælpssummen vel anslaaes til omtrent 8,000 Kr. Honorarerne til samtlige Kommissarier vilde da for Tiden omtrent udgøre 33,000 Kr.

Til Kommissionen er indkommet Andragende fra forskellige Privatbaner, hvori der ankes over den formentlig for store Indflydelse, der er tillagt Kommissarius overfor Kommunernes og de privates Interesser i Banerne. ~~Dette Andragende er trykt i Bilag C Side 48—51.~~ Kommissionen henleder Opmærksomheden paa, hvad der i Andragendet findes fremført; men tør i øvrigt ikke indlade sig paa nærmere at bedømme Rigtigheden af de ønskede Forandringer. H 27

Men idet man saaledes skal lade ligge de nærmere Bestemmelser for Kommissariatsvirksomheden i det enkelte, tillader Kommissionen sig med Hensyn til den hele almindelige Ordning af Kommissarie-Stillingen, som man maa tillægge en væsentlig Betydning saavel overfor Staten som overfor Statsbanerne og Privatbanerne, at udtale følgende.

Det er givet, at de Forretninger, som ifølge Forordningen af 5te Marts 1845 om Grundes Afstaaelse til Jernbaner paahvile den kongelige Kommissarius, maa udføres. Ligeledes bør der for Privatbanernes Vedkommende føres et omhyggeligt og virksomt Tilsyn med, at saa vel Banelegemet som Materiellet til enhver Tid holdes i

forsvarlig Stand. Det forekommer Kommissionens *Flertal*, at den Maade, hvorpaa disse Forhold nu ere ordnede, er altfor kostbar, og det synes ogsaa, at Gerningen er for stærkt spredt. Det er for alle — Stat, Kommuner og de private Baner — af den største Betydning, at Gerningen udføres med Indsigt og Dygtighed, men dette kan kun naas ved, at den gøres til en Hovedvirksomhed for de Mænd, til hvilke dens Varetagelse overdrages. Om disse Synspunkter hersker der i det væsentlige Enighed, derimod ikke om Maaden, hvorpaa man skal opnaa en mere tilfredsstillende Ordning end den nuværende.

Nogle Medlemmer formene, at det vil være det rigtigste at lade Kommissariatsvirksomheden besørge af faste Embedsmænd, og, naar henses til, at der nu i Jylland er c. 610, paa Øerne c. 530 km. private Baner, maa dette paa fyldestgørende Maade kunne ske, ved at der ansættes tvende Kommissarier, en for Jylland og en for Øerne, hvilke der tildeles fornøden teknisk og anden Medhjælp. Tilsynet med Privatbanerne kræver nemlig, naar det skal være af Betydning, Medvirken saavel af Ingeniører som af Maskinteknikere. Muligt vil det være hensigtsmæssigt hertil at anvende Statsbanefunktionærer, som da i saa Henseende maa stilles i behørigt Forhold til Kommissarius.

Andre Medlemmer ønske at dele Gerningen saaledes, at der skelnes mellem Virksomheden i Henhold til Forordningen af 5te Marts 1847 og Tilsynet med Privatbanerne og anse det for rigtigt til Varetagelse af sidstnævnte Gerning at ansætte en teknisk Inspektør under Ministeren for offentlige Arbejder.

I Overensstemmelse med det saaledes anførte fremsættes nedenfor paa Siderne 48 og 49 to Forslag, et udarbejdet af Kommissionens Formand og et af L. Rasmussen, til hvilke man skal henvise. Iøvrigt henstilles det, om en ny Ordning skal søges gennemført ved særlig Lov eller gennem Vedtagelse paa Finansloven.

Et Medlem af Kommissionen (*Koch*) kan ikke slutte sig til foranstaaende Indstilling allerede af den Grund, at Spørgsmaalet om Statens Tilsyn med Privatbanerne er Statsbaneorganisationen uvedkommende og altsaa ligger udenfor det Kommissionen ved Loven anviste Omraade. Iøvrigt passer det, der anføres om Tilsynet og Kommissarii Forhold, kun paa de efter L. 8. Maj 1894 anlagte Privatbaner. De tidligere paa andre Vilkaar anlagte Privatbaner, der endnu ere i privat Drift, ere i flere Retninger anderledes stillede, og deres Forhold til Staten er ordnet ved Koncessioner, der som havende en privatretlig Karakter, næppe uden videre lade sig forandre.

Medlemmerne *Meyer*, *Rimestad* og *Skovsted* mene ligesom Koch, at Spørgsmaalet om Kommissariatsvirksomheden falder udenfor Kommissionens Omraade og have derfor ikke ønsket at tage Stilling til denne Sag.

Endnu bemærkes, at der under Kommissionens Forhandlinger fra flere Medlemmers Side har været fremsat Ønsker om, at den nu gældende Ekspropriations-Lovgivning maatte blive gjort til Genstand for Overvejelse og undergivet en tidsvarende Omdannelse, men denne Sag har Kommissionen anset som liggende udenfor sit Omraade. Dens *Flertal* udtaler imidlertid bestemt Ønsket om, at Lovgivningsmagten i en nær Tid maa komme til at beskæftige sig med dette Anliggende.

De Forslag, som stilles, ere herefter følgende:

Forslag til Lov
om
Statsbanedriftens Ordning.

Første Afsnit.

Statsbanernes Organisation.

I. Styrelsen.

§ 1.

De danske Statsbaner med tilhørende Færge- og Skibsruter styres af en under Ministeren for offentlige Arbejder staaende Generaldirektion, som det tillige paa-
hviler at lede Nyanlæg og Udvidelser af Statsbaner.

Generaldirektionen, der har Hjemsted i København, bestaar af en General-
direktør og 4 Direktører, nemlig en Direktør for Driftsanliggenderne, en for Bane-
anliggenderne, en for Maskinanliggenderne og en for Regnskabs- og Tarifsagerne.

§ 2.

Generaldirektøren er Direktionens Formand og leder Direktionens Fælles-
forhandlinger.

Under Generaldirektøren høre Statsbanernes Budget samt iøvrigt Organisations-
sager, de Personalsager, som skulle foretages i den samlede Direktion, Pensions-,
Understøttelses-, Forsikrings- og Sygekassesager, Uniformeringssager og Fribefor-
dringssager.

Under Generaldirektøren henlægges 1 Kontor, der forestaas af en Chef. En
af de i Kontoret ansatte fungerer som Sekretær hos Generaldirektøren og Protokol-
fører ved Direktionsmøderne.

§ 3.

Under Direktøren for Driftsanliggender høre Driftssagerne.

Under Direktøren henlægges 2 Kontorer, hver med sin Chef.

Under Direktøren ansættes endvidere en Søfartschef, under hvem alt ved-
rørende Færgerne og Skibene, derunder Anskaffelse og Vedligeholdelse, henlægges.

[To Medlemmer (*N. Andersen* og *Lunn*) foreslaa, at sidste Stykke i § 3 udgaar
og indsættes uforandret som sidste Stykke i § 5.]

§ 4.

Under Direktøren for Baneanliggender hører Ledelsen af alle Anliggender vedrørende Banernes Vedligeholdelse og Bevogtning samt Ejendomssager, endvidere Udvidelser af alle Anlæg ved bestaaende Baner samt Anlæg af nye Statsbaner.

Under Direktøren henlægges 2 Kontorer, hver med sin Chef.

[Nogle Medlemmer (*Formanden, N. Andersen, Breinholt og Rimestad*) foreslaa dog, at der som 3die Stykke tilføjes „Under Direktøren ansættes endvidere en Anlægsingeniør og en Banearkitekt“. To Medlemmer (*Lunn og Philipsen*) slutte sig til dette, for saa vidt angaar Ansættelsen af en Banearkitekt.]

§ 5.

Under Direktøren for Maskinanliggender hører Ledelsen af alle Anliggender vedrørende Anskaffelse og Vedligeholdelse af Driftsmateriel (dog ikke Skibe og Færger), Levering af Trækkekraften, herunder de hertil fornødne Materialanskaffelser, og Værkstedernes Drift.

Under Direktøren henlægges 1 Kontor, der forestaas af en Chef.

Under Direktøren lægges Central- og Reparationsværksteder. I hvert af Centralværkstederne ansættes en Maskiningeniør som Chef, medens Reparationsværkstederne forestaas af den stedlige Leder af Maskintjenesten. Endvidere henlægges under Direktøren Belysnings- og Opvarmningsvæsenet.

§ 6.

Under Direktøren for Regnskabs- og Tarifsagerne hører Ledelsen af Banernes Kasse- og Regnskabsvæsen, Bogholderi, Revision og Statistik, endvidere Billet- og Blanketforvaltningen, samt Takst- og Tarifsager. Alle Regnskaber vedrørende den Virksomhed, som ledes af de andre Direktører, afgives til denne Direktør for derpaa samlet af ham at forelægges i Generaldirektionen.

Under Direktøren henlægges et Bogholderkontor, der forestaas af en Bogholder, et Kassekontor, der forestaas af en Kasserer, Revisionen med en Overrevisor som Leder og to Revisorer; endvidere Billet- og Blanketforvaltningen med en Forstander; samt Takst- og Tarifikontoret, der forestaas af en Chef.

[Nogle Medlemmer (*Formanden, N. Andersen, Breinholt og Rimestad*) foreslaa dog, at der i 2. Stk. efter Ordet „Kasserer“ indsættes „et statistisk Kontor, der forestaas af en Kontorchef“.]

§ 7.

Den for de foran omhandlede Virksomheder fornødne Medhjælp bevilges paa de aarlige Finanslove.

§ 8.

Generaldirektionen afholder Møde en Gang ugentlig paa en forud bestemt Dag og Tid og iøvrigt saa ofte, som Forholdene gøre det nødvendigt. Generaldirektøren bestemmer det fornødne med Hensyn hertil.

Til Møderne kan enhver under Statsbanerne ansat tilsiges.

For at gyldig Beslutning kan fattes, maa foruden Generaldirektøren mindst 2 Direktører, deriblandt vedkommende Fagdirektør, være til Stede.

I Generaldirektørens Fraværelse eller Forfald fungerer Direktøren for Driftsanliggenderne som Direktionens Formand.

§ 9.

Følgende Sager skulle foretages i den samlede Direktion, de under 9—15 dog kun, for saa vidt deres Afgørelse ikke er henlagt til en underordnet Myndighed; Generaldirektøren kan bestemme, at ogsaa andre Sager skulle undergives Fællesbehandling:

1. Udstedelse og Forandringer i Tjenesteinstrukser, hvorved bemærkes, at Direktionen skal udfærdige de fornødne Instrukser for de under den hørende Embedsmænd og for Lederne af Linietjenesten;
2. Organisationssager;
3. Budgetsager;
4. Hovedregnskabet;
5. Den aarlige Driftsberetning;
6. Indstillinger om Udnævnelse i og Afskedigelse fra Embeder, hvor vedkommende Embedsmand udnævnes og afskediges af Kongen eller Ministeren, samt Sager om Forflyttelse af saadanne Embedsmænd;
7. Sager om Beskikkelse, Forflyttelse og Afskedigelse af det Personale, som ansættes af Direktionen;
8. Udøvelse af den Straffemyndighed, som af Ministeren for offentlige Arbejder er tillagt Generaldirektionen, samt Afgørelse af Klager over Straffe, idømte af Lederne af den daglige Tjeneste;
9. Sager om Køreplaner;
10. Tarifsager;
11. Sager om nye Driftsanlæg og betydeligere Bygningsforetagender;
12. Sager om Materiellets Konstruktion;
13. Overenskomster om Udførelse af større Arbejder samt om store Leverancer;
14. Forholdet til Privatbanerne;
15. Sager om væsentlige Uheld paa Banerne;
16. Sager, der angaa mere end en Direktørs Forretningsomraade;
17. Sager, hvorom Ministeren for offentlige Arbejder ønsker Generaldirektionens Erklæring, samt overhovedet alle Sager, som høre under Ministerens Afgørelse.

§ 10.

Til §'ens første og andet Stykke er der to forskellige Forslag, nemlig:

A (stillet af *Formanden, Bluhme, Berntsen, P. Christensen, Guldbrandsen, G. Hansen, H. C. Hansen, Koch, Lunn, Madsen-Mygdal, Philipsen, L. Rasmussen, Tolderlund*).

„I Direktionen afgøres Sagerne ved almindelig Afstemning. I Tilfælde af Stemmighed er det Forslag vedtaget, for hvilket Generaldirektøren har afgivet sin Stemme.

Generaldirektøren kan indstille enhver i Direktionen behandlet Sag til Ministerens Afgørelse.“

B (stillet af *N. Andersen, Breinholt, Meyer, Rimestad og Skovsted*) saalydende:

„I Generaldirektionen skulle alle Sager angaaende Personalets Ansættelse, Afskedigelse, Forfremmelse og Forflyttelse afgøres ved almindelig Afstemning. I Tilfælde af Stemmighed er det Forslag vedtaget, for hvilket Generaldirektøren har afgivet sin Stemme.

Iøvrigt har Generaldirektøren den afgørende Myndighed i de Sager, i hvis Behandling han deltager. Fatter Generaldirektøren en Beslutning, der ikke tiltrædes af en tilstedeværende Direktør, skal denne lade sin afvigende Mening tilføre Forhandlingsprotokollen“.

Efter hvert Møde tilstilles der saavel Ministeren som hver Direktør en Udskrift af Direktionsprotokollen. Den videre Ekspedition af Sagen overensstemmende med den fattede Beslutning foranlediges af den Direktør, under hvis Ressort Sagen hører. De skriftlige Udfærdigelser, som foranlediges ved en Direktionsbeslutning, underskrives af Generaldirektøren og paraferes af det ekspederende Kontors Chef.

§ 11.

Medlemmerne af Direktionen maa ikke og samtlige ved Statsbanerne ansatte Embedsmænd maa kun med Ministerens Samtykke udenfor deres Embedsgerning paatage sig noget Arbejde her i Riget ved Jernbaner eller ved Jernbaneanlæg eller for Befordringsmyndigheder, som konkurrere med Statsbanerne, eller for Selskaber eller private, der staa i Kontraktsforhold til Statsbanerne.

II. Ledelse af Linie-Tjenesten.

Til dette Afsnit er der to forskellige Forslag, nemlig:

A (stillet af *Berntsen, P. Christensen, Guldbrandsen, H. C. Hansen, Koch, Lunn, Madsen-Mygdal, Meyer, Philipsen, Rasmussen, Skovsted, Tolderlund*).

§ 12.

Med Hensyn til Ledelsen af Banernes daglige Tjeneste inddeles Statsbanerne med tilhørende Søforbindelser i fire Distrikter, hvis Omfang fastsættes af Ministeren for offentlige Arbejder. Antallet af Distrikter kan forandres ved de aarlige Finanslove.

§ 13.

I hvert Distrikt anordnes en Distriktsstyrelse, bestaaende af en Overtrafikinspektør som Formand, en Overbaneingeniør og en Maskininspektør, hvilken Styrelse under Iagttagelse af den Instruks, som med Ministerens Approbation gives af Generaldirektionen, leder og udfører Tilsynet med henholdsvis den stedlige Drifts-, Overfarts- og Færdselstjeneste, Banernes med tilhørende Havnes Vedligeholdelse og Bevogtning, det rullende Materiel og Lokomotivtjenesten. Medlemmerne af Distriktsstyrelsen ere underlagte de vedkommende Direktører som deres nærmeste foresatte. Direktørerne kontrolere den Virksomhed, som de enkelte Medlemmer af Distriktsstyrelsen hver for sit Omraade udøve, og disse ere ansvarlige for Tjenestens Udførelse saavel lige overfor Generaldirektøren som overfor de enkelte Direktører. Medlemmerne af Distriktsstyrelsen ere derhos ansvarlige for, at de Budgetter, der med Generaldirektionens Billigelse af vedkommende Direktør stilles til deres Raadighed, ikke overskrides uden Bemyndigelse.

§ 14.

Stations- og Togpersonalet i Distrikterne sorterer direkte under Overtrafikinspektørerne, der iøvrigt i deres daglige Gerning bistaas af Trafikinspektører.

Banemestrene (Overbanemestrene) sortere direkte under Overbaneingeniørerne, der iøvrigt i deres daglige Gerning bistaas af Baneingeniører.

Maskin- og Vognopsynspersonalet samt Personalet i Reparationsværksteder sorterer under Maskininspektørerne.

Antallet af Trafikinspektører og Baneingeniører ligesom ogsaa Antallet af de øvrige Funktionærer, der bistaas Distriktsstyrelserne, fastsættes ved de aarlige Finanslove.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

§ 15.

Til Distriktsledelsens Afgørelse henlægges efter Generaldirektionens af Ministeren billigede Bestemmelse Sager, der angaa selve Distriktet, og som vedrøre mere end en af Distriktsstyrelsens Afdelinger. De enkelte Direktører fastsætte med Generaldirektionens Billigelse Grænserne for den Myndighed, der tilkommer de enkelte Medlemmer af Distriktsstyrelsen, i Sager, som kun angaa en enkelt af Distriktets Afdelinger.

Sager af principiel Natur eller af større Betydning i økonomisk eller driftsteknisk Henseende skulle altid afgøres af Generaldirektionen.

I Distriktsledelsen behandles iøvrigt:

1. Forslag til det aarlige Budget for Distriktets tre Afdelinger. Forslagene indsendes af Ledelsens Formand til Generaldirektionen.
2. Forslag til nye Anlæg og Udvidelse af bestaaende Anlæg indenfor Distriktet.
3. Betænkning om Forslag til Køreplaner samt Forslag til Køreplansændringer.
4. Erklæringer, der af Generaldirektionen afæskes den samlede Distriktsstyrelse.
5. Indstillinger til Generaldirektionen om Ansættelse, Afskedigelse, Forfremmelse og Forflyttelse af de af Distrikts-Funktionærerne, til hvis Ansættelse Distriktsstyrelsen ikke selv er bemyndiget.
6. Øvrige personelle Sager, som Styrelsen selv er bemyndiget til at afgøre, og
7. Alle Sager, der af Generaldirektionen, af Styrelsens Formand eller af et af dens Medlemmer ønskes behandlede i den samlede Distriktsstyrelse.

§ 16.

Distriktsstyrelsen, hvis Medlemmer bo paa samme Sted efter Generaldirektionens nærmere Bestemmelse, samles en Gang hver Uge og desuden saa ofte som Formanden anser det for nødvendigt. Efter hvert Møde indsender Formanden en Udskrift af Styrelsens Forhandlingsprotokol til Generaldirektionen med de Bemærkninger, hvortil han finder Anledning.

§ 17.

Med Hensyn til Telegraf-, Signal- og Sporskiftesikringstjenesten inddeles Statsbanerne i to Telegrafsektioner, der hver forestaas af en Direktøren for Baneanliggender umiddelbart underlagt Telegrafingeniør.

Antallet af Telegrafsektioner kan forandres ved de aarlige Finanslove.

Med Hensyn til Tilsyn med og Vedligeholdelse af Færger og Skibe varetages det fornødne af Søfartschefen, jfr. § 3.

I paakommende Tilfælde tilkaldes til Distriktsstyrelsens Møder henholdsvis vedkommende Telegrafingeniør og Søfartschefen, der da efter den Anledning, som For-

handlingerne give, og overensstemmende med de for dem gældende Instrukser tage Beslutning eller gøre Indstilling henholdsvis til Direktøren for Baneanliggender og Direktøren for Driftsanliggender.

B (stillet af *Formanden, N. Andersen, Bluhme, Breinholt, G. Hansen og Rimestad*).

§ a.

Tilsynet med og Ledelsen af den stedlige Drifts- og Færdselstjeneste udføres af Driftsinspektører. Tilsynet med Skibstjenesten og Skibsmateriellet udføres af Skibsinspektøren; med Skibsmaskintjenesten og Skibsmaskinerne af Skibsmaskininspektøren.

Tilsynet med Banernes Vedligeholdelse og Bevogtning udføres af Baneingeniører; Sporskiftesikrings- og Telegraftjenesten af Telegrafinspektører.

Tilsynet med de i Togene løbende Lokomotiver og Vogne og Ledelsen af Lokomotivtjenesten varetages af Maskininspektører.

§ b.

Statsbanerne blive efter Ministerens nærmere Bestemmelse ifølge Indstilling af Generaldirektionen at inddele i 4 Distrikter. For hvert af disse Distrikter dannes en Distriktsledelse, bestaaende af de i Distriktet ansatte Driftsinspektører, Baneingeniører og Maskininspektører. Generaldirektionen udnævner en af Driftsinspektørerne til Ledelsens Formand.

Ledelsen samles en Gang maanedlig paa en forud bestemt Dag og Tid og iøvrigt saa ofte, som Formanden finder det nødvendigt. I paakommende Tilfælde tilkaldes vedkommende Telegrafinspektør, Skibsinspektøren eller Skibsmaskininspektøren til Møderne. I disse Møder forhandles alle Sager, som angaa mere end en Tjenstegren, saa vel som alle Sager af almen Interesse for Distriktet. Der føres Protokol over Forhandlingerne, og Afskrift af Forhandlingsprotokollen indsendes til Generaldirektionen.

De nærmere Regler for Distriktsledelsens Virksomhed fastsættes ved en af Ministeren given Instruks.

Distriktsinddelingen kan ændres ved de aarlige Finanslove.

§ c.

Det for Tjenesten fornødne Kontor-, Stations-, Tog-, Bane-, Telegraf-, Maskin- og Skibspersonale bevilges paa de aarlige Finanslove.

III. Forholdet til Ministeren for offentlige Arbejder, Overslag over Indtægter og Udgifter, Driftsberetning m. m.

§ 18.

Ministeren for offentlige Arbejder er Statsbanernes overordnede administrative foresatte. Instrukserne for Generaldirektionen og de enkelte Direktører udfærdiges af ham.

Følgende Sager skulle altid forelægges for Ministeren:

Alle Sager, som kræve Bevillinger eller paa anden Maade Lovgivningsmagts Medvirkning;

Alle Spørgsmaal om Afholdelse af Beløb udenfor Budgettet;
 Sager vedrørende Takstbestemmelser og Sager om Tarifoverenskomster, som afsluttes af Statsbanerne med inden- eller udenlandske Befordringsmyndigheder;
 Politireglement og Politibestemmelser for Statsbanerne;
 Aftaler, som træffes mellem Statsbanerne og andre Statsmyndigheder eller andre inden- eller udenlandske Baner om Tilslutning, Medbenyttelse af Banestrækninger, Drift af Fællesruter, Vognbenyttelse m. m.;
 Sager om Ejendoms Erhvervelse eller Ejendoms Afstaaelse;
 Sager om Fribefordring;
 Udnævnelse og Afskedigelse af Embedsmænd, som skulle udnævnes og afskediges af Kongen eller Ministeren; samt iøvrigt de Sager, som af Ministeren bestemmes forelagte for ham.

§ 19.

Paa det aarlige Finanslovforslag optages et Overslag over de Indtægter og Udgifter, som antages at ville fremkomme ved Statsbanerne i det paagældende Finansaar.

§ 20.

Angaaende Banernes Drift med alt, hvad dertil knytter sig, bliver en fuldstændig Beretning aarlig at forelægge Rigsdagen.

§ 21.

Kontrolrevisorstillingen ophæves.

IV. Jernbaneraadet.

Et *Flertal* (P. Christensen, Guldbrandsen, G. Hansen, H. C. Hansen, Koch, Lunn, Madsen-Mygdal, Philipsen, Rasmussen og Tolderlund) stiller her følgende Forslag, medens *Mindretallet* (Formanden, N. Andersen, Berntsen, Bluhme, Breinholt, Rimestad og Skovsted) er imod et saadant Raads Oprettelse. Et Medlem, Meyer, har ikke ønsket at tage Stilling til Sagen.

§ 22.

Der oprettes et Jernbaneraad, bestaaende af 19 Medlemmer, nemlig 7 valgte efter Forholdstalsvalgmaaden af hvert af Rigsdagens Ting, blandt eller uden for Tingets Medlemmer, og Generaldirektionens Medlemmer, der ere fødte Medlemmer af Raadet. Raadet vælger selv sin Formand og bestemmer sin Forretningsorden.

Alle Sager, der kræve Lovgivningsmagts Samtykke, særlig Forslag til det aarlige Budget, undergives Behandling i Jernbaneraadet, forinden de forelægges Rigsdagen. Ogsaa i andre Sager af principiel Natur til Fremme af Statsbanernes Udvikling skal Jernbaneraadet i Reglen høres, idet Raadet forøvrigt er berettiget til at stille Andragende om ethvert Jernbanevæsenet vedkommende Anliggende, og har hvert af dets Medlemmer Ret til at fremsætte Forslag eller Anker i saa Henseende.

Raadet holder Møder, naar Formanden dertil finder Anledning, eller naar Halvdelen af Raadets Medlemmer skriftlig forlange det, dog mindst 2 Gange aarlig. Over Raadets Forhandlinger føres en Protokol, hvoraf Genpart tilstilles Rigsdagens tvende Afdelinger, Ministeren for offentlige Arbejder og Raadets Medlemmer.

Til Deltagelse i disse Møder, dog uden Stemmeret, kan Formanden eller et Flertal af Raadet tilkalde særlig sagkyndige. Medlemmerne erholde 6 Kr. daglig i Diæter, for saa vidt de bo i eller ved København, og ellers 10 Kr. daglig, saa længe Raadet er samlet og paa Rejsedagene, hvorhos Befordringsgodtgørelse ydes efter Regning. De tilkaldte sagkyndige erholde paa Mødedagene samme Godtgørelse som foranført for Medlemmerne.

Andet Afsnit.

Ansættelse og Afskedigelse af Statsbanernes Personale, dets Lønninger og Pensionsforhold m. m.

(Hører under en senere Afdeling af nærværende Betænkning, se Side 108.)

Endvidere stilles følgende:

Forslag

om

Kommissariatsforholdets Ordning,

til Gennemførelse enten ved særlig Lov eller ved Vedtagelse paa Finansloven:

A (stillet af *Formanden* og tiltraadt af *N. Andersen, Berntsen, Guldbrandsen, G. Hansen, Philipsen og Tolderlund* samt subsidiært af *Breinholdt*):

Under Ministeren for offentlige Arbejder ansættes tvende Kommissarier, en for Jylland og en for Øerne, til hvem det overdrages at varetage: dels de Forretninger, der paahvile den kongelige Kommissarius i Henhold til Forordningen af 5te Marts 1845 om Grundes Afstaaelse til Jernbaneanlæg; dels den Gerning ved Anlæg af nye Privatbaner, til hvilken der hidtil har været beskikket særlige Kommissarier; dels endelig Kommissariats-Gerningen ved de i Drift værende Privatbaner.

I sidste Henseende bliver særlig Bestemmelse at træffe om, i hvor stor Udstrækning der ved Tilsynet med Privatbanernes Vedligeholdelse skal stilles teknisk Bistand til Kommissariernes Raadighed.

Den for de tvende Kommissarier fornødne Medhjælp bevilges paa de aarlige Finanslove.

Kommissarierne lønnes hver med 5000 Kr. aarlig, stigende med 500 Kr. hvert 3die Aar indtil 7000 Kr. De udnævnes og afskediges af Kongen. De nærmere Bestemmelser for Udførelsen af deres Embedsgerning gives af Ministeren.

Kommissarierne maa ikke paatage sig andet Arbejde ved Jernbaner eller Jernbaneanlæg her i Riget end det, der er forbundet med deres Embedsgerning.

B stillet af *L. Rasmussen*. (Dette Forslag, som først fremkom imod Slutningen af Kommissionens Forhandlinger, anbefales af følgende Medlemmer til senere nøje Overvejelse: *Bluhme, P. Christensen, H. C. Hansen og Madsen-Mygdal*).

§ a.

Beskikkelse af Kommissarier efter § 4 i Forordningen af 5te Marts 1845 finder ikke Sted herefter.

§ b.

Til ved Indtagelse af Ejendom til Jernbaneanlæg, det være sig til Nyanlæg eller Udvidelse af bestaaende Anlæg, at udføre de Forretninger, som ifølge Forordningen af 5te Marts 1845 paahviler Kongelig Kommissarius, beskikker Ministeren for offentlige Arbejder i hvert enkelt Tilfælde en dertil egnet Mand, der lønnes med et Honorar for den Tid, Forretningen varer, hvis Størrelse bestemmes forholdsvis efter et Aars-honorar paa 4,000 Kr., og oppebærer derhos fornødent Kontorholdsvederlag.

Endvidere oppebærer han, for den Tid han paa Grund af dette Hverv er paa Rejse eller maa opholde sig udenfor sit Hjem, 8 Kr. i Dagpenge samt Rejseudgifter efter Regning.

§ c.

Tilsynet med de private Baners Forhold og Drift i økonomisk Henseende føres af Ministeren for offentlige Arbejder ved den Kontrol med deres Status og Regnskab samt Indseende med og Indflydelse paa deres Takster og Togplaner m. m., som han i Henhold til vedkommende Love og Eneretsbevillinger udøver.

Tilsynet med de private Baners Anlæg og Drift i teknisk Henseende — deres Bygningers og faste Anlægs samt rullende og andet Materiels forsvarlige Stand og Vedligeholdelse i enhver Henseende — udøves af Ministeren for offentlige Arbejder ved en af ham dertil udnævnt Inspektør for de private Baner, der skal være en teknisk uddannet Mand.

§ d.

Inspektøren for de private Baner er, foruden hvad han ellers som saadan har at varetage, pligtig at bistaa disse med Raad og Vejledning i Henseende til deres Drift, Vedligeholdelse og Anskaffelse m. m., naar dette ønskes af vedkommende Bestyrelse eller Eneretshaver eller paabydes af Ministeren.

§ e.

Inspektøren for de private Baner staar direkte under Ministeren for offentlige Arbejder og er i ingen Henseende afhængig af eller undergiven Generaldirektionen for de danske Statsbaner. De nærmere Bestemmelser angaaende hans Virksomhed udfærdiges af Ministeren for offentlige Arbejder.

§ f.

Inspektøren for de private Baner tillægges der foruden Udgifter til Kontorhold et aarligt Honorar paa 3,500 Kr., stigende hvert 3die Aar med 500 Kr. indtil 5,000 Kr.

Paa Rejser i Anledning af sit Hvervs Udførelse erholder han 8 Kr. i Dagpenge samt Rejseudgifter efter Regning.

§ g.

Honorar, Dagpenge samt alt, hvad der tilkommer Inspektøren for de private Baner efter Regning, ydes ham af Statskassen, hvad ogsaa gælder den mulig nødvendige Medhjælp.

Særlige Bemærkninger.

1. Godsejer Bluhmes Udtalelse.

Medundertegnede (*E. Bluhme*) kan ikke slutte sig til de af Kommissionen fremsatte Forslag til Reform af Banernes Organisation og maa tillade sig følgende Mindretalsbetænkning:

Kommissionens Formaal, at tilvejebringe Klarhed for den lovgivende Magt over alle Forhold vedrørende Banedriften og derefter gøre Forslag til nyttebringende Reforme, maatte paa Forhaand siges vanskeligt kunde naas, naar den ikke nedsattes som ren parlamentarisk Kommission med Ret til at stævne alle for sig.

Den nedsatte Kommission har ved sin utrættelige og kundskabsrige Formand, med alle Medlemmers store Interesse for Sagen og med den fra regeringsudnævnte Medlemmers Side ydede fortrinlige Assistance vistnok gjort et nyttigt Arbejde og ved indhentede Oplysninger tilrettelagt meget for Lovgivningsmagten, herunder Oplysning om fremmede Baneforhold indhentede af Medlemmer udsendte af Kommissionen.

Men jeg formaar ikke at indse, at ikke det samme kunde være tilvejebragt af Udvalg i et af Tingene gennem tvende Samlinger og tror, at vor overordnede Banestyrelse tæller saa oplyste Mænd, at disse uden særlige Udenlandsrejser kunde have givet Rigsdagen lige saa fyldige og nøjagtige Oplysninger vedrørende Udlandet, om det end maa erkendes, at Rigsdagsmedlemmers personlige og direkte Undersøgelser for dem selv og deres Kolleger muligt vil være af mere umiddelbar Nytte.

Det gjaldt om at trænge ind i alle Dele, i alle Kroge af Banestyrelsens sammensatte Mekanisme. For at kunne dette, maatte man kunne spørge. Men hvorefter skulde man spørge? Enhver af os var jo ukyndig. Kommissionens Jernbanemænd kunde jo ikke heri vejlede os. Deres egen Virksomhed skulde kritiseres, og med bedste Vilje kunde de ikke vide, hvad vi tiltrængte at spørge om. Og var saa nogen af os ad privat Vej Indehaver af nogen tilfældig Viden, var det vanskeligt at fremdrage sligt for ikke at udsætte vort Bekendtskab for mulige Følger af sine Udtalelser.

I en parlamentarisk Kommission føder Spørgsmaal og Svar nye Spørgsmaal, til høje og lave, og dermed efterhaanden Indtrængen i alle Forhold.

Gennem alle Grader indenfor enhver Virksomhed findes altid Gnist af den hellige Ild, som sætter Glæde og Ære i, ved Siden af eget Vel, at overtænke og at

fremme det fælles Værk, og for en Kommission er det fuldt saa vigtigt at lære at kende Synet paa Forholdene fra neden af som fra oven af, saameget mere som det er fra dette sidste Standpunkt, at alle Oplysninger ellers altid gives.

Som Kommissionen nu engang var, har den maattet indskrænke sig til fra et almindeligt Standpunkt at kritisere og søge tilvejebragt en med almindelig Opfattelse bedre stemmende Ordning end den hidtidige Administration, der jo er ordnet saaledes, at alt, saavel de administrative som de personlige Forhold som Forholdet til Landets Erhvervsliv, er lagt i en enevældig Generaldirektørs Haand.

Medundertegnede (*E. Bluhme*) kan i alt væsentligt slutte sig til Kommissionens kritiske Bemærkninger angaaende den nuværende Organisation og er enig med hele Kommissionen om Nødvendigheden af at faa indført nogen Decentralisation i Styrelsen for at simplificere Systemet, indskrænke de bureaukratiske Former, økonomisere paa Persontallet og for nedad i Rækkerne at hæve Ansvarsfølelsen og dermed Interessen for den hele Gerning.

Men jeg savner Mod til at gaa med til den foreslaaede saa indgribende Omformning af det hele System, der i høj Grad vil kunne influere paa saavel vort Erhvervsliv som Banernes Udvikling, og dette saameget mere, som jeg ikke har Følelsen af, at nogen af os indenfor Kommissionen sidder inde med betydeligere Evner for eller erhvervet Erfaring om praktisk Administration af saa storslaaede Forhold som Baneadministrationen; og naar vi, som alt sagt, ikke have formaaet at trænge tilbunds i de mangfoldige og dybt i hinanden gribende Forhold, der resultere af og betinge hele Administrationen, da forekommer Kommissionens Forslag mig at være baseret formeget paa teoretiske Betragtninger, der, om de gennemføres, ville kunne møde uforudsete Vanskeligheder og mulig afstedkomme Fortræd.

Enhver Organisation vil have sine Brøst og Mangler; men de kunne vel afhjælpes, og dette maa dog indrømmes, at vort Land i sine hidtidige enevældige Generaldirektører har været saa heldigt at have haft dygtige Mænd, at Organisationen, som den var i den forløbne Menneskealder, har givet vort Jernbanevæsen en helstøbt Ordning, der har sluttet sig godt om Banernes Udvikling, energisk støttet vort hele Erhvervsliv og skabt et udmærket og dygtigt Personale. Et Held turde det derfor være netop, at det hele til en Begyndelse har hvilet i Enkeltmands Haand, om end Tiden nu er til Forandring.

Hele Kommissionen er da enig om at foreslaa en Generaldirektion (Sammen sætningen har der været nogen Uenighed om) stillet i Spidsen for Organisationen.

Men selve denne Bestemmelse er i sig selv et betydeligt Skridt ind paa Decentralisationens Bane og, heldbringende som den sikkert vil blive i sine Virkninger, ses der ingen Grund til at gaa saa vidt, at man omstøber hele den nuværende øvrige Del af Forvaltningen, bortkastende den nubestaaende Rutine og den hele Tradition, saaledes som denne successivt har udviklet sig paa Basis af vore egne særegne Forhold. Hvis hele den af Kommissionen foreslaaede Ordning ved Lov bliver indført imorgen, vil den kunne afstedkomme stor Forstyrrelse, imedens man, ved at give den nye Generaldirektion Tid til at arbejde og med nogle faa yderligere decentraliserende Forandringer i det bestaaende, og fra Kommissionens Side med Anvisning paa formentligt ønskelige Reformer, vil kunne naa frem til formaalstjenlige Forandringer eller Forslag, som da ved Lov kunne slaas fast, naar der bestemtes f. Eks. en Revision af Loven hvert 5te Aar.

Kommissionens Forslag resulterer i følgende Administrationstrin: 1) Trafik-

inspektører m. m.; 2) Provindsielle Generaldirektioner; 3) Danmarks Generaldirektion; 4) Jernbaneraad; 5) Ministeren; 6) Lovgivende Forsamling.

Uendelighed af Omsvøb og Bureaukrati vil hermed være skabt, og hvad man mener derved at kunne spare i den nuværende overordnede Administration vil sikkert komme igen i forøget Grad paa disse Mellemtrin i uforudsete Udgifter, øget Personel og spildt Tid — alt til Skade ikke blot for Banerne, men for Forretningslivet.

Den hele Ordning vil let føre til en provindsiel Separatisme, der vil kunne komme til at virke højst fordærveligt.

Et Mindretal (*Formanden m. fl.*), som jeg for saa vidt slutter mig til, mener, at de nuværende Sektioner bør opretholdes, men udvikles videre dels ved at gøres mere selvstændige, dels ved at der *tilvejebringes Samarbejde* mellem dem. Ja — at gøre disse Sektioner mere selvstændige, er Skridt videre mod rimelig Decentralisation, der uden Personalforøgelse kan naas ved Udvidelse af deres Kompetence med Hensyn til Personalets Antagelse, Forfremmelse, Lønudbetaling, Licitation, Stationskontrol o. l.

Som Forholdet er nu, findes der 9 Trafiksektioner med 9 Trafikinspektører, 10 Baneingeniører, 4 Maskininspektører, 1 Skibsinspektør og 1 Skibsmaskininspektør, arbejdende Side om Side men uden Samarbejde, enhver direkte omtrent underlagt Cheferne for de respektive Afdelinger.

Uden Udgift kunde man enten udvide Sektionerne til 10 eller sammendrage dem til 8, hver med en Trafikinspektør, en Baneingeniør og for hver 2 en Maskininspektør (Skibsmaskininspektøren vil sikkert kunne undværes*) og da give disse ikke alene den Selvstændighed, som Mindretallet foreslaar, men yderligere styrke dem ved at lade dem afholde Sektionsmøde hver Uge eller hveranden Uge under Ledelse af Sektionens Trafikinspektør, paa hvilke Møder da afgjordes de Sager, som efter Kommissionens Anvisninger maatte blive henlagt under dem, og hvorom den ny Generaldirektion efterhaanden kunde træffe Bestemmelse, indtil Erfaring kunde fastslaa det, om fornødent, ved Lov.

Men naar samme Mindretal (*Formanden m. fl.*) foreslaar *Samarbejde mellem Sektionerne* tilvejebragt ved en Distriktsledelse (Landet delt i 4 Distrikter), da synes dette at være et betænkeligt Brud paa Ledelsens Enhed.

Thi er først Generaldirektøren decentraliseret i en Generaldirektion, og er derefter Linieforvaltningen decentraliseret i selvstændigere Trafiksektioner, da gælder det at tilvejebringe Forbindelse mellem disse to Yderpunkter af Administrationen og samtidigt Samarbejde mellem Sektionerne paa en saa kraftig og saa enkelt Maade som muligt, og dette Bindeled har man i de nu bestaaende to Trafikchefer, disse dog ogsaa reformerede og styrkede.

Men her maa da først indskydes Omtale af et vigtigt Punkt vedrørende Generaldirektøren.

Saalænge som der har lydt indenfor Funktionærernes Række Kritik eller Beklagelser over uheldige Anordninger, gentog sig altid Sorgen over, at Generaldirektøren ikke var *praktisk* Jernbanemand. Indstillinger og Forslag bleve henviste til Be-

*) En Skibsdampmaskine er ikke mere sammensat end en Lokomotivmaskine og kan altsaa lige saa godt inspiceres af Banernes Maskininspektører; desuden er enhver Dampmaskinmester saa praktisk og teoretisk uddannet, at han er sin egen Maskininspektør. Skibsmaskininspektøren har jo kun at tilse, at alt holdes i Orden, kontrolere Forbruget, hvad ogsaa Søfartschefen gør, samt tage Bestemmelse om, hvorvidt Reparationer og Fornyelser skulle ske paa Banernes Maskinværksted eller henvises til et privat eller Statens Skibsværft.

handling af lige upraktiske Kontorchefer, og efter vidtløftige Skriverier bleve Sager henlagte, og ofte blev det betydet underordnede, at deres Initiativ var overflødigt.

Dersom Generaldirektionen sammensættes af fire Mænd, nemlig:

1. Direktøren for den *økonomiske* Afdeling,
2. Direktøren for *Bancafdelingen*,
3. Direktøren for *Maskinafdelingen*
4. og *Generaldirektøren*, der tillige skulde være Direktør for *Trafikafdelingen*,

i hvilket altsaa Generaldirektøren havde *to Stemmer* og dermed sikret fornøden Overvægt, saa havde man for det første et Raad, der vistnok var fuldtalligt nok for vort lille Lands Baner, og dernæst i Spidsen for samme en Mand, der var fuldt inde i alt, hvad der vedrører den Afdeling, som jo dog er Rygraden i det hele, og hvorom de andre Afdelinger kun gruppere sig som det nødvendige Tilbehør.

Og medens en Generaldirektør, som foreslaaet af Flertallet svævende over det hele, kan af en tilfældig Minister blive valgt af ham efter tilfældige Forbindelser, saa er der i den Bestemmelse, at Generaldirektøren skal være udgaaet af selve Trafikafdelingens Personel, en Betryggelse for Banestyrelsen og for Erhvervslivet deri, at Manden, selv om han muligt ikke er noget Geni, dog har de Kundskaber og den praktiske Erfaring, som kan gøre Fyldest i en saadan Stilling.

Og naar da denne Generaldirektør til sin Medhjælp gives *to Trafikchefer*, hver for sin Banehalvdel, med Hjemsted i København og hver med sin Kontorchef, da er der gennem disse to Mænd skabt det Bindeled, som behøves mellem saavel Generaldirektøren og de selvstændige Sektioner som mellem disse indbyrdes og dette paa kraftigste Maade.

Thi medens de nuværende Trafikchefer væsentligst ere at betragte som Departementschefer, saa skulde de fremtidigt stadigt berejse deres Distrikter, flere Gange aarligt indenfor hver Sektionskreds deltage i Sektionsmøderne, retlede disse og paa Stedet, mundtligt, træffe Afgørelser og, saa ofte som nødvendigt, atter i København konferere med hinanden og med Generaldirektøren.

I faa Timer kunne de naa ethvert Punkt i deres Distrikt og tilbage igen til Generaldirektøren; overalt har Staten bekostet Baner, Telegrafer og Telefoner, den bør dog en Gang kunne høste den Nytte af disse kostbare Anlæg, at Administrationen ved deres Benyttelse begrænser sit uhyre bureaukratiske Maskineri. Kunne disse Trafikchefer træffe mundtlige Dispositioner, kun fastslaa skriftligt, hvad blivende skal bestaa, ville Bjerger af Papir, Skriftapparater, Skrivere og Arkivbygninger for den udfoldede Forfattervirksomhed kunne undværes.

Ene som jeg staar, savner jeg Anledning, som og Evner, til at udforme Tankerne i et Lovforslag; men det forekommer mig, at man ad saadan Vej, sindigt men sikkert, vilde arbejde sig frem ad Reformvejen, uden Risiko for at slaa noget istykker, som maaske burde bevares, og med Sikkerhed for at opnaa Besparelser — hvad jeg tror umuligt kan naas ad den af Flertallet foreslaaede Vej.

Og naar samtidigt Kommissionens Lønforslag i Forbindelse med et *hensigtsmæssigt* Tantième-System gennemførtes, da vilde der gennem alle Grader af Banernes Personel vækkes en Interesse for Samarbejdet, der vilde love godt for den hele Udvikling.

Endnu skal jeg kun tilføje:

Kommissionens Forslag om at ophæve Kassererkontoret i Aarhus og dens Anvisning paa at benytte Bankerne og Bankchecks er selvfølgelig en besparende For-

anstaltning, der vil kunne styrke Decentralisationen, naar Sektionerne indenfor deres Omraade faar en Bank, der modtager alle Stationsindbetalinger, og paa hvilken de have Ret med fornøden Begrænsning til at anvise de Udbetalinger, der falde indenfor deres Ramme. Bankerne ville vistnok være særdeles villige til mod rentefri Modtagelse af Beløbene at indrette deres Kontokurant med Staten paa saadan Maade, at denne i Forbindelse med Sektionens Chekbøger kunde lette Regnskabsførelsen, maaske ogsaa Statistiken; men naar Kommissionen mener, at en Del af dette Arbejde, herunder ogsaa noget af det statistiske, uden Personalforøgelse kunde henlægges til Stationerne, tror jeg, dette vil være uheldigt; thi: Stationsforstanderen skal sælge Billetter, ordne Godsekspektionen, føre sit Regnskab, indsende indkomne Pengebeløb, men frem for alt være ansvarlig for Sikkerhedstjenesten paa Stationen. Jo mere han overbebyrdes, desto vanskeligere kan han varetage sin vigtigste Pligt: Banesikkerheden, eller desmere Medhjælp maa han have. Hvad der spares for oven, vil let komme igen paa Stationerne; det skulde nødtigt komme saa vidt, at Banesikkerheden maatte overlades Elever eller Portører.

Det er meget tilfredsstillende, at Stationsforstandere kunne vinde Løntillæg som Postmestere, som Vejere og Maalere, maaske ogsaa ved privat Virksomhed; men skal der tillades dem, eller skulle de paabyrdes Arbejde udover, hvad deres Kræfter eller Tid som Enkeltmand kan fornuftmæssigt overkomme, saa mindsker Staten samtidigt selv deres Ansvar. Og skal Personellet paa Stationerne følgemæssigt derved stadigt øges, bør denne Bestræbelse vistnok søges kontrabalanceret dels ved et hensigtsmæssigt Tantième-System begyndende fra neden af og dels ved, at alle Biindtægter ved Stationerne deles forholdsmæssigt mellem Personalet.

2. Ingeniør Lunn's Udtalelse.

Mindretallet, *Villars Lunn*, maa ønske i største Korthed at fremsætte sit noget afvigende Syn paa den hele af Kommissionen overvejede Sag, da han dels tvivler om, at Kommissionen som Helhed har faaet de enkelte Sager og Forhold tilstrækkelig oplyst ved de Overvejelser og Undersøgelser, den, — uden at benytte Lovmandatets Indrømmelse af Ret til at kalde sagkyndige til Deltagelse i Kommissionens Arbejde, — selv har kunnet anstille, dels formener, at der har manglet ham — ligesom hans Kolleger i det saakaldte Udvalg IV — Lejlighed til at arbejde med paa den egentlige Behandling i Udvalg (organiseret allerede 3dje—10de Maj 1899) af Kommissionsvirksomhedens Hovedemner, hvisaarsag han i væsentlig Grad har savnet Adgang til enten at bringe sit Syn paa Sagerne i Overensstemmelse med den øvrige Kommissions eller mulig Kommissionens i Overensstemmelse med sit.

For Mindretallet staar som Hovedsagen i „Statsbanedriftens *hensigtsmæssige* Ordning“ (Lovens Mandat til Kommissionen), at der skabes et finansielt Resultat af Banernes Drift, som Statskassen o: Staten kan være tjent med, altsaa at Jernbanedriften bringes til idetmindste at forrente de i den anbragte, formentlig laante, Kapitaler, efter at Staten ved at bekoste selve Banerne og deres Drift har gjort Fyldest for de Krav, som Erhvervslivets Ophjælpning og Samfærdselens Udvikling med Rette kunde stille til den. Et saadant Resultat kan kun naas af en meget selvstændig, dygtig og sparsommelig Administration, en Administration efter rene Forretningsprinciper.

Derfor maatte Mindretallets Overvejelser udmunde i nedenstaaende Forslag til en Organisationsordning efter preussisk Mønster, da denne, gennemført med den tilbørlige Overlegenhed, letforstaaeligt maa give fortrinlige Resultater og i Preussen har vist sig at give større Udbytte end nogen anden Statsbanedrift i Europa.

§ 1.

Statsbanestyrelsens Gerning er i Henhold til denne Lov og for øvrigt efter Trafikministerens Forskrifter at ordne og overvaage Statsbanernes Drift, at opretholde og forny dens faste og løse Ejendom, at planlægge og udføre de Anlæg og Bygninger som Trafikens Tiltagen maatte paakræve, og at anskaffe nyt Materiel efter Behovet.

Det paahviler endvidere Styrelsen at planlægge og forestaa al ny Jernbanebygning for Statens Regning samt at føre Tilsyn med Privatbanernes Bygning, Materiel og Drift.

§ 2.

Det paahviler Statsbanestyrelsen om fornødent for Jernbanetrafikens Udvikling at foreslaa Ændringer i gældende Love og Reglementer for Trafiken paa Statsbanerne ligesom nødvendige Ændringer i Forholdet til Privatbanerne.

§ 3.

Statsbanestyrelsen har Ret til, hvor der er særlig Anledning, og hvor det er i Statsbanernes egen økonomiske Interesse, med Ministeriets Samtykke at oprette nye Holdepladser og Stoppesteder ligesom til at indrømme Nedsættelser i Fragtgodstarifen for Trafik af særlig Art og mellem bestemte Stationer.

§ 4.

Statsbanestyrelsen har Ret til, i Trafikens økonomiske Interesse 1) at indgaa paa Samtrafik med andre Jernbaner, dog at Samtrafik med udenlandske Jernbaner kun kan indgaa med Ministeriets Samtykke; 2) at indgaa Overenskomster med andre Jernbaner om gensidig Udnyttelse af Materiel og Inventar samt gensidig Benyttelse af Stationer og Linier; 3) at fastsætte den Fragtkredit, som af Linieforvaltningen kan indrømmes Trafikanter, og 4) at bestemme om Frirejser og Rejser til nedsat Pris, forsaavidt der ikke ved Lov er truffet Bestemmelse.

§ 5.

Statsbanestyrelsen fastsætter Køreplanerne.

§ 6.

Statsbanestyrelsen fastsætter Arbejdsordning og Instruktioner for Embedsmænd og Funktionærer i fornødent Omfang.

§ 7.

Statsbanerne styres af en Generaldirektion bestaaende af:

- 1 Generaldirektør som Chef,
- 2 Overdirektører, den ene med administrativ, den anden med teknisk Førdannelse, og
- 13 dels tekniske, dels administrative og forretningskyndige Medlemmer, der efter Generaldirektørens Fordeling som respektive Direktører (5), Underdirektører (3) og Kontorchefer (5) administrere og føre Tilsyn med Forretningernes forskellige Grene.

§ 8.

Generaldirektøren skal i alle vigtigere Sager raadføre sig med Overdirektørerne, og i Sager, som henhøre under de enkelte Afdelingschefer, desuden med den eller de vedkommende Direktører eller Underdirektører, hvis mulig afvigende Votum skal bilægges Indstillingen til Ministeriet, forsaavidt Sagen overhovedet skal forelægges Ministeren. Generaldirektøren kan ogsaa kalde hvilkesomhelst Medlemmer af Generaldirektionen til samlet Overvejelse.

Forhandlingerne indenfor Generaldirektionen skulle foregaa i de enkleste Former, saavidt mulig ad mundtlig Vej.

§ 9.

Under Generaldirektionen og efter dennes Anordning forestaa Linietjenesten af Inspektører, nemlig Driftsinspektører (16), Trafikinspektører (4), Maskininspektører (4) og 1 Skibsmaskininspektør, samt Værkstedinspektører (2). Værkstedinspektørerne forestaa Hovedværkstederne; Skibsmaskininspektøren fører Tilsyn med Skibenes og og Færgernes Maskiner. Maskininspektørerne føre Tilsyn med og ere ansvarlige for det rullende Materiel og dets Betjening, Trafikinspektørerne føre Tilsyn med Ekspeditions- og Kassetjenesten, Behandling af Andragender om Refusion af erlagt Fragt og Erstatning for Beskadigelse etc., Tarifspørgsmaal og overhovedet det hele Forhold til Trafikanter m. m. Driftsinspektørerne føre Tilsyn med og ere ansvarlige for deres Banestrækningers Vedligeholdelse og Bevogtning, Signal- og Sikkerhedstjenesten samt hele Togbevægelsen og Driften af Stationerne, med Undtagelse af Ekspeditions- og Kassetjenesten med hvad dertil hører. Antallet af Inspektører kan ændres ved de aarlige Finanslove.

§ 10.

Inspektørerne ere sideordnede og deres respektive Direktører umiddelbart underlagte. De skulle i størst mulig Udstrækning stationeres samlede med Fælleskontorer og ordne Fællesanliggender ved direkte personlig Forhandling. I hvert af Distrikterne (4), hvori Statsbanerne efter Ministeriets Anordning inddeles, fungerer den dertil af Generaldirektionen blandt Driftsinspektørerne udmeldte som Overinspektør: som Leder af Forhandlinger om Distriktets Fællesanliggender, og som den, der træffer Distriktets Afgørelse i Spørgsmaal om Særtog og Ændringer i Køreplanen og deslige samt eventuelt indstiller saadant til Generaldirektionen.

§ 11.

Inspektørerne ere Generaldirektionens udøvende Organer, men ogsaa udrustede med selvstændig Myndighed. De kunne indenfor Rammen af de bevilgede Budgetter ansætte og afskedige Tjenestemænd af visse lavere Grader, de kunne tilstaa Tjenestefrihed til en vis Grad og idømme Disciplinærstraffe til en vis Grad. De have en vis Anvisningsmyndighed. De afgøre Andragender om Tilbagebetaling af erlagt Fragt og Erstatning for Beskadigelse af Gods indtil et Beløb af (300 Kr.) De lade bevilgede Arbejder og Leverancer (paa eget Ansvar) udføre ved Underhaandsordning indtil Beløb af (1000 Kr.), ved bunden Licitation til Beløb af (3000 Kr.) og ved offentlig Licitation indtil Beløb af (15,000 Kr.) og med Antagelse af den lavestbydende.

Mindretallet har ikke fundet det fornødent at føre Forslaget længere ud, det ejendommelige ved Ordningen er her lagt for Dagen, dog er det maaske rigtigt at

bemærke, at ogsaa i Preussen har man ment at behøve et Jernbaneraad, endda et dobbelt, et Landsjernbaneraad paa 40 Medlemmer for Ministeriet og et Distriktsjernbaneraad for de enkelte Distriktsdirektioner, der hver bestride et Jernbanenet af omtrentlig samme Udstrækning som Danmarks. Disse Jernbaneraad betragtes i Preussen som Støtte for Ministeriet og Jernbanedirektionerne i Gennemførelsen af en forretningsmæssig Jernbanepolitik og Jernbanedrift til lige Gavn for Statskassen og Erhvervslivet.

Til Forklaring af Mindretallets Forslag til Organisation, som forudsætter, at Takster og Tarifer fastsættes af Administrationen og bøjelige efter Tidernes vekslende Behov, skal i øvrigt anføres:

1) Bestemmelsen i § 1, 2det Stykke, at Statsbanestyrelsen har at føre Statens Tilsyn med Privatbanernes Bygning, Materiel og Drift, er indsat for at spare Udgifterne til Kommissariater, som maa vedblive at være overordentlige, naar Kommissarius skal udrustes med teknisk Tilsynskraft, uden hvilken hans egen Gerning som tilsynsførende er værdiløs.

2) Generaldirektionens indre Konstruktion i §§ 7 og 8 tilsigter at give Mynighed til at fordele Arbejdet imellem de forhaandenværende Kræfter paa bedste Maade efter disses særlige Evner og enhver Tids, ethvert Forholds særlige Krav uden at føle sig bunden ved en en Gang for alle truffen Ordning og Inddeling i bestemt begrænsede Afdelinger og Embeder. Denne Fordeling sker i Preussen ordinært ikke som tidligere efter Afdelinger, men dels efter Sagernes Beskaffenhed gruppevis for det hele Jernbanenet — saadanne, ved hvis Behandling der ligger særlig Vægt paa Enhed, — dels efter Banestrækninger. Hensigten med Delingen er at søge opnaaet, at vedkommende Direktionsmedlem faar et saa vidt muligt indgaaende Special- og Lokalkendskab, og at den enkelte Embedsmand i sin Virksomhed derved kan blive, saa vidt gørligt, selvstændig. Udadtil styrer selve Direktionen Banernes Drift direkte og uden Mellemlid ved Hjælp af Inspektørerne, hvis Embedsledelse man altsaa paa den ene Side faar Lejlighed til direkte at beaaende og stemple efter den vedtagne Parole, paa den anden Side ikke kan undgaa at kontrolere og overvaage paa nært Hold ved hyppige Inspektionsrejser.

3) Det næste, ejendommeligt for den preussiske Ordning, er den her i §§ 9, 10 og 11 skitserede Inspektør-Institution baade som Helhed derved, at den, som er den egentlige Driftsledelse, arbejder umiddelbart under Direktørerne, men navnlig det enkelte Led af den, Driftsinspektionen, som er en Sammendragning af vore Baneingeniørers Linietilsyn og vore Trafikinspektørers Driftsledelse til en Enhed. Driftsinspektørstillingen er konstrueret i Henhold til følgende Ræsonnement, som Mindretallet ganske godkender: Erfaringen havde vist, at det var en Fejl, at Tilsynet med den lokale Trafikinspektion var skilt fra den lokale Bevogtnings- og Vedligeholdelsesinspektion (Linietilsynet, Baneingeniøren). Baneingeniøren, der havde sin Gerning paa en saa begrænset Banestrækning, at han daglig kunde overfare samme, maatte være den mest egnede Funktionær til samtidig at føre virksomt Tilsyn med Driftstjenesten paa denne. Han vilde kunne følge hver enkelt af det tilhørende Personale i hans daglige Gerning, lige saa vel som han maatte kunne holde Øje med hvert enkelt Punkt af den til hans Omsorg betroede Banestrækning; derpaa beroede Driftens Sikkerhed saavel som den økonomiske Forvaltning af Drifts- og Vedligeholdelsetjenesten. I Preussen ere disse Linie- og Driftsinspektører Ingeniører med driftsteknisk Uddannelse, og der gives dem kun en kort Strækning, gennemsnitlig 100 à 120 km.

at føre Tilsyn med. Under Driftsinspektørerne arbejde Banemestere, Kolonneformænd og Banevogtere, Portører og Stationskarle.

Skønt Mindretallet saaledes har haft sin egen Mening om den hensigtsmæssigste Ordning af Statsbanedriften, har det ikke indvendt imod i Principet at tiltræde det af Kommissionens samlede Overvejelser fremgaaede Forslag, som betegner et væsentligt Fremskridt fra det nærværende, allerede derved at det indfører en kollegial Styrelse, ej heller ved at tiltræde Motiveringen af samme; men det ønsker dog at gøre visse Bemærkninger baade til Motiveringen og selve Forslaget.

Naar Kommissionen peger paa Vidtløftigheden og den uheldige Fordeling af det økonomiske Ansvar som Hovedindvendingen mod den nuværende Ordning af Statsbanestyrelsen, saa kan dette vist være rigtigt nok, men det maa ikke derfor forties, at den egentlige Fejl, Grundskaden i vor Statsbaneorganisation, stammer fra selve Organisationsloven af 1892, der baade gjorde Generaldirektøren til absolut Enehersker og gjorde ham det muligt at bruge *Enemagten*, idet den gav ham en Række af Kontorer, gennem hvis Chefer han, naar de overhovedet skulde have noget at sige, maatte komme til at begrænse Afdelingscheferne i den fri og selvstændige Styrelse af Afdelingerne og altsaa i samme Grad betage dem Ansvaret for Styrelsen. Derfor maatte Kommissionens Hovedbestræbelse gaa ud paa at lægge den egentlige og selvstændige Ledelse af Afdelingerne i Afdelingschefernes Hænder og dermed ogsaa give dem det fulde Ansvar for Røgningen af Afdelingens Gerning, baade dens Teknik og dens Økonomi. Maaske man dog — skræmt af Sporene — i Forslaget er gaaet noget for vidt i Retning af at tillægge Afdelingsdirektørerne Myndighed ved Siden af Generaldirektøren, Mindretallet vilde i alt Fald have foretrukket en Organisation i Lighed med den engelske, der ganske vist ogsaa indrømmer Afdelingscheferne fuld Selvstændighed, — som i og for sig tilkommer dem som de overlegne Fagmænd i Afdelingens Gerning, — men paa den anden Side giver Generaldirektøren en fuldstændig overlegen Chefsstilling, der berettiger ham til at lade sig al Ting forelægge og til at gribe ind, hvor han maatte mene det i den hele Styrelses Interesse, en Myndighed, som er paa en Gang en fortrinlig Spore og Kontrol paa Afdelingerne og ikke frister til Misbrug, da Sagen saa af Afdelingsdirektøren vil blive indanket for begges Overherre, Jernbanernes Ejere, Generalforsamlingen.

I lige Maade er Mindretallet enig i Kommissionens kendelige Bestræbelse for at tillægge Lederne af Linietjenesten en betydelig større Myndighed og dermed følgende Ansvar, end de have nu, dog skal det ikke dermed være sagt, at noget af de 2 hertil sigtende Forslag fuldt tilfredsstiller.

Endelig billiger Mindretallet ogsaa fuldt ud, at Kommissionsforslaget indordner „Statsbaneanlægene“ under Statsbanestyrelsen, men misbilliger, at Kommissionen er gaaet af Vejen for at foretage en Undersøgelse af disses Forhold og at gøre Rede for den virkelige Sammenhæng med denne Institution, hvad Kommissionen formentlig havde til Pligt, efter at en Forespørgsel i Landstingets Møde den 14de December 1898 var bleven halvt om halvt afvist af den daværende Indenrigsminister, idet han henviste disse Forholds nærmere Undersøgelse til nærværende Kommission. Kommissionen har jo ganske vist gennem Ministeriet erhvervet en officiel Redegørelse for Forholdet (Bilag A, Side 30—53), men en selvstændig Undersøgelse har man ikke anstillet, og en kritisk Vurdering af dette Bilags Oplysninger om Forholdet til Privatbanerne er heller ikke foretaget. Nu kan der naturligvis ikke være Tale om at anstille denne Undersøgelse eller fremsætte en saadan Kritik i en Mindretals-

betænkning, men rigtigt befindes det at være her at gengive som det Udgangspunkt for Undersøgelse og Kritik, der burde være valgt, den korte og fyndige Betænkning*), som Folketingets Finansudvalg i 1875—76 afgav over den daværende Overingeniør ved Statsbanerne Tegnernes Forhold til Privatbaneanlæg, fordi Forholdet vedblev uden væsentlig Forandring, indtil Overingeniør Tegner blev Generaldirektør, hvorefter Uklarheden i Forholdet kun blev større, idet nemlig Generaldirektør Tegner vedblev at være Overingeniør for Statsbaneanlægene, medens det heller ikke skønnes at have gjort nogen væsentlig Forandring, at den daværende Indenrigsminister i 1896 ligesom autoriserede det Forhold, der altsaa, den ovenrefererede og senere Rigsdagskritik til Trods, mutatis mutandis har bestaaet i over Fjerdedelen af et Aarhundrede.

Med Hensyn til Kontrolrevisionen skal bemærkes, at Mindretallet finder det ganske utilstedeligt at ophæve denne, om det end maa erkendes, at den maa omordnes for at gøre Fyldest. Statsbanernes Finansvæsen bør absolut underkastes Revision af en Autoritet, som er uafhængig af Statsbanestyrelsen.

Et Jernbaneraads Ønskelighed er ovenfor indirekte paapeget; Unødvendigheden af Kommissariater for Privatbanerne er antydnet i Mindretallets Organisationsforslag ved, at dette Forhold henlægges under Statsbanestyrelsen.

Hvad angaar Lønningssagen, da slutter nærværende Mindretal sig principielt til Mindretallet *H. C. Hansens* Standpunkt, men har deltaget i alle Kommissionens Afstemninger om dette Afsnit for at søge opnaaet den efter Mindretallets Opfattelse største Retfærdighed i Lønforhøjelserne, de relativt rigtige Lønsatser.

Nærværende Mindretals Stilling til Takstsagen fremgaar af Kommissionens Betænkning, hvortil dog endnu er at bemærke, at en forholdsvis stærk Forhøjelse af Taksterne for Godstransporten over Færgerne anses for absolut rationel og retfærdig og derfor for i høj Grad ønskelig. Det er jo uimodsigeligt, at de ladede Godsvogne efter de nuværende Tarifer betale deres Overførelse med Færge særdeles kummerligt i Forhold til den Plads, de indtage, og den Vægt, hvormed de tynges Færge, endda uanset, at Færge for Passagerbefordringens Skyld gaar med Iltogsfart, som jo slet ikke tilkommer Godstransporten; men Forholdet bliver endnu grellere, naar det betænkes, at de belæssede Godsvognes Overførelse maa foranledige akkurat lige saa mange tomme Vognes Tilbagesendelse, for hvilke der slet ikke betales Fragt. Man bør derfor forhøje Taksterne for Godsoverførelse ved Færge ret betydeligt og rette Bestræbelserne henimod Indførelsen af specielle Godsfærger til langsom Fart og ligeledes i alle andre Henseender billigt udstyrede og billige at bruge.

*) Rigsdagstidende 1875—1876, Tillæg B., Sp. 333—34: Dernæst formener man, at der er Grund til at foretage Forandring i den kontrollerende Ingeniørs Stilling saavel til Koncessionshaverne som Entreprenørerne. Paa Statens Vegne skal han paase, at Koncessionshaveren opfylder sine Forpligtelser; men naar det, som anført i Ministerens Skrivelse, samtidig tillades ham at føre Kontrollen med Anlægget paa Koncessionshaverens Vegne, bliver han i alle saadanne Tilfælde sin egen Kontrolør. Dette bliver atter Tilfældet, naar han paatager sig at lade udføre Arbejder for Entreprenørerne. De af ham udførte Tegninger, Overslag og deslige for Entreprenørerne skal han selv kontrollere som Koncessionshaverens og denne sin Virksomhed atter som Statens befaldmægtigede. Idet han paa en Gang kan være Tekniker hos Entreprenørerne og Kontrol dels for Koncessionshaveren, dels for Staten, forener han i sig 3 Poster, der, hvis man vilde have den bedste Garanti for en omhyggelig Udførelse, burde beklædes af 3 selvstændige Mænd. Den vedkommendes Dygtighed og Hæderlighed i alle Maader anerkendt, er den antydende Ordning ikke desto mindre saa urigtig i sit Princip, at man maa ønske en Forandring. Statens tilsynhavende bør staa aldeles fri og uafhængig af andre Hensyn under Udførelsen af sin Virksomhed.

Endelig skal om Takstlovens Behandling i Kommissionen anføres, at den kun har indbefattet den Del af Loven, som gælder selve Taksterne, ikke derimod den Del, som giver reglementariske Anordninger og Forskrifter, om hvilken sidste Del nærværende Mindretal ikke vil undlade at anføre sin Opfattelse, som er fremsat i Kommissionen, at ogsaa disse i høj Grad trænge til Revision.

Ligesom Mindretallet ovenfor har beklaget, at Kommissionen ikke optog til Undersøgelse Sagen angaaende Overingeniørens Stilling til Privatbanerne, saaledes maa Mindretallet meget beklage, at Kommissionen heller ikke har fundet Lejlighed til at undersøge Sammenhængen med Aspirantinstitutionen ved Statsbanerne, skønt Ordføreren for Folketingets Finansudvalg d. 16de Marts 1900 paakaldte Kommissionens Assistance for at faa dette Forhold undersøgt. Denne Undladelse fra Kommissionens Side maa saa meget mere beklages, som just dette Spørgsmaal, om Aspirantinstitutionen ved Statsbanerne overhovedet kan siges at være lovlig — indført, som den er, af Generaldirektør Holst i 1880 uden at have fundet Bekræftelse ved Organisationsloven af 1892, — maatte have givet Kommissionen uundgaaelig Anledning til ogsaa at drøfte det store Spørgsmaal, om den nuværende Elevinstitution gør Fyldest som Adgang til og Skole for Assistent- og Stationsforstanderklasserne, et Spørgsmaal, som formentlig maa klares i første Række, naar Opgaven er at give Statsbanedriften en hensigtsmæssig Ordning.

Ikke mindre beklages det her, at Kommissionen ikke af Ulykken ved Svendstrup tog Anledning til at foranledige eller foranstalte en Undersøgelse af Sikkerhedstjenesten og derhenhørende Forhold paa Statsbanerne i det hele, da det ved forskellige Lejligheder og ogsaa ved Rigsdagens Behandling af Loven om Jernbaners Erstatningsansvar ved Ulykkestilfælde har vist sig, hvor lidet klare de herhenhørende Forhold endnu henligge efter de i Anledning af Gentoftelykken foranstaltede officielle Undersøgelser.

Endelig og dybest beklager Mindretallet, at Kommissionen har undladt at trænge ind i og rede ud fra hinanden det indviklede og i vide Kredse i de sidste Aar skævt opfattede disciplinære Forhold mellem Statsbanerne og deres mere eller mindre faste Tjenestemænd lige ned til deres allerløseste Arbejdere, til den ene Side det for Statens Autoritet nødvendige Krav til Hørighed og Lydighed hos Personalet, til den anden Side Omfanget af Personalets Sammenslutningsret og øvrige Friheder. Det er jo ganske umiskendeligt, at netop Kommissionens Arbejdsaar 1899—1901 have ført store Grupper af Statsbanefunktionærer ind paa et Skraaplan af Tro paa Personalets ubegrænsede Foreningsret og Tilladeligheden af Arbejdsnedlæggelse og Strike, og det hverken vides eller er fornummet, at Statsbanestyrelsen har sat den Grænse herfor, som kan hævde Disciplinen i nødvendigt Omfang. At dette hele Forhold var og er af den allerstørste Interesse for Statsdriftens lykkelige Trivsel og Udvikling kan ikke omtvistes, men saa fortjente det ogsaa den dybeste Paaagtning af den Kommission, som blev nedsat for „at tage Spørgsmaalet om Statsbanedriftens hensigtsmæssige Ordning under Overvejelse“.

3. Kommittet Rimestads Udtalelse.

Tiltraadt af Etatsraad *N. Andersen* og Etatsraad *Breinholdt*.

Ifølge § 26 i Loven af 26de Marts 1898 om Statsbanedriftens Ordning er nærværende Kommission beskikket til „at tage Spørgsmaalet om Statsbanedriftens hensigtsmæssige Ordning under Overvejelse og herom at fremkomme med Betænkning til Regering og Rigsdag“. I disse Lovens Ord ligger der næppe nogen nedsættende Dom over Statsbanedriftens nuværende Ordning. Thi bortset fra, at det vilde være noget ellers ukendt, at en Lov i en af sine Slutningsparagraffer udtaler sig mod den Ordning, som den selv har indført i de foregaaende Paragraffer, er det formentlig klart, at der, hvis noget saadant alligevel havde været tilsigtet, i § 26 maatte have staaet „hensigtsmæssigere“ i Steden for „hensigtsmæssige“ eller „Omordning“ i Steden for „Ordning“. Derimod ytres der ganske vist i § 26 en *Tvivl* om, hvorvidt Loven i de foregaaende Paragraffer har truffet det rette, og det paalægges derfor Kommissionen at *undersøge* dette Spørgsmaal og afgive sin *Betænkning* derom. Hvorvidt denne Betænkning skal ende med et Forslag til en Omordning, og da til en mere eller mindre indgribende, beror altsaa paa Undersøgelsens Udfald.

I Henhold til Lovens Bud har Kommissionen nu foretaget en meget grundig Undersøgelse af den bestaaende Ordning. Den har undersøgt Forholdene paa Stedet — i Kontorer, Værksteder og paa Stationer —, den har stillet en lang Række skriftlige Forespørgsler (som med tilhørende Svar findes trykte i Bilag A Side 1—172), — den har endelig gennem sit 4de Udvalg foretaget stærkt i det enkelte gaaende Granskninger og Overvejelser (jfr. nedenfor Side 185—201). Men det kan næppe paastaas, at denne Undersøgelse har ydet Bevis eller blot skaffet Sandsynlighed for, at Lovgiverens *Tvivl* om den nuværende Organisations Formaalstjenlighed var grundet; thi ikke paa et eneste, selve Statsbanedriftens Ordning vedrørende Punkt er der bleven paavist større, endsige fældende Mangler ved samme. Ikke desto mindre er Kommissionens store Flertal gaaet ud fra som noget selvfølgeligt, at den gældende Ordning, der i sine Hovedtræk er den samme som den, der i en Menneskealder har baaret Statsbanernes Udvikling her i Landet, bør fjernes i Bund og Grund, og nyt opbygges i Steden. Hver Del af den gældende Ordning — dens Generaldirektorat, dens Afdelinger og Sektioner — ryddes, og i Steden for sættes en kollegial Generaldirektion paa 5 Medlemmer og 4 kollegiale Distrikter med Hjemsted i de forskellige Landsdele. Alt, hvad der i en Aarrække er uddannet paa hjemlig Grund, forlades altsaa, og nye Forbilleder hentes, Halvdelen i Sydtyskland, Halvdelen i Sverige — uden at man samtidigt kan henvise til, at der paa disse Steder raader udelt Tilfredshed med den Del af deres Organisation, som nu skal indføres hos os.

Nærværende Mindretal kan ikke tro, at Flertallets Forslag betegner et Fremskridt, eller at dets Ordning kan kaldes „hensigtsmæssig“ (Lovens § 26). I *Generaldirektionen* skal alt afgøres ved simpel Stemmefflerhed. Generaldirektøren, der maa forudsættes at eje den største Sagkundskab og det bedste Overblik, kan altsaa paa alle Punkter overstemmes, selv hvor han er enig med den, som har den særlige Sagkundskab om den foreliggende Sag, nemlig vedkommende Fagdirektør. Men en saadan Ordning frembyder en ikke ringe Fare; Følgen af den *kan* blive en fast Sammenslutning mellem 3 af de 5 Direktører, der vrister al Magten ud af Haanden paa Mindretallet — som for saa vidt gerne kan bestaa af Generaldirektøren og hans Stedfortræder, Driftsdirektøren. Den *kan* ogsaa blive den endnu uheldigere: en vekslende

Majoritet med den deraf følgende Planløshed i Styrelsen og fordunklet Ansvar. Men selv om det her skulde gaa bedre, end man i og for sig har Lov til at haabe — og Flertallet venter jo, at alt vil gaa saare godt (Side 21—22) — tør det samme næppe haabes om den foreslaaede Distriktsinddeling.

Som ovenfor bemærket, gaar Flertallets Forslag her ud paa, at der under Generaldirektionen skal oprettes *fire Distrikter*, hvert knyttet til sin Del af Landet og hvert ledet af en kollegial Styrelse paa en Overtrafikinspektør, en Overbaneingeniør og en Maskininspektør, under førstnævntes Overledelse. Under hvert Distrikt vilde der altsaa gennemsnitlig komme til at ligge ca. 450 km. Bane. Men for et Net af saa ringe Udstrækning er den nævnte Tremandsstyrelse, understøttet som den skulde være af de Distrikterne tilforordnede Trafik- og Baneingeniører — og efter ganske kort Tids Forløb af de uundgaelige Kontorer — meget kraftig og fuldkommen tilstrækkelig til at lede alt Distriktet vedrørende, hvad der hurtigt vil gaa op for den selv, saa at den vil føle Generaldirektionen — med dens Instrukser og Budgetter (Forslagets § 13) og endnu mere med dens Indgriben i „principielle og større Sager“ (Forslagets § 15) — som en unødvendig og besværlig Byrde. Al virkelig Magt maa i Tidens Løb tilfalde disse fire, stærkt organiserede og med det daglige Liv i stadig Berøring trædende Distrikter, der hvert vil have sine Særinteresser at fremme, og Generaldirektionens Indflydelse vil blive indskrænket til en kontrollerende Overledelse omtrent af samme Art, som Ministeriets var det i sin Tid, da man her i Landet havde to Statsbaner, de sjællandske og de jydsk-fynske. Men det kan næppe være gaaet af Minde, hvilken Splid hin Tvedeling af Landet medførte, og hvilken Hæmsko den var for Samfærdslen, der først, da dette Baand blev sprængt, udviklede sig, og efter en Maalestok, hvorom man før ikke havde nogen Anelse. I 1885 — da Sammenslutningen skete — var Statsbanenettet lagt i sine Grundtræk, siden da er der kun tilkommet 20 % for største Delen magre Banestrækninger; ikke desto mindre er Rejsernes Antal vokset fra $7\frac{1}{2}$ til $18\frac{1}{2}$ Millioner (230 %) og Godsforsendelserne fra 80 til mindst 280 Tonkilometer (350 %). Mægtigere endnu er Samkvemmet mellem Landsdelene vokset: baade over Storebelt, Lillebelt og Masnedsund befordres der nu 3 Gange saa mange rejsende og 8 Gange saa meget Gods som i 1885. Køreplanen er udvidet til gennemsnitlig 17 à 18 daglige Tog mod 9 à 10 i 1885; ensartede, billige Tarifer ere indførte for hele Landet, medens hver Landsdel dengang havde sine egne og dyrere Takster; Esbjerg Havn har faaet Betydning ogsaa for Øerne, Københavns Marked for Jylland o. s. fr. Alt dette er et Værk af Sammenslutning i Modsætning til Sondring; men trods dette klare og tydelige Fingerpeg skal hver Landsdel nu have sin lille Jernbanestyrelse, som om Landet ikke var lille nok og tilstrækkelig splittet fra Naturens Haand til at behøve al den Styrke, som Enhed og Sammenslutning kan give.

Og selv om det nu skulde vise sig, at nærværende Mindretal ogsaa her tager Fejl, og at Generaldirektionen bliver stærk nok til paa enhver Tid at kunne jævne Distrikternes indbyrdes Meningsforskelligheder og Uenigheder, bryde al passiv Modstand og indgyde de fire Distrikter en fælles Aand, hvad er det saa, der skal vindes ved Distriktsinddelingen? De Anker, som jævnligst fremsættes mod den nuværende Organisation, ere tre: den synes for vidtløftig, for dyr og for lidt stedlig decentraliseret. Herimod kunde der nu siges adskilligt, men man skal ikke komme nærmere ind paa det; selv om nemlig alle tre Ankeposter vare grundede, vilde Distriktsinddelingen ikke fjerne en eneste af disse Mangler. Thi den værste Vidtløftighed er den, som fremkaldes gennem mange Viljer, og hvad Bekostningen angaar, tør end ikke de

varmeste Tilhængere af Distriktsinddelingen nægte, at den bliver ret dyr i sit Anlæg og meget kostbar i sin Drift. Tiltrænges der endeligt en stærkere stedlig Decentralisation, synes det at ligge lige for, at man bør udvikle de nuværende Sektioner, som have Hjemsted paa 6 Punkter i Landet udenfor København, og ikke indskrænke de stedlige Myndigheder til det halve af det nuværende Tal. Paa en saadan Udvikling af Sektionerne gaar det Side 31 omtalte Mindretalsforslag ud, og naar nærværende Mindretal ikke fuldt har kunnet slutte sig til dette Forslag, hvis Ordning af Generaldirektionen ogsaa forekommer det mere tiltalende, er Grunden væsentligt den, at det synes uklart, hvorfor denne Omordning af det bestaaende behøves. Hertil kommer dog ogsaa, at dette Forslag organiserer baade Generaldirektionen og Sektionerne for svagt, men efter Sagens hele Standpunkt anser man det for overflødigt at komme nærmere ind herpaa.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

FINANSIELLE FORHOLD.

	Side
Den hidtil fulgte Postering af Udgifter og Indtægter vedrørende Statsbanernes Anlæg og Drift; Opgørelsen af Anlægskapitalens Størrelse; Forrentningen af samme	67.
Manglerne ved den hidtil fulgte og Forslag til en ændret Opgørelse af Anlægskapitalen og Postering paa Finanslovens §§ 6 og 27	70.
Ophævelse af „de sjællandske Statsbaners Reservefond“	75
Særlige Bemærkninger af enkelte Medlemmer	76.

**Den hidtil fulgte Postering af Udgifter og Indtægter vedrørende
Statsbanernes Anlæg og Drift; Opgørelsen af Anlægskapitalens
Størrelse; Forrentningen af samme.**

Paa de aarlige Finanslove og Statsregnskaber ere de Summer, som vedrøre Statsbanernes Anlæg og Igangsættelse, deres Udvidelse og Drift, hidtil førte paa tre forskellige Steder, nemlig under §§ 3, 6 og 27*). Grunden hertil er den, at Statsbanerne betragtes som et rentebærende Statsaktiv; de Bevillinger, der gives, og de Penge, der anvendes til Erhvervelsen af dette Statsaktiv (Anlægsomkostninger o. desl.), opføres derfor henholdsvis paa Finanslovens og Statsregnskabets § 27 — Paragrafen for „Erhvervelse af Formue“ —, medens Driftsaarets Indtægter, Udgifter og Overskud opføres paa en Indtægtsparagraf, nemlig § 6 (Statsbanerne, Post- og Telegrafvæsenet), fra hvilken Paragraf Overskudet atter som en Rente af Statsaktivet overføres til § 3, „Renter af Statsaktiver“. I Statsregnskabet afsluttes denne § med en Opgørelse af de Beløb, som „indestaa i Statsbanerne“ eller „ere medgaaede til Anlægget og Idriftssættelsen af Statsbanerne“, altsaa hvad der forsaavidt kortelig kan kaldes Statsbanernes Anlægskapital. Denne Anlægskapital dannes ved Aar efter Aar at overføre til samme Summen af de Udgifter, som efter § 27 ere medgaaede til Statsaktivet „Statsbanerne“s Erhvervelse. Ved Udgangen af sidste Finansaar — 1899—1900 — ansætter Statsregnskabet dette Beløb til 229,529,292 Kr. 46 Ø. foruden „et ved de sjællandske Baners Erhvervelse yderligere

medgaaet Beløb“, om hvilket henvises til en Forklaring

i Statsregnskabet for 1885—86 S. 22.....	7,496,060 — 56 —
--	------------------

Tilsammen altsaa til...	237,025,353 Kr. 02 Ø.
-------------------------	------------------------------

Naar man foreløbigt lader det Spørgsmaal ligge, om denne Posteringsmaade, mod hvis almindelige Principer der i og for sig intet kan være at indvende, ogsaa er gennemført paa en saadan Maade, at den maa give de rigtige Resultater — et Spørgsmaal, som skal undersøges nedenfor — skulde det synes at være en let Sag at afgøre, hvilken Forrentning Statsbanerne, ud fra samme som Grundlag, have givet i de forskellige Driftsaar. Tilnærmelsesvis kan dette ogsaa gøres, men man støder dog

*) De Udgifter, som vedrøre Ministeriet for offentlige Arbejder, føres paa § 19 B., herunder ogsaa Udgiften til Ministeriets Kontrolrevisor og til de kongelige Kommissarier.

allerede her paa forskellige Vanskeligheder. For det første knytter Interessen ved dette Spørgsmaal sig væsentlig til de under Statsdrift værende Statsbaner, men Anlægskapitalen indbefatter, saaledes som den er opgjort i Statsregnskabet, ogsaa de to Statsbaner, Nyborg—Ringe og Ringe—Faaborgbanen, der drives af det sydfynske Jernbaneselskab, og det er næppe gør ligt Aar for Aar at udskille disse Omkostninger fra Hovedsummen. Dette spiller dog en forholdsvis mindre Rolle. Men ogsaa af en anden Grund bliver Anlægskapitalen, saaledes som den findes i Statsregnskabet, højere end den burde være, og det drejer sig her efter Omstændighederne om ret væsentlige Summer. Det er jo nemlig klart, at en ny Banelinie eller et nyt større Anlæg ikke kan give nogen Forrentning, før samme er overgaaet til Driften (før Banelinien er aabnet), men i alle de Aar, der arbejdes paa dette Nyanlæg, medfører det Udgifter (Anlægsomkostninger), og ved hvert Finansaars Slutning lægges disse til Anlægskapitalen. Hvor store Beløb, det her efter Omstændighederne drejer sig om, skal vises ved tre vilkaarligt valgte Eksempler.

a. Statsbanernes Anlægskapital er i Statsregnskabet debiteret

pr. $\frac{31}{3}$ 1895 med ca.....	223,400 Kr.
- $\frac{31}{3}$ 1896 —	1,875,900 —
- $\frac{31}{3}$ 1897 —	3,425,800 —

vedrørende Kystbanen til Helsingør, uagtet denne Bane først blev aabnet og altsaa først kunde afkaste nogen Forrentning fra og med den 2den August 1897.

b. Paa lignende Maade indbefatter Anlægskapitalen i Statsregnskabet

pr. $\frac{31}{3}$ 1896	247,300 Kr.
- $\frac{31}{3}$ 1897	776,600 —
- $\frac{31}{3}$ 1898	1,532,500 —

vedrørende Slagelse—Vørslevbanen, der først aabnedes for Driften i 1898—99, nemlig den 1ste Maj 1898.

c. Statsregnskabets Anlægskapital

pr. $\frac{31}{3}$ 1895 indbefatter	871,400 Kr.
- $\frac{31}{3}$ 1896 —	3,038,900 —
- $\frac{31}{3}$ 1897 —	4,474,800 —
- $\frac{31}{3}$ 1898 —	6,097,600 —
- $\frac{31}{3}$ 1899 —	7,886,800 —
- $\frac{31}{3}$ 1900 —	9,101,400 —

udelukkende vedrørende de i Lov Nr. 83 af 8de Maj 1894 ommeldte forskellige nye Statsbaneanlæg i og ved København, og det uagtet de væsentligste af disse Anlæg, Godsbanegaarden ved København og Banen derfra til Vigerslev samt fra Vigerslev til Frederiksberg, endnu til Dato slet ikke ere overtagne af Driften.

I alle tre Eksempler er endda ikke medregnet Ekspropriationsudgifterne.

Naar man i nedenstaaende Tavle har opført Anlægskapitalen til det fulde Beløb, hvormed den staar i Statsregnskabet, og udregnet Forrentningsprocenten paa Grundlag af Statsbanedriftens Overskud i det Aar, for hvis Begyndelse Anlægskapitalen gælder, regner man derfor i ethvert Fald ikke med for høj en Forrentning — stadigt efter den nugældende Opgørelsesmaade.

Statsbanernes Anlægskapital og dens Forrentning i Driftsaarene 1867-68—1899-1900.

Driftsaar.	Anlægskapital ved Driftsaarets Begyndelse.*)	Driftsoverskud.	Forrentning af den ved Driftsaarets Begyndelse inde- staaende Anlægs- kapital.
	Kr.	Kr.	pCt.
1867—68	25,600,000	249,000	0,97
1868—69	33,700,000	342,000	1,01
1869—70	40,300,000	502,000	1,25
1870—71	44,000,000	750,000	1,70
1871—72	44,400,000	922,000	2,08
1872—73	52,100,000	1,143,000	2,19
1873—74	52,600,000	1,078,000	2,05
1874—75	52,900,000	1,378,000	2,60
1875—76	61,700,000	1,411,000	2,29
1876—77	64,700,000	1,551,000	2,40
1877—78	66,700,000	1,225,000	1,84
1878—79	67,700,000	832,000	1,23
1879—80	68,700,000	1,134,000	1,65
1880—81	116,000,000	3,924,000	3,38
1881—82	119,900,000	4,019,000	3,35
1882—83	130,000,000	3,709,000	2,85
1883—84	135,700,000	3,664,000	2,70
1884—85	149,300,000	3,609,000	2,42
1885—86	151,700,000	2,446,000	1,61
1886—87	154,000,000	1,906,000	1,24
1887—88	155,900,000	1,742,000	1,12
1888—89	158,200,000	2,429,000	1,54
1889—90	160,200,000	2,606,000	1,63
1890—91	164,200,000	3,098,000	1,88
1891—92	170,300,000	2,918,000	1,71
1892—93	177,100,000	2,490,000	1,41
1893—94	181,700,000	3,619,000	1,99
1894—95	186,000,000	3,903,000	2,10
1895—96	190,100,000	5,202,000	2,74
1896—97	198,500,000	5,170,000	2,60
1897—98	206,900,000	4,429,000	2,14
1898—99	218,000,000	3,010,000	1,38
1899—1900	228,700,000	2,599,000	1,14
1900—1901	237,025,353		

*) I Tallet for Driftsaaret 1880—81 er indbefattet 43,900,000 Kr. for de i Aarets Løb tilkomne sjællandske Baner.

Gennemsnitsforrentningen for alle 33 Aar bliver da næsten nøjagtig 2 pCt. (1,96 pCt.), hvad der ogsaa falder sammen med den almindelige Antagelse.

**Manglerne ved den hidtil fulgte og Forslag til en ændret
Opgørelse af Anlægskapitalen og Postering paa
Finanslovens §§ 6 og 27.**

Mod den Posteringsmaade, der saaledes har været fulgt i en lang Aarrække, er der i den senere Tid rejst vægtige Indvendinger. Disse vedrøre dog ikke selve Principet; der har ikke været og kan heller ikke være Tvivl om, at der maa skelnes mellem „Anlægsomkostninger“ og „Driftsudgifter“, og at de første efter deres Natur henhøre under Finanslovens § 27, de sidste under dens § 6. Indvendingerne angaa derimod Principets Gennemførelse; thi medens man med faa Undtagelser har fulgt den Regel, at § 6 kun har medtaget egentlige Driftsudgifter, har der paa § 27 foruden egentlige Anlægsomkostninger til Stadighed været opført endog meget betydelige Summer, som utvivlsomt maa henregnes til Driftsudgifter. Følgen af dette Systems Gennemførelse i de mange Aar er da bleven en dobbelt, nemlig:

1) at det Overskud af Driften, som fra § 6 overføres til § 3, Aar efter Aar har været større end det burde være, og

2) at Statsbanernes Anlægskapital Aar efter Aar er vokset ikke alene med de Anlægsomkostninger, som med Rette ere opførte paa § 27, men ogsaa med de særdeles store Driftsudgifter, som ere førte paa denne § og fra den uden nogen Nedsættelse vandrede over i Statsregnskabet's Opgørelse af Anlægskapitalen. Heri ligger da Grunden til denne Anlægssums svimlende Højde — pr. 31te Marts 1900 over 237 Mill. Kr. eller over 130,000 Kr. pr. Banekilometer — et Beløb, hvis ganske overdrevne Størrelse maaske bedst vil fremgaa deraf, at Anlægsomkostningerne for en af vore største og stærkest trafikerede Privatbaner, sydfynske Jernbane, kun udgøre 59,800 Kr. *) og for Ringe-Faaborgbanen, en Statsbane under Privatdrift, kun 42,000 Kr. pr. km. **)

Ved denne Sags Bedømmelse maa det nu ikke glemmes, at det hidtil kun har haft en ren teoretisk Interesse, om man anslog den Anlægskapital, som stod i de danske Statsbaner, noget højere eller noget lavere, og at der derfor ikke fra nogen Side, heller ikke fra Statsbogholderiets, har været Opfordring eller Anledning til at overveje, om de enkelte Poster, der fandtes paa § 27, rettelig burde henregnes til

*) Ekskl. Ekspropriation, vel 5 à 10,000 Kr. pr. km.

**) Ekskl. Ekspropriation.

Anlægsomkostninger eller ej. Heller ikke har det haft nogen praktisk Betydning, om Overskudet regnedes noget højere end det strængt taget burde. Men begge disse Spørgsmaal — Anlægskapitalens rette Størrelse og Overskudets nøjagtige Beregning — faa en afgørende praktisk Betydning, saa snart Spørgsmaalet om Statsbanernes Forrentning drages i Forgrunden, saaledes som de senere Aars Udvikling har medført. Thi Forrentningsprocentens Størrelse afhænger udelukkende af de to Momenter, Anlægssummen og Overskudet, den er Forholdet mellem dem, og naar den hidtil fulgte Posteringsmaade bevirker, at Tallene for begge disse Momenter ere urigtige — uden at man dog paa Forhaand kan sige, hvor langt de to Fejl række, hvor gale Tallene ere, — er det umuligt under de nuværende Forhold at danne sig et rigtigt Billede af Forrentningsprocentens Størrelse. Ganske vist kan man sige, at da begge Tallene ere for høje, maa Fejlene til en vis Grad afbalancere hinanden, — og det gør de sikkert ogsaa i et vist Omfang —, men dermed er det jo ikke givet, at de netop udjævne hinanden. Det gælder derfor først og fremmest om at komme til en rigtigere Erkendelse af Anlægskapitalens Størrelse, at faa den behørigt reduceret, og dernæst om fremtidigt at følge en korrekt Postering, en bedre Fordeling mellem Udgifterne paa § 6 og § 27. Begge disse Spørgsmaal have været Genstand for nøje Overvejelse i Kommissionen, og man kan om hvert af dem bemærke følgende:

I. Anlægskapitalen.

At foretage en ny korrekt Opgørelse af Statsbanernes Anlægskapital har været forsøgt, men uden Resultat. Statsbaneanlægene her i Landet gaa tilbage lige til Aaret 1861, Statsbanedriften til 1867. Men først i Statsregnskabet for 1872—73 fremtræder der et Beløb som Statsbanernes Anlægskapital, og hvorledes dette Beløb, som da allerede udgør over 52 Mill. Kr., er sammensat, lader sig ikke længer oplyse (jfr. om Forsøget i saa Henseende Bilag A. Side 95—96). Allerede denne Omstændighed er tilstrækkelig til at gøre Forsøget haabløst, rent bortset fra, at der ogsaa for Tiden efter 1872 foreligger utvivlsomme Fejltagelser i og opstaar adskillige Tvivlsspørgsmaal med Hensyn til Statsregnskabets Opgørelse. Det har derfor været under Overvejelse, om man ikke helt burde forlade de videre Overvejelser ad denne, mere bogholderiske Vej, og istedenfor indskrænke sig til følgende mere almindelige Betragtning.

Statsbanerne have ikke alene medført Udgifter paa § 27, men ogsaa paa § 6. Alt, hvad der er medgaaet paa begge disse Maader, er gaaet ud af Statskassen, der paa den anden Side har oppebaaret den Indtægt, som Statsbanedriften har bragt. Med andre Ord: Statsbanerne have i den forløbne Tid — med Hensyn til hvilken det nu dog er umuligt at komme til fuld Klarhed, og hvis Driftsresultater dog ikke længere have nogen praktisk Interesse — kostet Staten den Sum, der i Statsregnskabet er opført som Anlægskapital med Fradrag af de Beløb, der i Aarenes Løb ere førte til Indtægt som Driftens Overskud. Den førstnævnte Sum udgjorde, som oven anført, ved Udgangen af

Finansaaret 1899—1900	237,025,353 Kr.
Driftsoverskudet for Aarene 1867—68 til 1899—1900 har tilsammen	
udgjort	79,009,000 —
regner man Forskellen mellem disse Beløb	158,016,353 Kr.

som Statsbanernes Anlægskapital, slaar man en Streg over Fortidens Synder, gaar ud fra, at Statsbanerne hidtil ikke have afkastet nogen Forrentning, men kun hjulpet med til deres egen Udvidelse, Forbedring, gode Udstyr m. v., og man har for Fremtidens Brug et simpelt og forstaaeligt Udgangspunkt for Anlægskapitalens Beregning, ved hvilket der ikke stilles overdrevne Krav til Statsbanernes Forrentningsevne.

Det lader sig næppe nægte, at denne Fremgangsmåade anbefaler sig ved en overordentlig Klarhed og Simpelhed. Kommissionen tror dog, at det Beløb, der saaledes vilde være at afskrive paa Anlægskapitalen, noget over $33\frac{1}{3}$ pCt., er en Del større end andre Betragtninger vilde medføre. Man henviser i saa Henseende til de detaljerede Oplysninger, som man har erhvervet gennem Ministeriet, og som findes aftrykte i Bilag C. Side 6—14. I disse er der fra Statsbanedriftens Side forsøgt en Opgørelse — for Tiden indtil 1872 skønsmæssig, for Aarene fra 1872—73 til 1896—97 bogholderisk, af Anlægskapitalens rette Størrelse, og efter den kunde Anlægskapitalen pr. 31. Marts 1897, som i Statsregnskabet er opgjort til c. 207 Mill. Kr., næppe sættes lavere end til 145 à 146 Mill. Kr., hvilket svarer til en Reduktion af c. 30 pCt. En Opgørelse af Banernes Værdi, om hvis Resultater og Grundsætninger der henvises til Bilag A. Side 96—97 og Bilag C. Side 15—17, kommer endda til et noget højere Resultat, nemlig til 155 Mill. Kr. pr. 31. Marts 1897, hvad der kun vilde svare til en Reduktion paa 25 pCt. Alle tre Opgørelser føre dog til nogenlunde nærliggende Resultater, og Kommissionen stiller derfor følgende

Forslag med Hensyn til Anlægskapitalens Beregning:

„Den Sum, der ved Udgangen af Finansaaret 1901—1902 efter den i Statsregnskabets § 3 hidtil brugte Opgørelsesmåade indestaar i Statsbanerne (heri indbefattet de ved de sjællandske Baners Erhvervelse yderligere medgaaede 7,496,060 Kr. 56 Øre, jfr. Forklaringen i Statsregnskabet for 1885—86 Side 22), nedsættes med 30 pCt., og det saaledes fremkomne Beløb overføres til Statsregnskabet for Finansaaret 1902—03 som de danske Statsbaners Anlægskapital ved sidstnævnte Finansaars Begyndelse.

Budget og Regnskab for de danske Statsbaner affattes fremtidig saaledes, at man deraf kan faa en brugbar Oversigt over Kapitalstatus og Forrentningen af denne. Oversigten over Kapitalstatus optages i Statsbanernes aarlige Driftsberetning“.

Dette Forslag søges gennemført ved Vedtagelse paa Finansloven.

II. Posteringen paa Finanslovens § 6 og § 27.

Spørgsmaalet om den fremtidige Postering paa Finanslovens § 6 og § 27 har givet Anledning til mindre Tvivl. Ganske vist kunde man her tænke sig flere Fremgangsmåader, og man har ogsaa haft forskellige Forslag under Overvejelse, men Kommissionen har dog kunnet enes om nedenstaende Forslag, der udtrykkeligt nævner, hvilke Arter af Udgifter der som egentlige Anlægsomkostninger skulle opføres paa § 27 — og altsaa i Statsregnskabet efter Driftsaarets Udgang ville være at debitere Statsbanernes Anlægskapital; de Udgifter, som ikke falde ind herunder, ville altsaa være at henregne til Driftsudgifter og føres som saadanne paa § 6, det vil sige afholdes af det løbende Aars Driftsindtægter.

I korte Træk kunne Forslagets Bestemmelser sammenfattes saaledes, at der til Anlægsomkostninger kun henregnes 1) Grunderhvervelser, 2) Udgifter ved Anlæg og Udstyr af nye Banelinier, nye Dobbeltspor og andre nye Anlæg, nye Færger, nye Skibe, nyt Driftsmateriel, 3) Udgifter til Udvidelse og Forbedring af bestaaende Anlæg, forsaavidt Udvidelsen repræsenterer en virkelig Kapitalforøgelse eller svarer til et nyt Behov.

Forslag til Postering paa Finansloven:

„Paa Finanslovens § 27 opføres fremtidigt:

1. *Udgifterne ved Grunderhvervelser til Jernbane- og Havneanlæg.*
2. a. *Udgifterne ved Anlæg og Udstyr af nye Jernbanestrækninger og Forlægninger af ældre.*
b. *Udgifterne ved Anlæg af nye Havne, Anlægsmoler og Anlægsbroer.*
3. *Udgifterne ved Anlæg af nye Dobbeltspor og nye Havnebaner.*
4. a. *Udgifterne ved Anlæg og Udstyr af nye Stationer, Holdepladser, Billetsalgssteder, offentlige Sidespor og nye Bygninger, naar de ikke tjene til Erstatning for ældre Bygninger.*
b. *Udgifterne ved Anlæg af Vand- eller Gasværker samt elektriske Belysningsanlæg.*
c. *Udgifterne ved nye Bro- og Tunnelanlæg.*
d. *Udgifterne ved nye Telegrafledninger og Kabler.*
e. *Udgifterne ved nye Sporskiftesikrings-Anlæg.*
5. *Følgende Omkostninger ved Udvidelser og Ombygning af bestaaende Anlæg paa Stationerne eller den frie Bane:*
a. *Udvidelse af Stationsbygninger med det Beløb, hvormed den udvidede Bygnings Assuranceværdi overstiger den hidtidiges.*
b. *Ombygning af Broer, Viadukter og lignende, for saa vidt Ombygningen ikke nødvendiggøres ved Brøstfældighed.*
6. *Udgifterne ved Udvidelse af bestaaende Havnebaner.*
7. *Udgifterne ved Udvidelse af de bestaaende Havneanlæg, Anlægsmoler og Anlægsbroer.*
8. *Omkostninger ved Anskaffelse af nye Skibe, Færger og Isbaade, forsaavidt denne ikke finder Sted til Erstatning for udgaaede Skibe, Færger og Isbaade, samt i Tilfælde, hvor Behovet fordrer Skibe og Færger af større Type end de udgaaede. I sidste Tilfælde opføres paa § 27 Forskellen mellem Anskaffelsessummen for nye Fartøjer af hidtil brugt Størrelse og den Sum, som medgaar til Anskaffelsen af større.*
9. *Udgifterne ved Anskaffelse af nyt rullende Materiel, der tjener til Forøgelse af det hidtil benyttede.*

10. *Følgende Omkostninger til Grundforbedring af det rullende Materiel:*
 - a. *Bremseindretninger efter nye og forbedrede Systemer.*
 - b. *Belysnings- og Opvarmningsindretninger efter nye og forbedrede Systemer.*
11. *Udgifterne ved Anskaffelse af Værkstedsmaskiner, der tjene til Forøgelse af de hidtil benyttede.*
12. *Udgifterne ved Anskaffelse af Værktøj og Inventar, der tjener til Forøgelse af det hidtil benyttede.*

Alle andre Udgifter vedrørende Statsbanedriften føres paa Finanslovens § 6^a.

Ophævelse af „de sjællandske Statsbaners Reservefond“.

Baade ved de „jydsk-fynske“ og ved „de sjællandske“ Statsbaner dannede man en Reservefond.

a. De jydsk-fynske Statsbaners Reservefond, til hvilken der aarligt henlagdes 1,000 Rd. pr. Banemil, og af hvilken der afholdtes adskillige Anlægsudgifter, afgaves imidlertid allerede i Aaret 1872—73 til Statskassen. Dens Restbeholdning var dengang 167,557 Rd. 24 Sk.; jfr. nærmere Statsregnskabet for 1871—72 S. 33 og 82.

b. De sjællandske Statsbaners Reservefond bestaar derimod endnu, men da denne Fond, til hvilken der indtil 1885—86 henlagdes 10 pCt. af Driftsoverskudet (jfr. f. Eks. Statsregnskabet for 1885—86 S. 21), siden da ikke har modtaget en lignende Tilgang, medens der Aar efter Aar er bleven trukket paa den til Udvidelse af Anlægene m. m., er Fonden, som den 31te Marts 1886 ejede en Kapital paa 2,435,142 Kr. 08 Øre (jfr. Statsregnskabet for 1885—86 l. c.) nu sunket ned til kun at eje 326,667 Kr. 80 Øre. (pr. 31. Marts 1900).

Fonden bestaar af følgende Aktiver:

1. Obligationer etc.

3½ pCt. uopsigelige Statsobligationer, nominelt Beløb 68,600 Kr., bogførte for	67,742 Kr. 50 Ø.
En Aktie i den østsjællandske Forstærk- ningsfond	100,000 — ” —
	167,742 Kr. 50 Ø.

2. Kontant Beholdning	5,504 — 76 —
3. Indestaaende i Administrationsbygningen Helgolandsgade 12	82,127 — 12 —
4. Indestaaende i Post- og Telegrafbygningen paa Københavns Banegaard.....	71,293 — 42 —
tilsammen...	326,667 Kr. 80 Ø.

Af den under 3 opførte Prioritet svarer Statsbanedriften til Reservefonden 4 pCt. Rente p. a. (3,285 Kr. 08 Øre.)

Af det i Post- og Telegrafbygningen paa Københavns Banegaard indestaaende Beløb svarer Postvæsenet en Lejeafgift til Reservefonden paa for Tiden 3,106 Kr. 84 Ø. p. a.

Da Kommissionen formener, at særlige Reservefonds for Dele af Statskassen nærmest maa betragtes som Omsvøb, og da den jydsk-fynske Fonds Ophævelse og den stadige Formindskelse af den sjællandske Reservefond gøre det antageligt, at denne Mening ogsaa næres af Lovgivningsmagten, foreslaas det at gøre Skridtet fuldtud for Statsbanedriftens Vedkommende og som Følge deraf helt ophæve den sjællandske Jernbanereservefond. Af dens Aktiver maatte da Obligationerne og de rede Penge indgaa i Statskassen, medens Statsbanedriften burde fritages for at svare Rente af det Beløb, som indestaar i Administrationsbygningen i Helgolandsgade og fremtidig oppebære Lejeafgiften af Post- og Telegrafbygningen paa Københavns Station.

Overensstemmende hermed stilles da følgende

Forslag angaaende de sjællandske Statsbaners Reservefond:

„De sjællandske Statsbaners Reservefond“ — jfr. Statsregnskabets § 6 — ophæves fra den 1ste April 1902, saaledes at dens Beholdning i Værdipapirer og rede Penge (pr. 31te Marts 1900. . 173,247 Kr. 26 Ø.) indgaar i Statskassen. Statsbanernes Administrationsbygning, Helgolandsgade Nr. 12 i København, og Post- og Telegrafbygningen paa Københavns Banegaard (bogførte pr. 31te Marts 1900 henholdsvis med 82,127 Kr. 12 Øre og 71,293 Kr. 42 Øre), betragtes fremtidig som Statsbanerne tilhørende.“

Dette Forslag søges gennemført ved Vedtagelse paa Finansloven.

Nogle Medlemmer (*N. Andersen, Breinholt, H. C. Hansen og Koch*) ere — om end af forskellige Grunde — i Tvivl om Rigtigheden af de tre af Kommissionen under dette Afsnit fremsatte Forslag, uden at de dog ønske at stille bestemte Modforslag imod samme.

H. C. Hansen henviser for sit Vedkommende til de Bemærkninger, som han har fremsat, dels med Hensyn til dette Afsnit af Betænkningen, dels med Hensyn til Lønningssagen, og som findes trykte i Afsnittet om den sidstnævnte Sag.

Tre Medlemmer (*Bluhme, Lunn og Meyer*) bemærke, at de vilde have foretrukket at blive staaende ved den almindelige Angivelse øverst Side 73 uden at forsøge en Specifikation af samme.

LØNNINGSSAGEN.

	Side
De nugældende Lønningsbestemmelser	79
Manglerne ved det nugældende Lønningssystem og deres Afhjælpning.....	80
Afkortning i Lønnen som Bidrag til Pensioneringen	83
Nærmere Udvikling af Kommissionens Forslag	86
a. Lønningerne	87
b. Andel i Udbyttet	90
c. Pensioneringen.....	93
d. Statsbanernes Sygekasser	95
Merudgiften ved Kommissionens Forslag	98
Forslaget	108
Ændringsforslag	121
Mindretalsudtalelser	123

De nugældende Lønningsbestemmelser.

Efter de for Tiden gældende Bestemmelser — Loven af 26de Marts 1898 om Statsbanedriftens Ordning §§ 6—16 — lønnes Generaldirektøren med 10,000 Kr. aarligt, stigende til 13,000 Kr. Det øvrige fast ansatte Personale deles i 24 Lønningsklasser, hvoraf 11 betegnes som „almindelige“, 13 som „specielle“. For *11te almindelige Lønningsklasse* nævner Loven dog ikke bestemte Lønsatser; denne Klasse omfatter nemlig alt det faste Personale, der ikke hører til nogen af de andre 23 Klasser, deriblandt navnlig Arbejderne i Maskinværkstederne; Lønnen for denne Klasse kan imidlertid være højst forskellig og beregnes snart maanedsvi, snart uge-, dag- eller timevi, snart som Akkordbetaling.

For de andre 10 *almindelige* Lønningsklasser fastsættes en vis Begyndelsesløn, henholdsvis 6,000, 3,600, 3,000, 2,700, 2,400, 2,100, 1,800, 1,500, 1,200 og 960 Kr. om Aaret; tre Gange forøges denne Løn efter hver 4 Aars Tjeneste med et Alderstillæg paa 10 pCt., saa at Slutlønningerne blive 30 pCt. højere end Begyndelseslønningerne (henholdsvis 7,800, 4,680, 3,900, 3,510, 3,120, 2,730, 2,340, 1,950, 1,560 og 1,248 Kr.).

I de 13 *specielle* Lønningsklasser anvendes derimod ikke Alderstillæg, men den paagældende Gruppe af ansatte deles i 3, 4 eller 5 lige store Underklasser med forskellig Løn i hver. Saaledes er f. Eks. Bane- og Telegrafformændene (II. spec. Kl.) delte i 3 lige store Underklasser, Løn henholdsvis 900, 1,050 og 1,200 Kr., Trafik-assistenterne (V. spec. Kl.) i 4 Underklasser, Løn henholdsvis 900, 1,200, 1,500 og 1,800 Kr., Portørerne i 5 Underklasser, Løn henholdsvis 660, 720, 780, 840 og 900 Kr. o. s. fr. Dog have XI. og XII. specielle Lønningsklasse (Stationsbude og Stationskarle) kun een Lønsats (henholdsvis 720 og 600 Kr.).

Men ved Siden af de faste Lønsatser kender Loven en Række *faste Tillæg* for forskellige Stillinger, baade i de almindelige og i de specielle Lønningsklasser; nogle af disse Tillæg ere anvendelige for større Dele af Personalet (indtil flere Tusinder), nemlig:

- a) fri Bolig (for Stationsforstandere m. fl.),
- b) fri Uniform og Beklædningsgenstande (for en Række af underordnede Stillinger),
- c) Milepenge (for Lokomotiv- og Togpersonalet),
- d) Opholdstillæg, henholdsvis paa 60, 90 eller 120 Kr. om Aaret (for de Overportører af II. Kl., Portører, Depotarbejdere, Bane- og Telegrafformænd m. fl., der ere „henviste til Ophold paa Steder, hvor Opholdet skønnes at være dyrere end almindeligt“);

andre kun for et meget begrænset Antal Personer, nemlig:

- e) frit Brændsel (for Lokomotivmestere og Lokomotivformænd),
- f) fri Belysning (for nogle Kontorbude),
- g) Brug af Embedsjord (kun i eet Tilfælde, nemlig for Opsynsmanden paa Sprogø) og
- h) Bestillingstillæg (navnlig for enkelte Kontorchefer og Fuldmægtige).

Endelig spiller det en væsentlig Rolle ved Bedømmelsen af Lønnens Størrelse, at der som et *Bidrag til de ansattes Pensionering afkortes* 5 pCt. af Lønningsindtægten for 1.—10. almindelige og I.—VIII. specielle Lønningsklasse, og

2½ pCt. af Lønningsindtægten for IX.—XIII. specielle Lønningsklasse.

For 11te almindelige Lønningsklasse (Arbejderne), der ogsaa ere pensionsberettigede, afkortes derimod intet i Lønnen.

Manglerne ved det nugældende Lønningssystem og deres Afhjælpning.

Af den foranstaaende kortfattede Oversigt vil det skønnes, at de Lønningsbestemmelser, som for Tiden gælde ved Statsbanerne, allerede i formel Henseende lade adskilligt tilbage at ønske. Bortser man foreløbigt fra 11te almindelige Lønningsklasse med dens ubestemte Lønninger (jfr. om denne nedenfor S. 90), er det for det første vanskeligt at indse, at faste Lønninger, som paa ganske faa Undtagelser nær bevæge sig fra noget under 1,000 til 3 a 4,000 Kr. om Aaret, nødvendigvis maa deles i 23 forskellige Klasser. Men hertil kommer som en reel Hovedmangel ved det nugældende System, at den ganske overvejende Del af Personalet — den 31te Marts 1900 ikke mindre end ca. 5,700 Personer — henføres under de ret uheldige „specielle“ Lønningsklasser, medens kun omtrent 900 Personer høre under de mere rationelle „almindelige“ Lønningsklasser 1—10. Forskellen mellem de specielle og de almindelige Lønningsklasser beror jo som bemærket paa, at Lønningen i de almindelige Lønningsklasser vokser med *Alderstillæg* i bestemte Perioder (hvert 4de Aar), indtil Slutningslønnen er naaet, medens Oprykningen paa højere Løn i de specielle Klasser afhænger af rene Tilfældigheder og, som Erfaringen har vist, er underkastet de største Svingninger. Under Forhold, hvor Banenettet udvides, eller Trafiken er rask voksende, og hvor Personalet som Følge deraf forøges stærkt, gennemløbes de enkelte Underafdelinger i Klassen med en, man kan godt sige urimelig Fart (stundom i ¼ eller ½ Aar); til andre Tider staar Oprykningen næsten i Stampe. Hvor store Forskellighederne kunne være i ganske nær ved hinanden liggende Perioder, vil fremgaa af nogle af Statsbanedriften meddelte Eksempler:

	I Slutningen af 1896.	I Midten af 1899.
Til at gennemløbe de 4 laveste Portørklasser var i Middeltal brugt	13½ Aar	7¼ Aar.
Fra Ansættelse som Fyrbøder III. til Udnævnelse som Lokomotiv-		
fører I. var gennemsnitlig medgaaet	29½ —	11¾ —
Til at gennemløbe Lokomotivførerklasse II. brugtes i Middeltal .	9½ —	4¼ —

Et saadant Forhold er uheldigt for Personalet, der ikke med nogen som helst Rimelighed kan forudberegne sine Fremtidsudsigter, og der opstaar derfor ganske naturligt megen Utilfredshed og Utaalmodighed, naar en hurtigere Avancementsperiode afløses af en langsommere (hvad der rimeligvis igen vil blive Tilfælde i de nærmeste Aar). Men heller ikke for Statsbanerne er denne Ordning ønskelig, idet den medfører den ganske urimelige Følge, at en Forøgelse af Personalet i en speciel Lønningsklasse med blot 3, 4 eller 5 Mand tillige kommer til at virke som en Lønningsforbedring, idet Tallet i alle Underklasserne omfordeles. Nyansættelser efter en Lønningsmaade med Alderstillæg falde derimod altid paa laveste Lønningsklasse.

Der har derfor i Kommissionen hersket fuld Enighed om, at man ved en Omordning af Lønningerne først og fremmest burde *indskrænke Lønningsklassernes Tal* det mest mulige og overalt gaa over til Systemet „faste Alderstillæg“, med andre Ord *ophæve de specielle Lønningsklasser*.

Vanskelighederne ved en saadan Forandring ere imidlertid meget store, baade fordi de specielle Lønningsklassers Begyndelseløn tilfældigvis aldrig falder sammen med Begyndelselønnen for en af de almindelige Lønningsklasser, og endnu mere fordi der mellem Begyndelselønnen og Slutlønnen er et Spillerum

i de alm. Klasser af 30 %

men i de spec. - - - - - fra $13\frac{1}{3}$ — $133\frac{1}{3}$ %.

Det bliver derfor en Umulighed at indskrænke Tallet paa de nuværende 24 Klasser væsentligt mere end sket i Kommissionens Forslag, nemlig til 15, og selv dette er kun lykkedes, fordi man i Kommissionen i det hele har været af den Anskuelse, at særligt de laveste Lønninger burde løftes noget.

Kommissionen har dernæst fæstet sin Opmærksomhed paa det Spørgsmaal, om man ikke gennem en Ændring af Lønsatserne kunde naa til at fjerne nogle af de mange nu bestaaende *faste Tillæg* til Lønnen (se Siderne 79 og 80, a—h.). Det vil imidlertid ses, at de fleste af disse Tillæg ere ganske naturlige, ja delvis nødvendige. Dette gælder f. Eks. Stationsforstandernes Fribolig paa Stationen og den frie Uniformering af det underordnede Personale. Og det vilde kun tjene til yderligere at vanskeliggøre Sammenligningen med det bestaaende og til at skabe flere nye Lønningsklasser, hvis man forhøjede de paagældende Lønsatser med et vist Beløb for *fri Bolig*, *Brændsel*, *Belysning*, *Embedsjord* og *fri Uniform*, og saa atter trak disse Beløb fra ved Lønningsudbetalingen, naar Ydelsen skete in natura. Hertil kommer, at Kommissionen ikke skønner, at disse Tillæg i noget enkelt Tilfælde ydes paa urette Sted. Med Hensyn til Tillæget „*Milepenge*“ er Spørgsmaalet tvivlsomt. Teoretisk set kan det maaske nok siges, at Lokomotiv- og Togpersonalet bør yde al den Tjeneste, som forlanges, uden at faa særlig Godtgørelse, eftersom Ydelsen er noget større eller mindre, og i forskellige andre Lande, f. Eks. i England, kender man ikke til Milepenge. Men praktisk taget har Systemet dog, som en Slags Akkordbetaling, sine gode Sider, og i de mange Aar, det har bestaaet her i Landet, har det i det hele virket tilfredsstillende. Naar hertil kommer, at det vilde være meget vanskeligt at afløse Milepengene med faste Beløb, der ikke ere for lave for de tjenstivrige og for høje for de mindre tjenstivrige Funktionærer, og at man i ethvert Fald herigennem vilde komme til flere nye Lønningsklasser, har man ment at burde bibeholde dette Tillæg omtrent uforandret.

Anderledes stiller Sagen sig med Hensyn til det saakaldte „*Opholdstillæg*“

(Side 79 d.). Dette ydes som bemærket til en Række lavere lønnede ansatte for Tjeneste paa Steder, hvor Opholdet skønnes at være dyrere end almindeligt; dets Størrelse er hvs. 60, 90 eller 120 Kr. om Aaret efter Opholdsstedets formodede Dyrhed. I hvilket Omfang, dette Tillæg for Tiden ydes, vil fremgaa af følgende.

Statsbanerne have omtrent 300 Stationer (Holdepladser og Billetsalgssteder medregnede). Af disse regnes lidt over 100 for dyrere Opholdssteder, 8 af højeste Kl. (nemlig de 5 københavnske Stationer, Frederiksberg, Hellerup og Esbjerg), 23 af mellemste, 72 af laveste Klasse. Men paa denne Trediedel af Stationerne er netop den store Mængde af underordnet Personale samlet, og i Dec. Maaned 1899 var Forholdet derfor det, at blandt de 3039 Personer, som høre til de Klasser, der overhovedet kunne faa Opholdstillæg, oppebar de 2618 (86 %) et saadant, medens kun 421 (14 %) ikke fik noget Opholdstillæg. Gennemsnitlig for alle 3039 Personer svarede de udbetalte Opholdspenge til 75 Kr. pr. Mand. I de enkelte Klasser fordelte Tallet sig saaledes:

	Samlet Antal i Klassen.	Opholdstillæg paa			I alt oppebæres Tillæg af	Intet Opholdstillæg faa	Tillægets gennemsnitlige Størrelse pro persona i Klassen.
		120 Kr.	90 Kr.	60 Kr.			
		oppebæres af					
							Kr.
Bane- og Telegrafformænd	350	26	51	108	185	165	ca. 41
Brokarle	41	»	16	25	41	»	- 72
Portører	1,372	398	360	402	1,160	212	- 76
Stationskarle	406	113	106	143	362	44	- 78
Overportører II.	128	32	34	62	128	»	- 83
Depotarbejdere	641	170	210	261	641	»	- 86
Stationsbude	101	38	45	18	101	»	- 96
	3,039	777	822	1,019	2,618	421	ca. 75

Efter den store Betydning, Opholdstillæget saaledes har for en Mængde af de lavere lønnede, er det klart, at man maa tage fornødent Hensyn til det ved den Omregning af Lønningssatserne, som Ophævelsen af de specielle Lønningsklasser nødvendiggør. Et andet Spørgsmaal er det, om det er rigtigt at bevare det i sin nuværende Skikkelse, eller om man ikke hellere skal lade Opholdstillæget som saadant bortfalde og indregne det som en Del af de paagældende Klassers almindelige Lønning. Til Bedømmelse heraf maa det erindres, at der med Opholdstillæget i dets nuværende Skikkelse er forbundet store Vilkaarligheder. Hvis det forholder sig rigtigt, hvad der forøvrigt stiller sig tvivlsomt for nogle Kommissionsmedlemmer, at Livet paa visse Stationer er dyrere end paa andre — i Almindelighed taget dyrere i København end i Købstæderne og dyrere i disse end paa Landet — er det ud fra denne Forudsætning allerede af noget tvivlsom Rigtighed at begrænse Opholdstillæget til Stillinger, hvis Begyndelsesløn er *under 1,000 Kr.*, og i ethvert Fald ganske vilkaarligt at begrænse det til *enkelte* Lønklasser under 1,000 Kr. — til Overportører, Portører, Stationskarle,

Stationsbude, Bane- og Telegraformænd, medens de ligesaa ugunstigt stillede Togbetjente, Lokomotiv- og Skibsfyrbødere og Matroser forbigaas. Opholdsstedernes Deling i 4 Grupper af forskellig Dyrhed frembyder derhos de største Vanskeligheder og maa nødvendigvis blive stærkt skønsmæssig, hvor megen Omhu der end anvendes i Valget; for blot at tage et Par Eksempler er det vistnok vanskeligt at begrunde, at der i Roskilde skal gives 90 Kr. Tillæg, men i Ringsted, Sorø og Slagelse 60 Kr., og at der tilstaa 60 Kr. aarligt til ansatte i Hadsten og Mundelstrup, men intet til ansatte paa den mellemliggende Hinnerup Station (jfr. nærmere de Oplysninger, som gives i Bilag A., Side 64 ff.). Kommissionen har derfor sluttet sig til den Opfattelse, at det vil være *rettest at lade Opholdstillæget som saadant bortfalde*, men tage dets Bortfalden i Betragtning som et Moment ved Fastsættelsen af Lønnen for de paagældende Klasser. Dog har man anset det for rigtigt i Lønningsforslagets § 28 at optage en Bestemmelse om, at der i „særlige Tilfælde“ paa Finansloven kan ydes „Hjælp til Bolig“ — en Bestemmelse, som altsaa kun rent undtagelsesvis skulde komme til Anvendelse.

De *Bestillingstillæg*, som nu ydes i enkelte Tilfælde, ere bibeholdte og derhos foreslaaet forøgede med lignende Tillæg til nogle af Kontorcheferne under Generaldirektionen paa Grund af den Stilling i Administrationen, som disse ville komme til at indtage.

Afkortning i Lønnen som Bidrag til Pensioneringen.

Som foran bemærket ere alle faste ansatte ved Statsbanerne pensionsberettigede; i de højere Lønninger afkortes 5 %, i de lavere $2\frac{1}{2}$ % som Bidrag til Pensioneringen; for Arbejderne i Værkstederne m. v. (11te almindelige Lønningsklasse) afkortes derimod intet. Angaaende hvorledes Pensionsforholdene historisk have udviklet sig ved Statsbanerne, henvises til de fyldige Oplysninger i Bilag A., Side 87—95.

Forinden Kommissionen har kunnet tage Sagen om Lønningernes Størrelse under Overvejelse, har det været nødvendigt for den at tage Standpunkt til det Spørgsmaal, om disse Afdrag til Pensioneringen skulde vedvare eller bortfalde. En Lønning paa 2,000 Kr. ÷ 5 % Afdrag (= 100 Kr.) er jo noget andet end en Lønning paa 2,000 Kr. uden Afkortning.

Om dette Spørgsmaal have Meningerne i Kommissionen imidlertid været stærkt delte. En *Del Medlemmer* holde for, at ligesom Staten af sin egen Kasse uddeler den passende Løn for sine Funktionærer, saaledes maa den ogsaa, naar den finder det rigtigt at pensionere dem, betale Pensionen af sin egen Kasse. At skyde en Pensionskasse ind som Mellemed, at udbetale en Løn og igen afkorte i denne Løn, er kun Omveje og Omsvøb, der paa mange Maader føre til unødigt Besvær. Hertil kommer, at Pensionsordningen ved Statsbanerne synes stærkt angribelig i sine Enkeltheder. I en lang Række af Aar, ja lige til for 6 Aar siden, udgjorde Afdragene i Lønningerne et større Beløb end hvad der tilsvarede i Pension; Overskudet henlagdes da til en Reservekasse, den saakaldte „Reservepensionsfond“, som nu med Renter og Rentes Rente er vokset til henved $7\frac{1}{2}$ Mill. Kroner (pr. 31. Marts 1900 nøjagtigt 7,373,308 Kr. 03 Ø.). I de senere Aar overstiger ganske vist Pensionsbyrden Afdragene, saaledes udbetaltes der i 1900—1901 Pensioner til Beløb ca. 459,000 Kr.,

hvoraf kun ca. 366,000 Kr. dækkedes ved Afdragene, medens Resten ca. 93,000 Kr. maatte tilskydes af Reservepensionsfondens Renter. Men enten Pensionerne nu ere betalte gennem Aarets Afdrag eller gennem Reservepensionsfondens, er det klart, at de alle ere betalte gennem de Afdrag, som nu eller før have fundet Sted i de Lønninger, i hvilke der overhovedet finder Afkortning Sted — eller med andre Ord: Arbejderne i Værkstederne og i det hele 11. alm. Lønningsklasse, over 3000 Personer, der ikke lide Afdrag men dog nyde Pension, pensioneres af de andre 6 à 7000 Funktionærer. I sidste Aar udgjorde det Beløb, som der her er Tale om, ca. 60,000 Kr. At Staten indrømmer sine Arbejdere ved Jernbanen Pensionsret, er baade godt og rigtigt, men den har unægtelig saameget lettere ved at foretage dette Skridt, som ikke den, men de andre Embeds- og Bestillingsmænd ved Statsbanerne — fortrinsvis de, i hvis Løn der afkortes 5% — afholde Omkostningerne.

Endeligt kommer hertil, at Afkortning i Lønnen til Hjælp ved de ansattes egen Pensionering er et System, der tidligere har været meget anvendt i Statstjenesten, men nu er forladt næsten overalt som irrationelt og besværligt. Herom henvises til de vejledende Oplysninger, der ere aftrykte i Bilag C Side 44—47.

De Medlemmer i Kommissionen, som dele dette Syn paa Sagen, mene derfor at Afkortningen i Lønningerne burde bortfalde,
at „Reservepensionsfondens“ $7\frac{1}{2}$ Mill. Kr. vel kunde bevares som en særlig Fond, men at denne Fonds Renter da fremtidig skulde afgives til Statsbanerne som Bidrag til de ansattes Pensionering,
at Resten af Pensionsbyrden burde bæres af Statsbanerne.

I Modsætning hertil gøre *andre Medlemmer* i Kommissionen følgende Betragtninger gældende:

Det kan være meget rigtigt, at det er en Omvej at afkorte i Lønnen for at udrede Pensionen, men man har nu engang dette System, og Lønningerne ere selvfølgelig fastsatte med den Betragtning for Øje, at der i dem skulde afkortes et Beløb til Pensionskassen. Det er derfor ret beset ikke de ansatte, men Statskassen, som har opsparet Pensionskassen og som betaler Pensionerne. Men disses Beløb vokse fra Aar til Aar og langt stærkere end Afdragene vokse. Af nedenstaaende Oversigt vil det saaledes ses, at fra 1893—94 — det første Aar, hvor Statsbanernes Forhold lovordnedes —, er

Pensionsbyrden vokset med ca. 293,000 Kr.,
medens Afdragene kun ere stegne med - 156,000 —;

medens det førstnævnte Aar viste en

Indtægt for Reservepensionsfondens af ca. 43,600 Kr.,
viser 1900—01 derfor en

Udgift for Reservepensionsfondens af ca. 93,300 Kr.

Stigningen i Pensionsbyrden er derhos stærkt progressiv, i de første 4 Aar gennemsnitlig ca. 32,000 Kr. om Aaret, derefter 38,000, 59,000 og 68,000 Kr. om Aaret.

Aar.	Udredede Pensioner.	Afkortning i Lønningerne.	Driftens Tilskud.	Tilskud fra Reservepensionsfonden.	Indbetalt i Reservepensionsfonden.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1893—94 . .	166,184	209,828	—	—	43,644
1894—95 . .	199,310	214,304	—	—	14,994
1895—96 . .	229,660	222,149	7,511	—	—
1896—97 . .	267,953	235,785	32,168	—	—
1897—98 . .	293,807	249,211	44,596	—	—
1898—99*) .	331,787	306,721	—	25,066	—
1899—1900 .	390,613	343,537	—	47,076	—
1900—01 . .	458,963	365,620	—	93,343	—
Tilvækst. . .	+ 292,779	+ 155,792			

I denne stærke Stigning af Pensionsbyrden er der for saa vidt intet mærkeligt; det er en almindelig Lov, som her gentager sig, at en Pensionskasses Byrder i de første Aar ere svagt, derefter stærkt stigende, indtil et vist nogenlunde konstant Maksimum er naaet. Men Statsbanerne ere endnu langt fra dette Maksimum, fordi Størstedelen af dets Personale endnu er ungt, og det vil neppe vare ret mange Aar, før Pensionsbyrden naar op til $\frac{3}{4}$ eller 1 Mill. Kr. om Aaret. Ophæver man nu Afdragene og afløser dem med et aarligt Tilskud fra Statskassen paa c. 300,000 Kr., vil der altsaa om ikke ret lang Tid paaføres Statsbanerne en aarlig Udgift til Pensioner paa maaske 700,000 Kr.; lader man derimod Afdragene vedblive og Pensionskassen vokse — selv i sidste Aar tiltog den med over 300,000 Kr., da Renterne langt oversteg Bidraget til Pensionerne — ville baade Statskassen og Statsbanerne i en meget lang Aarrække med Ro kunne se paa Pensionsbyrdens Tiltagen.

Hertil kan føjes, at det er en tvivlsom Fordel for de ansatte, hvis Pensionsafdragene bortfalde. Hvis deres Lønning nedsættes med et tilsvarende Beløb — hvad der bliver en ikke usandsynlig Følge — vil Fordelen være slet ingen, og vil man gaa i de nyere Loves Fodspor, vender Afdraget tilbage — i alt Fald for alle gifte — i Form af et tilsvarende Afdrag til Enkeforsørgelse, jfr. f. Eks. Lov af 16de Marts 1900 om Pension ved Telegrafvæsenet og Lov af s. D. om Pension ved Postvæsenet, hvorefter 5 eller undtagelsesvis 3 pCt. afkortes i de gifte ansattes Lønning for at anvendes til deres Enkers Pensionering. Naar det endelig fra den anden Side gøres gældende, at de i den nuværende 11te almindelige Lønningsklasse ansatte erholde Pension, uden at der i den Anledning sker Afdrag i Lønningen, bemærkes, at dette er en naturlig Følge af, at disse ansattes Lønninger ikke ere lovbestemte, og at Lønningerne derfor maa ansættes under Hensyn til, at der, efter 10 Aars fast Ansættelse i Stillingerne, gives Efterløn eller Pension.

De Medlemmer af Kommissionen, som staa paa det her nævnte Standpunkt, holde derfor bestemt paa, at der for saa vidt ikke bør ske nogen Ændring i de nuværende Regler. Af Hensyn til den Ensartethed i Pensionsreglerne og den Forbedring af samme, som Kommissionen foreslaar, finde de det dog rigtigt at forhøje Bidraget

*) Driften betalte Underskudet indtil 1897—98, derefter Reservepensionsfonden.

for de lavere lønnede fra $2\frac{1}{2}$ til 5 pCt. mod en tilsvarende Forbedring af deres Lønning (jfr. nærmere nedenfor).

Da det har været nødvendigt at komme til Enighed paa dette Punkt, naar der ikke skulde fremkomme to ganske forskellige Lønningsforslag fra Kommissionen, og *da* det i og for sig er givet, at en lige høj Lønningsindtægt kan naas under begge Systemer,

enedes Kommissionen omsider om at udarbejde sit Lønningsforslag paa Grundlag af det nuværende Afkortningssystem, saaledes at dog de $2\frac{1}{2}$ pCt. Afdrag forhøjedes til 5 pCt. (mod tilsvarende Forhøjelse af de vedkommende Lønninger). Dette er altsaa sket; men *flere Medlemmer* ønske dog udtrykkeligt at udtale, at de kun meget modstræbende have kunnet gaa med til at bevare Lønningsafkortningen til Pensioneringen. Selv om de nu foreslaaede Lønninger nedsattes med et til 5 pCt. svarende Beløb, opnaaedes dog et klarere Forhold og en større Ensartethed med Lønningerne i andre Etater. Heller ikke vilde Staten lide noget Tab; thi den sparer jo i Lønningerne ligesaa meget, som den nu oppebærer gennem Afdragene. Vælger man paa den anden Side at afkorte 5 pCt., ikke til de ansattes, men *til deres Enkers Forsørgelse*, forbedres jo i alt Fald denne væsentligt ved den Overlevelserente, der for den enkelte kan tegnes for disse 5 pCt. Men i øvrigt mene *flere Medlemmer*, at Statens Forsorg for Enkerne ikke bør strække sig videre end sket her i Forslaget, nemlig til at give Enken en Pension = $\frac{1}{3}$ af Mandens Pension, og at dette burde tilstaas Enken, uden at der dertil krævedes noget Afdrag i Lønningen; en videre Forsorg gennem Tegning af *Overlevelserenter* maa her som i andre Livsforhold overlades til Manden selv.

Nærmere Udvikling af Kommissionens Forslag.

Det Forslag, som her kaldes „Kommissionens Forslag“, er ikke et Udtryk for hele Kommissionens Mening, men dog for et ganske overvejende Flertals. Kun et enkelt Medlem, *H. C. Hansen*, har nemlig i det hele erklæret sig uenig i Forslaget. Derimod er der for adskillige enkelte Punkters Vedkommende Mindretalsstandpunkter. Naar man i det følgende taler om Kommissionsforslaget, er dette altsaa at forstaa med denne Begrænsning; de afvigende Mindretalsopfattelser udvikles særskilt.

Kommissionsforslaget deler sig i 5 Dele, nemlig

- (I) om Ansættelse og Afskedigelse af Statsbanernes Personale,
- (II) — Lønninger,
- (III) — Andel i Udbyttet,
- (IV) — Pensionering m. v. (Sygekasseforhold) og
- (V) — Afgørelse af Tvivlsspørgsmaal m. v.

I første Del behandles navnlig Spørgsmaalene om, hvad der fordres til fast Ansættelse, og hvilke Virkninger den faste Ansættelse har (§ 23), samt ved hvilke Myndigheder Ansættelser og Afskedigelser ske (§ 24). Her maa særligt mærkes, at der som Betingelse for fast Ansættelse fordres, at vedkommende er fyldt 25 Aar. Yngre Personer kunne antages som Medhjælpere, men paa en lavere Løn, højst 800 Kr. om Aaret (§ 25). Derefter gaar Forslaget i §§ 26—34 over til at behandle

a. Lønningerne.

Hertil skal man knytte følgende Bemærkninger.

Lønningerne ved Statsbanerne kunne ikke kaldes særligt høje. Bortset fra nuværende 11te almindelige Lønningsklasse (hvorom nedenfor under 5), er Gennemsnitslønnen for de andre ansatte ca. 1200 Kr. aarligt. Af disse have igen

ca. 1 % en Begyndelsesløn paa 3000 Kr. eller derover (gennemsnitlig Lønning for Tiden godt 4,000 Kr.),

ca. 20 % en Begyndelsesløn fra 1000—3000 Kr. (men den gennemsnitlige Lønning er for Tiden kun ca. 1800 Kr.) og

ca. 79 % en Begyndelsesløn af under 1000 Kr. (heraf igen ca. 14 % med Gennemsnitsløn ca. 1300 Kr., 65 % med en gennemsnitlig Indtægt af ca. 955 Kr.).

Det er derfor naturligt nok, at der i Statsbanecetaten næres et almindeligt Ønske om en Lønningsforbedring, hvad der fremgaar af de talrige Andragender i saa Henseende, som Kommissionen har modtaget, og over hvilke en Fortegnelse er trykt i Bilag C Side 63—75. Men paa den anden Side kan det ikke ganske lades ude af Betragtning,

at Statsbanernes Overskud kun er ringe, medens Personalet er talrigt, saa at selv en mindre Forhøjelse af Lønningerne vil koste mange Penge,

at store Dele af Personalet gentagne Gange have faaet Lønningsforbedring, saaledes blandt andet ved den sidste Lov om Statsbanedriftens Ordning, der kun er 3 Aar gammel, og

at Lønningerne ikke i Almindelighed taget kunne betegnes som utilstrækkelige, hvad der jo ogsaa fremgaar af den livlige Efterspørgsel, som der til Stadighed er om Pladser ved Statsbanerne.

Kommissionen erkender imidlertid, at adskillige Lønninger begynde vel lavt, og den foreslaar derfor for en Række af de lavere Stillinger en væsentlig Forhøjelse af Begyndelseslønnen; for de andre Stillingers Vedkommende mener den derimod, at Forholdet snarest er det, at det er Slutningslønnen, der er for lav. I det hele nærer Kommissionen den Anskuelse, at man ikke bør være betænkelig ved en passende Forhøjelse af alle Slutningslønninger, idet en saadan Foranstaltning ikke alene er den mest økonomiske Form for en Lønningsforbedring — da en stor Mængde ansatte avancere gennem de forskellige Stillinger uden at naa Slutningslønnen for andre Stillinger end een, og andre dø eller afskediges uden nogensinde at naa en Slutningsløn — men den er tillige den mest retfærdige. Tanken i den er jo nemlig den, at en Mand, som kan være dygtig i sin lavere Stilling, men ikke egner sig til Forfremmelse, eller som paa Grund af Alder eller andre Tilfældigheder ikke kommer til at avancere, ikke derfor hele sit Liv igennem skal holdes nede paa den lavest mulige Indtægt, men ogsaa i sin mere beskedne Stilling kunne lønnes for langt og trofast Arbejde ved nogenlunde gode Kaar paa sine ældre Dage (en højere Løn, medens han kan arbejde, en højere Pension, naar han maa ophøre med Arbejdet). — Paa disse to Grundsætninger og under Iagttagelse af, hvad der er udviklet ovenfor, er Kommissionsforslaget udarbejdet, af hvis Enkeltheder følgende fremhæves.

1. Generaldirektøren lønnes som nu. I Steden for de to nuværende Lønninger
 Kommitterede (2) 6900—8700 Kr. og
 Afdelingschefer (5) 6000—7800 Kr.
 træde
 Direktører (4) 7200—9600 Kr. og
 Distriktschefer (12) 4500—6300 Kr.

2. Nuværende almindelige Lønningsklasse 1—10. Begyndelseslønnen er i det hele som nu, Alderstillægene i Reglen lidt højere, et 4de Alderstillæg er tilføjet.

Disse Principer ere gennemførte med ringe Forskel i det enkelte, et Par Eksempler ere derfor tilstrækkelige:

Ny 2den Lønningsklasse (Inspektører, Ingeniører, Kontorchefer m. fl.).
 Nuv. Løn 3,600—4,680 Kr., ny Løn 3,600—5,100 Kr.

Efter Aars Tjeneste.	Nuværende Gennemsnitsløn pro anno.	Ny Gennemsnitsløn pro anno.	Tillæg for hvert Aar.	Tillæg i %.
	Kr.	Kr.	Kr.	
5	3,672	3,675	+ 3	»
10	3,888	3,900	+ 12	»
15	4,104	4,125	+ 21	»
20	4,248	4,350	+ 102	+ 2,5 %
25	4,334	4,500	+ 166	+ 3,7 %
30	4,392	4,600	+ 208	+ 4,7 %

Ny 6te Lønningsklasse (Fuldmægtige, Overbanemestere m. fl.).
 Nuv. Løn 2,100—2,730 Kr., ny Løn 2,100—3,000 Kr.

Efter Aars Tjeneste.	Nuværende Gennemsnitsløn pro anno	Ny Gennemsnitsløn pro anno.	Tillæg for hvert Aar.	Tillæg i %.
	Kr.	Kr.	Kr.	
5	2,142	2,145	+ 3	»
10	2,268	2,280	+ 12	»
15	2,394	2,415	+ 21	»
20	2,478	2,550	+ 72	+ 2,9 %
25	2,528	2,640	+ 112	+ 4,4 %
30	2,562	2,700	+ 138	+ 5,4 %

3. De nuværende specielle Lønningsklasser. Her er Sammenligningen meget vanskelig, da det beror paa Tilfældigheder, hvor hurtigt Oprykningen gennem Klassens Underafdelinger sker. Under Avancementsforhold som dem, der have fundet

Nuværende specielle Kl. Nr.	Stillingens Benævnelse og nuværende Antal Underklasser.	Nuværende laveste og højeste Løn.	Nuværende Løn med Tillæg af Opholdspenge*) og Fradrag af Pensionsbidrag.	Ny Begyndelses- og Slutløn.	Ny Løn med Fradrag af Pensionsbidrag.	Forhøjelse af Begyndelseslønnen.	Forhøjelse af Slutlønnen.
		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
I	Kontorassistenter 1—5	900—2,100	855—1,995	1,200—2,400	1,140—2,280	+ 285 ***)	+ 285
II	Baneformænd 1—3	900—1,200	896—1,181	1,050—1,410	997—1,339	+ 101	+ 158
III	Lokomotivførere 1—4	1,350—1,800 **)	1,283—1,710	1,500—2,100 **)	1,425—1,995	+ 142	+ 285
IV	Lokomotivfyrbødere 1—3	900—1,200 **)	855—1,140	960—1,410 **)	912—1,339	+ 57	+ 199
V	Trafikassistenter 1—4	900—1,800	855—1,710	1,200—2,400	1,140—2,280	+ 285 ***)	+ 570
VI	Togførere 1—3	1,350—1,650 **)	1,283—1,568	1,350—1,950 **)	1,283—1,852	+ 0	+ 284
VII	Pakmestere 1—2	1,050—1,200 **)	855—1,140	960—1,410 **)	912—1,339	+ 57	+ 199
VIII	Konduktører 1—2	900—1,020 **)					
IX	Depotarbejdere 1—5.	660—900	730—964	fremtidigt i 15de Lønningsklasse.			
X	Portører og Brokarle 1—5.	660—900	720—954	840—1,240	798—1,178	+ 78	+ 224
XI	Stationsbude	720	798	840—1,240	798—1,178	+ 0	+ 380
XII	Stationskarle	600	663	fremtidigt i 15de Lønningsklasse.			
XIII	Matroser og Skibsfyrbødere	900—1,020	878—995	960—1,410	912—1,339	+ 34	+ 344

*) Her er regnet Gennemsnittet af Opholdspengene, jfr. med Hensyn hertil ovenfor Side 82.

**) Foruden Milepenge, se nedenfor under 4.

***) Fremtidigt først Ansættelse fra 25 Aars Alderen.

Sted i de senere Aar, vil foranstaaende Sammenligning derfor give et for gunstigt Billede af det nye; under en almindelig langsom Udvikling vil det modsatte være Tilfælde.

4. Kørepenge. De nuværende Milepenge omsættes til Kørepenge, beregnede pr. Kilometer paa en for Personalet ikke ugunstig Maade, saaledes som det vil ses af nedenstaaende Tavle.

	Den nuværende Indtægt p. a. sat til.	svarende til Mil.	= km.	Fremtidig Indtægt.	+
	Kr.			Kr.	Kr.
Lokomotivførere . . .	450	5625	42367	508	+ 58
— fyrbødere .	225	5625	42367	254	+ 29
Togførere	480	8000	60256	482	+ 2
Pakmestre*)	320	8000	60256	361	+ 41
Konduktører**)	160	8000	60256	181	+ 21

*) Fremtidigt Togbetjente efter 6 Aars Tjeneste.

**) — — indtil — —

5. Den 15de Lønningsklasse. Denne Klasse svarer til den nuværende 11te almindelige Lønningsklasse og indbefatter navnlig Bane-, Telegraf- og Planteskolearbejdere, Led- og Signaltogtere, Haandværkere, Arbejdsmænd i Maskinværkstederne, Skrivere, Billettrykkere o. s. v., kvindelige Telegrafister — alt dog kun for saa vidt der gives disse fast Ansættelse.

Om de nuværende Lønninger for denne Klasse, der efter Sagens Natur maa være meget forskellige og beregnes paa forskellig Maade, henvises til Bilag A., Side 77—79.

Faste Lønninger kunne ikke sættes for disse Folk, og lige saa lidt som det er Tilfælde i den nugældende Lov, lige saa lidt mener Kommissionen, at deres Lønforhold bør omhandles i den ny Lov. Anderledes stiller Sagen sig med Hensyn til deres Pensionering, jfr. nedenfor under c.

Kommissionen mener, at ogsaa Stationskarle og Depotarbejdere fremtidigt af praktiske Grunde bør henføres til denne Klasse.

Opmærksomheden henledes paa det særlige Mindretalsforslag, som er stillet med Hensyn til denne Sag.

b. Andel i Udbyttet.

(Forslagets §§ 35—41.)

Da Kommissionen anser det for en af de vigtigste Opgaver for den nye Statsbanestyrelse at løfte Indtægten og bringe Udgiften ned, foreslaar den som

et formentlig virksomt Hjælpemiddel i sidste Henseende at gøre alle Statsbanernes Embeds- og Bestillingsmænd, fra Generaldirektøren til Portøren og Banevogteren, økonomisk interesserede i, at Driften giver et nogenlunde passende Udbytte. Dette kan ske ved at gøre dem delagtige i Udbyttet — tilstaa dem en Tantième — hvis Overskudet naaar en nogenlunde rimelig Størrelse. Til sit Forslag i saa Henseende knytter Kommissionen følgende Bemærkninger.

Det er sikkert en sund Tanke at gøre en Forretnings Personale delagtigt i dens Udbytte, da man derigennem forandrer Personalet fra Arbejdere under Forretningen til Medarbejdere i samme. Af den økonomiske Egeninteresse fremvokser, halvt bevidst, halvt ubevidst, en Række gode Egenskaber: en større Sparsommelighed med de betroede Virkemidler, en mere redebon og frivillig Arbejdsydelse, en større Omtanke hos Arbejdslederne samt i det hele en forhøjet Ansvarsfølelse og en mere levende Deltagelse for Forretningens Omdømme og Trivsel. Er Forretningen iøvrigt sund, vil et fornuftigt Tantièmesystem derfor baade virke til større Dygtighed og Tilfredshed hos Personalet og til et større Udbytte for Forretningens Ejere.

Men naar Systemet skal gennemføres fornuftigt, saa at Hensigten dermed kan naas, maa det formentlig grundes paa følgende almindelige Sætninger:

1. Tantièmen bør aldrig regnes for en Del af Lønnen. Dette ligger i, at Tantièmen efter Sagens Natur maa være af vekslende Størrelse og efter Omstændighederne kan synke til 0, medens Lønningen i intet Tilfælde maa kunne synke under det for den paagældende Stilling uundgaaeligt fornødne Mindestebeløb.
2. Da Systemet tilsigter at skaffe et ialtfald nogenlunde passende Udbytte, bør der først udbetales Tantième, naar Forretningen er naaet op over et vist Lavmaal, som ved Statsbanerne synes at kunne sættes til 2 pCt. af Anlægskapitalen.
3. Naar Udbyttet er naaet over den i 2 nævnte Grænse, og Tantième altsaa skal udbetales, bør en Andel tilfalde enhver, der er fast ansat i Forretningen; thi enhver saadan kan medvirke til en bedre Økonomi. Dog bør en Undtagelse gøres for dem, der kunne arbejde i Akkord, idet disse alt paa denne Maade oppebære Særbetaling for bedre eller forøget Arbejde.
4. Paa den anden Side følger det af Systemets Hensigt, at Tantièmen ikke kan tilfalde alle ansatte med samme Beløb, men maa stige efter den Betydning, som den paagældende Stilling har for Økonomien, hvorhos der tillige maa tages et, dog begrænset, Hensyn til Lønningens Størrelse, da den samme Sum altid er af noget mindre Værdi for den højere Lønning end for den lavere.

Endelig maa det for Statsbanernes Vedkommende erindres:

5. at disse ikke ere en blot og bar Forretning, hvis eneste eller dog væsentligste Opgave det er at skaffe det størst mulige Udbytte. Der kunde være en vis Fare forbunden med at lade Tantièmen vokse ubegrænset og i ligefremt Forhold til Udbyttet; de økonomiske Hensyn kunde da blive altfor fremherskende ved Driftens Ledelse. Man har derfor foreslaaet de Regler, som findes i Udkastets §§ 35 og 36, hvorefter Tantièmen er bygget efter en stærkt faldende Skala og ikke kan naa op over et vist Beløb (0,6 pCt.) af Anlægssummen. Herved vil der formentlig gives de økonomiske Hensyn baade tilstrækkelig Spore og Bremse.

Hvorledes disse Grundsætninger ere søgt gennemførte i det enkelte, vil fremgaa af Forslaget. Her skal kun gives en Oversigt over Tantièmens Størrelse ved en Anlægskapital paa 200 Mill. Kr. Der vilde altsaa først blive Tale om Tantième,

naar Driftsaarets Udbytte overstiger 4 Mill. Kr. Størrelsen af den samlede Tantième vilde blive:

Ved en Forrentning af	svarende til et Overskud paa	Samlet Tantième.	svarende til
2 ₁ pCt.	4,200,000 Kr.	100,000 Kr.	2 ₃₈ pCt. af Overskudet
2 ₂ —	4,400,000 —	200,000 —	4 ₅₅ — —
2 ₃ —	4,600,000 —	300,000 —	6 ₅₂ — —
2 ₄ —	4,800,000 —	400,000 —	8 ₃₃ — —
2 ₅ —	5,000,000 —	500,000 —	10 ₀ — —
2 ₇₅ —	5,500,000 —	650,000 —	11 ₇₈ — —
3 ₀ —	6,000,000 —	800,000 —	13 ₃ — —
3 ₅ —	7,000,000 —	1,000,000 —	14 ₃ — —
4 ₀ —	8,000,000 —	1,100,000 —	13 ₈ — —
5 ₀ —	10,000,000 —	1,200,000 —	12 ₀ — —
6 ₀ —	12,000,000 —	1,200,000 —	10 ₀ — —

Denne samlede Tantième skulde efter Forslagets § 37 deles i 12,000 ligestore Lodder, af hvilke igen et nærmere fastsat Antal Lodder skulde tilfalde hver af de større Klasser af ansatte, f. Eks. Portører 1600 Lodder, Banevogtere 1750 Lodder, Depotarbejdere 600 Lodder o. s. fr. Antallet af Lodder for hver Gruppe er konstant, og det ligger derfor indenfor hver Gruppens Interesse at holde Antallet af ansatte i Gruppen saa lavt som muligt. Er hver Lod f. Eks. 25 Kr., vilde alle Portørerne faa $25 \times 1600 = 40,000$ Kr. til Deling, enten de saa vare 1600, 1650 eller 1800 o. s. fr. Udregningen af Tallene for hver Gruppe er sket paa den Maade, at der gennemsnitlig er regnet for hver Person i

1. Klasse (Portører, Banearbejdere, Depotarbejdere m. v.) 1 Lod.
2. — (Assistenter, Fyrbødere m. v.) 1₅ Lod
3. — (Lokomotivførere, Baneformænd m. v.) 2 Lodder.
4. — a—c (Fuldmægtige, Overassistenter m. v.) 3 —
4. — d—f (Kontorchefer, Overbanemestere m. v.) 5 —

For 5te og 6te Klasse skulde Fordelingen ske efter Regler, fastsatte af Ministeren, men ved Udregningen af Loddernes Tal er man gaaet ud fra

for Klasse 5 a: Stationsforstandere,

at der skulde tilfalde:

hver Stationsmester	1 Lod
„ Stationsforstander VII	2 Lodder
„ — VI	3 „
„ — V, IV og III ..	5 „
„ — II og I	6 „

hvorhos dog et noget større Antal Lodder kunde tillægges enkelte Forstandere af 1ste Klasse (København, Aarhus, Odense, muligt andre).

For Klasse 5 b: Skibsførere og Skibsmaskinmestere er der ved Beregningen lagt følgende Tal til Grund: Maskinmestere II hver 3, do. I hver 4, Skibsførere II hver 5, Skibsførere I hver 6 Lodder.

For 6 Klasse er gennemsnitlig regnet en 20 Lodder pro persona; Ingeniører og Inspektører vilde vel faa noget mindre, Distriktschefer og Direktører noget mere.

Gennemsnitlig vil der herefter med runde Tal tilfalde:

	ved en Forrentning af				5 pCt. = Maksimum Kr.
	2,1 pCt. Kr.	2,3 pCt. Kr.	2,5 pCt. Kr.	3,0 pCt. Kr.	
Kl. I, Portører, Banevogtere m. v., hver c.	8	25	42	67	100
Kl. II, Assistenten, Fyrbødere m. v. . . . c.	12,5	37,5	62,5	100	150
Kl. III, Lokomotivførere, Baneformænd m. v. c.	17	50	83	133	200
Kl. IV a—c, Fuldmægtige m. v. c.	25	75	125	200	300
Kl. IV d—f, Kontorchefer, Overbane- mestere m. v. c.	42	125	208	333	500
Kl. VI, Ingeniører (c. 15 Lodder) c.	125	375	625	1000	1500
Direktører (c. 40 Lodder) c.	333	1000	1670	2667	4000

c. Pensioneringen.

(Forslagets §§ 42—46.)

De nugældende Pensionsregler ere ret indviklede og vidtøftige. Ligesom Personalet med Hensyn til Afdragene til Pensioneringen er delt i 3 Klasser (henholdsvis med 5 %, 2½ % og intet Afdrag), saaledes deles det ogsaa i 3 Pensionsklasser, om hvilke det turde være tilstrækkeligt at bemærke, at de have en forskellig Skala for Pensionsberegningen, der ogsaa ender med forskellige Maksima. Af en Lønningsindtægt paa 1,200 Kr.*) oppebæres saaledes i Pension

	I Pensions- klasse I (højere Løn- ninger).	I Pensions- klasse II (Portører, De- potarbejdere m. fl.).	I Pensions- klasse III (Arbejdere, Banevogtere m. fl.).
	Kr.	Kr.	Kr.
Efter 10 Aars Tjeneste	413	353	295
— 15 —	497	426	355
— 20 —	583	500	415
— 25 —	669	572	477
— 30 —	754	645	538
— 33 —	800**)	685	575
— 35 —	800	700**)	600**)

*) Den pensionsgivende Lønningsindtægt for III Klasse regnes til højst 1,200 Kr.; højeste Pension for denne Klasse er 600 Kr.

**) Højeste Pension for Løn 1,200 Kr.

Pensionsret opnaas i alle Klasser først efter 10 Aars Tjeneste. Temmelig kunstige Regler ere fastsatte for det jævnlige indtrædende Tilfælde, at en pensionsberettiget skifter Pensionsklasse (f. Eks. naar en Portør bliver Togbetjent).

Efter de særlige Forhold ved Statsbanedriften, hvor Personalet som oftest ansættes i en meget ung Alder, finder Kommissionen det rigtigt, at Pensionsretten først begynder efter 10 Aars fast Tjeneste, altsaa i Reglen ved 35 Aars Alderen. Derimod ser man ikke, hvorfor der skal gælde en forskellig Pensionsskala og et forskelligt Maksimum for højere og lavere lønnede; de sidste ere jo allerede uheldigt nok stillede ved, at Pensionen maa regnes efter den lavere Løn. Man foreslaar derfor en ensartet Pensionsberegning for alle Lønningsklasser, nemlig (med den af det foregaaende følgende Begrænsning, 35 Aar som Begyndelsestermin) samme Beregning som den, der ved Loven af 5te Januar 1851 er fastsat for Statens Embedsmænd. Efter 10 Aars Tjeneste naas altsaa straks 50 % i Pension, og Maksimum $66\frac{2}{3}$ % naas efter 29 Aars Tjeneste.

Hvilken overordentlig Forbedring dette vil være, særligt for de lavere lønnede, vil ses af følgende Sammenstilling af Pensionens Størrelse efter de nugældende 3 Pensionsklasser og efter Forslaget.

Pension for 100 Kr. Lønningsindtægt.

	Efter de nugældende Regler.			Efter Forslaget.
	I Kl.	II Kl.	III Kl.	
Ved 10 Aars Tjeneste	Kr. 34	Kr. 29	Kr. 24	Kr. 50
— 15 —	41	36	30	50
— 20 —	49	42	35	50
— 25 —	56	47	40	60
— 30 —	63	54	45	$66\frac{2}{3}$
— 35 —	$66\frac{2}{3}$	60	50	$66\frac{2}{3}$

Det er ovenfor berørt, at Kommissionen har foreslaaet alle Lønninger for 1—14 Lønningsklasse fastsatte saaledes, at der i dem kan fradrages 5 pCt. til Pensioneringen; for 15de Lønningsklasse, i hvilken Lønnen ikke kan beregnes eller fastsættes forud, skulde der som Følge heraf intet afdrages.

De mindre Enkeltheder i Forslaget trænge næppe til særlig Begrundelse, kun skal det bemærkes, dels at man har foreslaaet forandrede Bestemmelser angaaende Forholdet til Ulykkesforsikringsloven af 7. Januar 1898, dels at man har foreslaaet alle ældre Regler ophævede, altsaa ogsaa dem, der gælde for enkelte Funktionærer fra de tidligere sjællandske og jydsk-fynske Statsbaner; dog er disses muligt bedre Ret forbeholdt i paakommende Tilfælde.

Hovedtrækkene i Kommissionens Forslag ad Punkterne a.—c. og de Fordele, som det vilde medføre for de ansatte, kunne herefter kortelig gengives saaledes:

1^o. De „specielle“ Lønningsklasser med deres usikre Oprykningssforhold fjernes og afløses af Lønningsklasser med bestemte Alderstillæg til bestemte Tider;

2^o. der indtræder en gennemgaaende Lønforbedring, for de højere Klasser særligt med Hensyn til Slutningslønnen, for de lavere Klasser i Reglen tillige i Begyndelseslønnen;

3^o. der aabnes en Mulighed for de ansatte til at opnaa en Andel i Driftens Overskud (Tantième);

4^o. der indføres en væsentlig Forbedring i Pensioneringen.

Kommissionen har flere Gange beskæftiget sig med det Spørgsmaal, om det ikke vilde være rigtigt for Staten at opføre Tjenesteboliger, som for en rimelig Leje kunde overlades Personalet. Nogle Medlemmer have henvist til, at der her maatte kunne findes en frugtbar og god Anbringelse af den store Kapital paa 7½ Mill. Kr., der henligger i Reservepensionsfonden. Kommissionen har imidlertid ment, at hele denne Sag laa noget fjernt fra Lønningssagen og derfor fra Kommissionens Opgave. Den har dog ikke villet undlade at udtale, at den vilde finde det formaalstjenligt, om dette store Spørgsmaal blev gjort til Genstand for en nøjere Undersøgelse fra Statens Side.

I forskellige af de Løn-Andragender, der ere fremkomne til Kommissionen, har tillige været bragt paa Tale Spørgsmaalet om at tilstaa Statsbanernes Funktionærer visse bestemte Fridage eller Fri-Uger om Aaret. Kommissionen erkender Betydningen af dette Anliggendes rette Ordning, men har dog ikke turdet tage det op til Behandling, dels fordi det vel ligger noget udenfor dens egentlige Opgave, dels fordi det kræver Hensyn til saa mange Forhold, at det er saare vanskeligt her at give bestemte Regler. Man skal derfor indskrænke sig til at henlede Opmærksomheden paa dette Anliggende.

d. Statsbanernes Sygekasser.

(Forslagets § 47.)

Fra Ministeriet er der tilstillet Kommissionen til Behandling Sagen om en Omordning af Statsbanernes nuværende Sygekasser.

I Bilag C. Side 18 og flg. findes trykt:

- 1) Generaldirektoratets Skrivelse af 9. Oktober 1899 med Bilag, indeholdende Fremstilling af de nuværende Forhold;
- 2) en af Kommissionen indhentet Erklæring af 23. Decbr. 1899 fra Sygekasseinspektør Th. Sørensen med Forslag til Ændringer i den nu bestaaende Ordning;
- 3) Skrivelse fra Generaldirektoratet af 10. Oktober 1900;
- 4) det af Generaldirektoratet med denne Skrivelse fremsendte: „Udkast til Regler for Statsbanedriftens Sygekasse“.

Af de saaledes foreliggende Aktstykker fremgaar det, at der nu er to særskilte Sygekasser, nemlig: en for de sjællandske og fælsterske Embedsmænd og Betjente og en for Banerne i Jylland og Fyn, hvilke tvende Kasser i flere Retninger ere forskelligt ordnede, ogsaa i Henseende til, hvad de yde Medlemmerne. De virke begge tillige som Begravelseskasser, idet de give Begravelseshjælp i Tilfælde af Dødsfald.

Medens Indtrædelsen i den sjællandsk-falsterske Kasse er frivillig, er Indtrædelsen i den fynsk-jydske Kasse Pligt for alle der boende Funktionærer af de lavere Lønningsklasser.

Bidraget til Kasserne er forskelligt, men udgør gennemgaaende henved $1\frac{1}{2}$ pCt. af vedkommendes Lønningsindtægt.

Der ydes i begge Kasser i Sygdomstilfælde Sygehjælp — ved Behandling i Hjemmet eller paa Sygehus — til Mand, Hustru og Børn samt til andre af Husstanden. Den Udstrækning, hvori Børn og Medlemmer af Husstanden medtages, er forskellig bestemt i de to Kasser. Der ydes Medicin, ogsaa her dog i forskellig Udstrækning i begge Kasser. Ligeledes er der forskellige Bestemmelser om Adgangen til at benytte anden Læge end Sygekassens. I den fynsk-jydske Kasse ydes der endvidere Pengehjælp til visse Funktionærer; dette sker ikke i den sjællandsk-falsterske Kasse, fordi saadan Hjælp der ydes af Statsbanedriften.

Begge Kasser yde Begravelseshjælp, dog i forskelligt Omfang.

Ved Kasserne er ansat et vist Antal Læger, i det sjællandsk-falsterske Distrikt 39 ordinære Læger og 3 Specialister, i det fynsk-jydske 62 ordinære og 5 Specialister. Lægerne lønnes med Honorar for hvert Medlem (ordentligvis 8 Kr. for gifte, 4 Kr. for ugifte).

Begge Kasser have (den sjællandsk-falsterske altsaa uanset Frivilligheden) et meget stort Medlemsantal. I den sjællandsk-falsterske Kasse var der i 1900 4850 Medlemmer (deraf 3750 gifte), i den fynsk-jydske 5100 Medlemmer (deraf 4150 gifte). De allerfleste Funktionærer ere i Virkeligheden Medlemmer af Kasserne.

Statsbanernes Tilskud til Kasserne er dels et Bidrag, bestemt til 150 Kr. pr. Banemil, dels Afgivelse af visse Indtægter, nemlig visse Bøder, Indtægter af Avertissementsopslag o. s. fr. Dermed har den sjællandsk-falsterske Kasse kunnet klare sig og endog oplægge en Reservefond, som nu udgør omtrent 20,000 Kr. Den fynsk-jydske Kasse har derimod behovet yderligere Tilskud fra Driften for at kunne dække sine Udgifter.

Det aarlige Regnskab kan omtrent fremstilles saaledes:

for den sjællandsk-falsterske Kasse:

Indtægt:

Medlemsbidrag	75,000 Kr.
fra Statsbanedriften, Tilskud pr. Banemil og afgivne Indtægter	17,000 -
Renter af Reservefond etc.	2,000 -
	94,000 Kr.

Udgift:

Lægehonorar	27,000 Kr.
Specialistbehandling	3,000 -
Medicin etc.	38,000 -
Sygehus	16,000 -
Begravelseshjælp	6,000 -
Lægebefordring, Desinfektion etc.	2,500 -
	92,500 Kr.
Overskud, henlagt til Reservefond	1,500 -
	94,000 Kr.

for den fynsk-jydske Kasse:

Indtægt:

Medlemsbidrag	73,000 Kr.
fra Statsbanedriften, Tilskud pr. Banemil og afgivne Indtægter	43,000 -
	<u>116,000 Kr.</u>

Udgift:

Lægehonorar	38,000 Kr.
Medicin etc.	31,000 -
Sygehus	14,500 -
Begravelseshjælp	4,000 -
Forskellige Udgifter	7,500 -
Pengehjælp til visse Klasser af Medlemmer	29,000 -
	<u>124,000 Kr.</u>

Underskudet, som har maattet dækkes af Driften, bliver saaledes herefter 8,000 Kr. Lægges hertil de ovenfor anførte 43,000 Kr., bliver det samlede Tilskud 51,000 Kr.; men fradrager man deri, til Sammenligning med den sjællandsk-falsterske Kasse, den i Jylland ydede Pengehjælp af 29,000 Kr. (hvilken Ydelse, som ovenfor nævnt, for Sjælland-Falsters Vedkommende bæres af Driften), gaar Summen derved ned til 22,000 Kr. For den sjællandsk-falsterske Kasse var den 17,000 Kr., tilsammen 39,000 Kr.

Kasserne styres nu dels under Generaldirektoratet, altsaa som Embedsgerning for de Embedsmænd, til hvem denne Virksomhed overdrages som Del af deres Embedsgerning, dels ved Medvirkning af Repræsentanter, valgte af Sygekassernes Medlemmer.

Kommissionen er i Henhold til de i Generaldirektoratets Skrivelse fremsatte Betragtninger enig med dette i, at det vil være rigtigt at bevare Sygekasserne som en selvstændig Institution under Statsbanerne, men tillige at samle dem i een Kasse, der giver Medlemmerne ens Rettigheder og Pligter. Derimod maa Kommissionen holde for, at Adgangen til Kassen bør være frivillig; dette stemmer bedst med den hele almindelige Sygekasseordning og vil formentlig ogsaa vise sig tilstrækkeligt. Der vil intet være til Hinder for, at ved Siden deraf visse Ydelser fra Statsbanernes Side, saasom Pengehjælp i Sygdomstilfælde, i alt Fald i en vis Udstrækning, ikkun gives til Medlemmer af Sygekassen.

Kommissionen er endvidere enig med Generaldirektoratet i, at al Pengehjælp til syge fremtidig ydes af Statsbanerne udenfor Sygekassens Ydelser. Opmærksomheden henledes paa, om der ikke, naar Forholdene tilstede det, burde gives samlede Bestemmelser for, hvad der af Statsbanerne ydes Funktionærer og Embedsmænd under Sygdomsforfald i Lønninger og Understøttelse, hvor længe der dermed vedblives o. s. f.

Statsbanernes Tilskud til Sygekassen bør vistnok sættes forskelligt for gifte og ugifte; det rimelige vil formentlig være 4 Kr. for gifte, 2 Kr. for ugifte. Yder-

ligere Tilskud bør ikke ydes, altsaa ikke, som af Generaldirektoratet nævnt, endvidere $\frac{1}{5}$ af Medlemsbidraget. De Statsbane-Indtægter, som nu afgives til Sygekasserne, beholdes fremtidig af Statsbanerne. Derimod findes det rimeligt at afgive Indtægten ved Bøder for Tjenesteforseelser og Overskudet ved Salg af fundne Sager til den foreslaaede særlige Fond.

Kommissionen finder det rigtigt, at Sygekassen stilles under Generaldirektionen, og at Størstedelen af Bestyrelsesgerningen ved Sygekassen udføres ved Statsbane-Embedsmænd som Embedsgerning for disse, altsaa uden Udgift for Sygekassen. Antagelse af Læger bør ske ved Generaldirektionen. Ved Siden heraf bør der imidlertid til Varetagelse af Sygekassens almindelige Anliggender, til Modtagelse af Aars-Regnskab m. v. bevares et Repræsentantskab for Kassen, valgt af dennes egne Medlemmer.

Med disse Forandringer kan Kommissionen i øvrigt billige de af Generaldirektoratet foreslaaede Regulativ for Sygekassen.

Den saaledes foreslaaede Ordning af Statsbanernes Sygekasser bør søges gennemført ad administrativ Vej og efter Aftale med de to nuværende Sygekasser; men Kommissionen mener at kunne støtte den ved at foreslaa følgende Lovbestemmelse optaget i Organisationsloven:

„Naar der ved Sammenslutning af de to nuværende Sygekasser er dannet een fælles Syge- og Begravelseskasse med frivillig Adgang for alle Statsbane-Embedsmænd og Funktionærer og med ens Regler for Medlemmerne, under Styrelse af Generaldirektionen og under Medvirkning af et Repræsentantskab for Medlemmerne, bemyndiges Statsbanerne til at yde et Bidrag til en saadan Sygekasse af 4 Kr. for hvert gift, 2 Kr. for hvert ugift Medlem.

Samtidig dermed bortfalder da den nu stedfindende Afgivelse af visse Statsbane-Indtægter til Sygekassen, hvorimod Afgivelsen af Bøder for Tjenesteforseelser og af Overskud ved Salg af fundne Sager fremdeles maa vedblive, men saaledes at de afgives til en til Sygekassen knyttet særlig Fond.“

Merudgiften ved Kommissionens Forslag.

Som nedenstaaende Beregning viser, vil Merudgiften ved Gennemførelsen af Kommissionens Forslag blive omtrent 350,000 Kr. I denne Beregning er dog bortset fra mulige personlige Tillæg — der i Løbet af nogle Aar ville bortfalde — og fra den forøgede Pensionsbyrde, som ikke vil blive følelig i de første Aar. Beregningen er foretaget paa Grundlag af Personaltallet for 1899—1900; der er ikke i samme sket noget Afdrag af Hensyn til den Besparelse, som den nye Organisation antages at ville medføre, se ovenfor S. 36.

I. Lønninger.

(„Personlige Tillæg“ og Pensioneringsafdrag af Naturaliers Værdi samt Forandringer paa Grund af organisatorisk Omordning ere ikke førte under Lønningsudgifts-Rubrikkerne, hverken i Rubrikken „nu“ eller „efter Forslaget“.)

Stilling.	Antal		Lønningsudgift		Merudgift		Anmærkning.
	ansatte.	Alders- tillæg.	nu.	efter	i alt.	pr. Md.	
			Kr.	Forslaget. Kr.	Kr.	Kr.	
Generaldirektøren: 10,000 Kr. aarligt + 3. 1,000 Kr. hvert 3die Aar indtil 13,000 Kr.							
	1	3	12,000*)	13,000	1,000	1,000	*) Fra 1/10 1901: 13,000 Kr. p. a.
Direktører: 7,200 Kr. aarligt + 4. 600 Kr. hvert 3die Aar indtil 9,600 Kr.							
Direktører							Ny Stilling.
Kommitterede							Stillingen bortfalder.
Afdelingschefer							do. do.
Efter Fradrag til Pensionering ...							
1ste Lønningsklasse: 4,500 Kr. aarligt + 4. 450 Kr. hvert 4de Aar indtil 6,300 Kr.							
Medlemmer af Distriktsstyrelserne Søfartschef	1	»	6,000	4,500	÷ 1,500	÷ 1,500	Ny Stilling.
Efter Fradrag til Pensionering ...							

TEKNISK BIBL
Danmarks tekniske

Stilling.	Antal		Lønningsudgift		Merudgift		Anmærkning.
	ansatte.	Alders- tillæg.	nu.	efter Forslaget.	i alt.	pr. Md.	
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
2den Lønningsklasse: 3,600 Kr. aarligt + 4. 375 Kr. hvert 4de Aar indtil 5,100 Kr.							
Kontorchefer (herunder Bogholde- ren, Kassereren og Revisorer)..	15	36	70,560*)	71,500**)	940	63	*) Heri 3,600 Kr. Bestillingstillæg. **) do. 4,000 " do
Trafikinspektører	9	22	38,820	40,650	1,830	203	
Stationsforstanderen paa Køben- havns Hovedbanegaard	1	»	3,600	3,600	»	»	Stillingen bortfalder.
Skibsinspektøren	5	9	21,230	21,375	145	29	
Skibsførere I	13	34	57,300	59,550	2,250	173	
Baneingeniører og Telegrafinge- niører	9	25	40,260	41,775	1,515	168	
Maskiningeniører og Maskininspek- tører	52	126	231,770	238,450	6,680	129	
Efter Fradrag til Pensionering...	52	126	220,182	226,528	6,346	122	

3die Lønningsklasse: 3,000 Kr. aarligt + 4. 325 Kr. hvert 4de Aar indtil 4,300 Kr.							
Kassekontrolører	2	1	6,300	6,325	25	13	
Stationsforstandere I (herunder Københavns Godsbanegaard)...	14	47	54,750	57,275	2,525	180	
Skibsmaskinmestere I	8	18	28,800	29,850	1,050	131	
	24	66	89,850	93,450	3,600	150	
Efter Fradrag til Pensionering...	24	66	85,358	88,778	3,420	143	

Stilling.	Antal		Lønningsudgift		Merudgift		Anmærkning.
	ansatte.	Alders- tillæg.	nu.	efter Forslaget.	i alt.	pr. Md.	
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
4de Lønningsklasse: 2 700 Kr. aarligt + 4. 275 Kr. hvert 4de Aar indtil 3,800 Kr.							
Underbogholderen.....	1	»	2,700	2,700	»	»	
Forst. for Billet- og Blanketforv. .	1	1	2,970	2,975	5	5	
Regnskabsf. under Bane- og Maskin- direktøren.....	4	11	12,450	13,825	1,375	344	
Stationsforstandere II.....	12	44	43,585	44,500	915	76	
Skibsførere II.....	5	6	14,963	15,150	187	37	
	23	62	76,668	79,150	2,482	108	
Efter Fradrag til Pensionering...	23	62	72,835	75,193	2,358	103	
5te Lønningsklasse: 2,400 Kr. aarligt + 4. 250 Kr. hvert 4de Aar indtil 3,400 Kr.							
Godsforvalteren i København							Stillingen bortfalder.
Ingeniørassistenter	12	1	29,040	29,050	10	1	
Stationsforstandere III	15	51	47,360	48,750	1,390	93	
Godsekspeditører i København ...	6	13	14,700	17,650	2,950	492	
Skibsmaskinmestere II	8	12	22,080	22,200	120	15	
Regnskabsførere og Materialfor- valtere ved Distrikterne							Ny Stilling.
	41	77	113,180	117,650	4,470	109	
Efter Fradrag til Pensionering...	41	77	107,521	111,768	4,247	104	
6te Lønningsklasse: 2,100 Kr. aarligt + 4. 225 Kr. hvert 4de Aar indtil 3,000 Kr.							
Fuldmægtige	32	46	79,125*)	80,550**)	1,425	45	*) Heri 3,000 Kr. Bestillingstillæg. **) do. 3,000 " do.
Stationsforstandere IV	25	73	66,240	68,925	2,685	107	

Stilling.	Antal		Lønningsudgift		Merudgift		Anmærkning.
	ansatte.	Alders- tillæg.	nu. Kr.	efter Forslaget. Kr.	i alt. Kr.	pr. Md. Kr.	
Godsekspeditører udenfor København	15	23	36,210	36,675	465	31	*) Heri 2,040 Kr Bestillingstillæg
Overassistenter	25	10	56,378*)	54,750	÷ 1,628	÷ 65	
Overbanemestere (herunder Plantøren)	40	106	102,750	107,850	5,100	128	
Telegrafmestere	7	7	16,040	16,275	235	34	
Materialforvaltere	5	6	11,550	11,850	300	60	
Konstruktører	3	»	6,300	6,300	»	»	
Lokomotivmestere	3	12	8,340	9,000	660	220	
Værkmestere	6	13	14,700	15,525	825	138	
	161	296	397,633	407,700	10,067	63	
Efter Fradrag til Pensionering ...	161	296	377,752	387,315	9,563	59	

7de Lønningsklasse: 1,800 Kr. aarligt + 4. 200 Kr. hvert 4de Aar indtil 2,600 Kr.

Stationsforstandere V	15	40	33,180	35,000	1,820	121	*) } Heri 5,400 Kr. Bestillingstillæg for Reserve- **) } førere.
Ranger- og Pakhusmestere	7	9	13,815	14,400	585	84	
Styrmænd I	13	15	31,245*)	31,800**)	555	43	
Skibsmaskinassistenter I	18	28	37,260	38,000	740	41	*) } Heri 3,840 Kr. Godtgørelse for Bolig in nat. **) }
Lokomotivformænd	21	37	47,060*)	49,040**)	1,980	94	
Værkførere	24	31	48,105	49,400	1,295	54	
	98	160	210,665	217,640	6,975	71	
Efter Fradrag til Pensionering ...	98	160	200,132	206,758	6,626	68	

Stilling.	Antal		Lønningsudgift		Merudgift		Anmærkning.
	ansatte.	Alders- tillæg.	nu.	efter Forslaget.	i alt.	pr. Md.	
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	

8de Lønningsklasse: 1,500 Kr. aarligt + 4. 150 Kr. hvert 4de Aar indtil 2,100 Kr.

Stationsforstandere VI	55	134	99,412	102,600	3,188	58	
Ranger- og Pakhusformænd.....	30	27	48,525	49,050	525	18	
Styrmænd II	14	8	22,087	22,200	113	8	
Skibsmaskinassistenter II	4	"	6,000	6,000	"	"	
Brofogeder	2	8	3,900	4,200	300	150	
Tegnere	7	6	11,250	11,400	150	21	
Lokomotivførere	285	465	448,650	497,250	48,600	171*)	*) Foruden 56 Kr. p. a. i Milepenge
	397	648	639,824	692,700	52,876	133	
Efter Fradrag til Pensionering...	397	648	607,833	658,065	50,232	127	

9de Lønningsklasse: 1,350 Kr. aarligt + 4. 150 Kr. hvert 4de Aar indtil 1,950 Kr.

Togførere	166	196	248,850	253,500	4,650	28	
Efter Fradrag til Pensionering...	166	196	236,408	240,825	4,417	27	

10de Lønningsklasse: a. Assisterter mandlige: 1,200 Kr. aarligt + 5. 240 Kr. hvert 4de Aar indtil 2,400 Kr.

under 25 Aar	280	"	276,000	200,000	÷ 76,000	÷ 272	
over 25 Aar.....	572	1315	891,500	1,002,000	110,500	193	
Kontorister*).....	20	45	35,400	34,800	÷ 600	÷ 30	*) Stillingen bortfalder.
	872	1360	1,202,900	1,236,800	33,900	39	
Efter Fradrag til Pensionering...	872	1360	1,142,755	1,174,960	32,205	37	

Stilling.	Antal		Lønningsudgift		Merudgift		Anmærkning.
	ansatte.	Alders- tillæg.	nu.	efter Forslaget.	i alt.	pr. Md	
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	

10de Lønningsklasse: b. Assistenten, kvindelige: 900 Kr. aarligt + 5. 180 Kr. hvert 4de Aar indtil 1,800 Kr.

	9	2	8,700	8,460	÷ 240	÷ 27	
Efter Fradrag til Pensionering...	9	2	8,265	8,037	÷ 228	÷ 25	

11te Lønningsklasse: 1,200 Kr. aarligt + 4. 125 Kr. hvert 4de Aar indtil 1,700 Kr.

Stationsforstandere VII.....	94	177	130,560	134,925	4,365	46	
Opsynsmanden paa Sprogø.....	1	3	1,520	1,575	55	55	
Overportører I	50	51	65,230	66,375	1,145	23	
Bedstemænd.....	11	4	13,680	13,700	20	2	
Overfyrbødere	13	1	15,720	15,725	5	>	
Broformænd.....	6	9	8,140	8,325	185	31	
Vognopsynsmænd	16	22	21,430	21,950	520	33	
	191	267	256,280	262,575	6,295	33	
Efter Fradrag til Pensionering...	191	267	243,466	249,447	5,981	31	

12te Lønningsklasse: 1,050 Kr. aarligt + 4. 90 Kr. hvert 4de Aar indtil 1,410 Kr.

Stationsmestere*) (Bestyrere af Hol- depladser).....	46	72	50,470	54,780	4,310	94	*) Nuværende Ekspedienter.
---	----	----	--------	--------	-------	----	----------------------------

Stilling.	Antal		Lønningsudgift		Merudgift		Anmærkning.
	ansatte.	Alders- tillæg.	nu. Kr.	efter Forslaget. Kr.	i alt. Kr.	pr. Md. Kr.	
Overportører II	126	116	141,064	142,740	1,676	13	
Bane- og Telegraformænd.....	343	746	374,000	427,290	53,290	155	
	515	934	565,534	624,810	59,276	115	
Efter Fradrag til Pensionering...	515	934	537,258	593,570	56,312	109	

13de Lønningsklasse: 960 Kr. aarligt + 5. 90 Kr. hvert 4de Aar indtil 1,410 Kr.

Kontorbude	15	45	18,200	18,450	250	17	
Togbetjente	661	737	660,720	700,890	40,170	61	
Matroser	124	224	118,980 *)	139,200 **)	20,220	163	*) F. T. 2 1/2 % Afdrag til Pensionering. **) Efter Forslaget 5 % Afdrag til Pensionering. Se nedenfor „Efter Fradrag til Pensionering“.
Skibsfyrbødere	114	240	109,440 *)	131,040 **)	21,600	189	
Magasinformænd.. ..	5	14	5,856	6,060	204	41	
Lokomotivfyrbødere	441	177	463,050	439,290	÷ 23,760	÷ 54	Men 29 Kr. mere p. a. i Milepenge.
	1360	1437	1,376,246	1,434,930	58,684	43	
Efter Fradrag til Pensionering...	1360	1437	1,313,145	1,363,184	50,039	37	

11

14de Lønningsklasse: 840 Kr. aarligt + 5. 80 Kr. hvert 4de Aar indtil 1,240 Kr.

Portører	1537	1651	1,317,840	1,423,160	105,320	69
Stationsbude	103	136	84,160	97,400	13,240	129

Stilling.	Antal ansatte.	Alders- tillæg.	Lønningsudgift		Merudgift		Anmærkning.
			nu. Kr.	after Forslaget. Kr.	i alt. Kr.	pr. Md. Kr.	
Brokarle	38	60	33,030	36,720	3,690	97	
	1678	1847	1,435,030	1,557,280	122,250	73	
Efter Fradrag til Pensionering...	1678	1847	1,399,155*)	1,479,416**)	80,261	48	*) Afdrag til Pensionering udgør f. T. 2½ %. **) do. efter Forslaget 5 %.

15de Lønningsklasse: Alt andet fast ansat Personale.

II. Milepenge.

	pr. km.	pr. km.	pr. km.	
Lokomotivførere	285	1,062	Ø.	16,000
Lokomotiv-Fyrbødere	441	0,531	—	13,000
Togførere	166	0,796	—	—
Togbetjente	421	0,265	—	2,700
do. efter 6 Aars Tjeneste	240	0,531	—	6,500
	1553	436,000	474,200	38,200
				25

Rekapitulation.

Lønningsklasse	Antal ansatte	Lønningsudgift efter Fradrag til Pensionering		Merudgift		Anmærkning
		nu Kr.	efter Forslaget Kr.	ialt Kr.	pr. Mand Kr.	
I. Lønninger:						
Generaldirektøren	1	12,000	13,000	1,000	1,000	
Direktører						
1. Lønningsklasse	52	220,182	226,528	6,346	122	
2.	24	85,358	88,778	3,420	143	
3.	23	72,835	75,193	2,358	103	
4.	41	107,521	111,768	4,247	104	
5.	161	377,752	387,315	9,563	59	
6.	98	200,132	206,758	6,626	68	
7.	397	607,833	658,065	50,232	127	
8.	166	236,408	240,825	4,417	27	
9.	872	1,142,755	1,174,960	32,205	37	
10. a.	9	8,265	8,037	÷ 228	25	
10. b.	191	243,466	249,447	5,981	31	
11.	515	537,258	593,570	56,312	109	
12.	1,360	1,313,145	1,363,184	50,039	37	
13.	1,678	1,399,155	1,479,416	80,261	48	
14.						
15.						
Ialt Lønninger...	5,588	6,564,065	6,876,844	312,779	56	
II. Milepenge.....	1,553	436,000	474,200	38,200	25	
Ialt...		7,000,065	7,351,044	350,979		

Det Forslag, som stilles, er herefter følgende:

Andet Afsnit i Loven om Statsbanedriftens Ordning affattes saaledes:

Andet Afsnit.

Ansættelse og Afskedigelse af Statsbanernes Personale, dets Lønninger og Pensionsforhold m. m.

I. Ansættelse og Afskedigelse af Statsbanernes Personale.

§ 23.

Til at faa fast Ansættelse ved Statsbanerne fordres, at vedkommende fyldestgør de for Stillingen gældende Betingelser og er 25 Aar gammel. Fast Ansættelse sker med 3 Maaneders gensidig Opsigelsesret, dog kunne Forseelser og Forsømmelse medføre Afsked uden Varsel eller med kortere Varsel; den giver endvidere Ret til Lønning efter Reglerne under II — efter Omstændighederne tillige til en Udbytteandel efter Reglerne under III — samt Adgang til Pension efter Reglerne under IV.

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

De ved nærværende Lovs Ikrafttræden ansatte regnes som fast ansatte fra det Tidspunkt, fra hvilket de ifølge § 17 e i Lov af 26. Marts 1898 om Statsbanedriftens Ordning ere henførte til en af de i nævnte Lov omhandlede 3 Pensionsklasser.

§ 24.

Generaldirektøren, Direktørerne og de til 1ste og 2den Lønningsklasse (§ 27) hørende Embedsmænd udnævnes af Kongen. Det øvrige faste Personale (3die til 15de Lønningsklasse) ansættes enten af Ministeren, Generaldirektionen, sammes enkelte Medlemmer eller Distriktsstyrelserne; det nærmere i saa Henseende bestemmes ved et af Ministeren for offentlige Arbejder udfærdiget Regulativ.

Afskedigelse og Suspension finder Sted ved de samme Myndigheder, som have foretaget Ansættelsen; Generaldirektøren kan dog om fornødent suspendere enhver fast ansat, men er den paagældende ansat af en anden Myndighed, skal der uopholdelig gives denne Meddelelse om Suspensionen.

§ 25.

Personer under 25 Aar og ældre Personer kunne antages uden fast Ansættelse som Elever, Lærlinge, Medhjælpere, Ekstraarbejdere m. v. i de forskellige Administra-

tionsgrene og med den Løn, som i Henhold til Bevilling paa Finansloven bestemmes af Generaldirektionen. Saadanne ikke fast ansatte have hverken Adgang til Udbytteandel eller til Pension.

Lønnen for Personer under 20 Aar maa ikke overstige 500 Kr., for Personer mellem 20 og 25 Aar ikke 800 Kr. aarligt.

Disse Begrænsninger i Lønningerne gælde ikke for Haandværkere, Depotarbejdere og lign.

II. Lønninger.

§ 26.

Generaldirektøren lønnes med 10,000 Kr. aarligt, stigende hvert 3die Aar med 1,000 Kr. indtil 13,000 Kr. aarligt.

Direktørerne lønnes med 7,200 Kr. aarligt, stigende hvert 3die Aar med 600 Kr. indtil 9,600 Kr. aarligt.

§ 27.

Det øvrige fast ansatte Personale deles i følgende 15 Lønningsklasser:

1ste Lønningsklasse: 4,500 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 450 Kr. indtil 6,300 Kr., omfattende

Medlemmer af Distriktsstyrelserne,
Søfartschefen.

2den Lønningsklasse: 3,600 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 375 Kr. indtil 5,100 Kr., omfattende

Kontorchefer (herunder Bogholderen, Kassereren, Overrevisor og Revisorer),
Trafikinspektører,
Stationsforstanderen paa Københavns Hovedbanegaard,
Skibsførere af 1ste Klasse,
Baneingeniører,
Telegrafingeniører,
Maskiningeniører,
Maskininspektører.

3die Lønningsklasse: 3,000 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 325 Kr. indtil 4,300 Kr., omfattende

Kassekontrolører,
Stationsforstandere af 1ste Klasse (Bestyrere af Hovedstationer, herunder Københavns Godsbanegaard),
Skibsmaskinmestere af 1ste Klasse.

4de Lønningsklasse: 2,700 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 275 Kr. indtil 3,800 Kr., omfattende

Underbogholderen,
Forstanderen for Billet- og Blanketforvaltningen,
Regnskabsførere under Bane- og Maskindirektørerne,
Stationsforstandere af 2den Klasse,
Skibsførere af 2den Klasse.

5te Lønningsklasse: 2,400 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 250 Kr. indtil 3,400 Kr., omfattende

Ingeniørassistenter,

- Stationsforstandere af 3die Klasse,
 Godsekspeditører i København,
 Skibsmaskinmestere af 2den Klasse,
 Regnskabsførere og Materialforvaltere ved Distrikterne.
- 6te Lønningsklasse: 2,100 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 225 Kr. indtil
 3,000 Kr., omfattende
 Fuldmægtige,
 Stationsforstandere af 4de Klasse,
 Godsekspeditører udenfor København,
 Overassistenter,
 Overbanemestere (herunder Plantøren),
 Telegrafmestere,
 Materialforvaltere,
 Konstruktører,
 Lokomotivmestere,
 Værkmestere.
- 7de Lønningsklasse: 1,800 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 200 Kr. indtil
 2,600 Kr., omfattende
 Stationsforstandere af 5te Klasse,
 Ranger- og Pakhusmestere,
 Styrmand af 1ste Klasse,
 Skibsmaskinassistenter af 1ste Klasse,
 Lokomotivformænd,
 Værkførere.
- 8de Lønningsklasse: 1,500 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 150 Kr. indtil
 2,100 Kr., omfattende
 Stationsforstandere af 6te Klasse,
 Ranger- og Pakhusformænd,
 Styrmand af 2den Klasse,
 Skibsmaskinassistenter af 2den Klasse,
 Brofogeder,
 Tegnere,
 Lokomotivførere.
- 9de Lønningsklasse: 1,350 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 150 Kr. indtil
 1,950 Kr., omfattende
 Togførere.
- 10de Lønningsklasse:
 a) 1,200 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 240 Kr. indtil 2,400 Kr., omfattende
 Assistenter, mandlige.
 b) 900 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 180 Kr. indtil 1,800 Kr., omfattende
 Assistenter, kvindelige.
- 11te Lønningsklasse: 1,200 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 125 Kr. indtil
 1,700 Kr., omfattende
 Stationsforstandere af 7de Klasse,
 Opsynsmanden paa Sprogø,
 Overportører af 1ste Klasse,
 Bedstemænd,

- Overfyrbødere,
 Broformænd,
 Vognopsynsmænd.
- 12te Lønningsklasse: 1,050 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 90 Kr. indtil 1,410 Kr., omfattende
 Overportører af 2den Klasse,
 Baneformænd,
 Telegraformænd.
 Stationsmestere (Bestyrere af Holdepladser).
- 13de Lønningsklasse: 960 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 90 Kr. indtil 1,410 Kr., omfattende
 Kontorbude,
 Togbetjente,
 Matroser,
 Skibsfyrbødere,
 Magasinformænd,
 Lokomotivfyrbødere.
- 14de Lønningsklasse: 840 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 80 Kr. indtil 1,240 Kr., omfattende
 Portører,
 Stationsbude,
 Brokarle.

Tallet paa de til Lønningsklasserne 1—14 hørende Embeds- og Bestillingsmænd fastsættes ved de aarlige Finanslove. Deres Løn og Alderstillæg betales maanedsvi forud. Alderstillægene regnes fra Ansættelsesdagen i den paagældende Lønningsklasse, for saa vidt denne er den 1ste i en Maaned, i modsat Fald fra den 1ste i den følgende Maaned. Ved Overgangen til en anden Stilling i samme eller i en lavere Lønningsklasse bevares den i den tidligere Stilling ifølge Tjenestetiden erhvervede Ret til Alderstillæg. De 7 Stationsforstanderklasser, Godsekspeditorer og Overassistenter betragtes i Henseende til Beregning af Alderstillægene som een samlet Lønningsklasse.

15de Lønningsklasse omfatter alt andet fast ansat Personale, særligt

- Kontorister, Skrivere og Billettrykkere,
 Telegrafister, mandlige og kvindelige,
 Stationskarle,
 Bane- og Telegrafarbejdere,
 Led- og Signalvogtere,
 Haandværkere og Arbejdere, ogsaa Depotarbejdere,

for saa vidt der gives dem fast Ansættelse.

Lønningerne for denne Klasse fastsættes under Hensyn til de paa Finansloven givne Bevillinger enten maanedsvi, uge-, dag- eller timevis eller efter Akkord.

§ 28.

Søofficerer, som uden at udtræde af Flaadens Tjeneste midlertidigt forrette Tjeneste som Skibsførere af 1ste Klasse ved Statsbanerne, oppebære herfor et aarligt Honorar af 3,300 Kr. hver. Ligeledes faar en Styrmand af 1ste Klasse, saa længe han virker som Skibsfører, et Honorar af 50 Kr. maanedlig.

Chefen for Generaldirektørens Kontor, den ene Kontorchef under Driftsdirektøren, den ene Kontorchef under Banedirektøren, Kontorchefen under Maskindirektøren, Chefen for Takst- og Tarifikontoret, Overrevisor, Kassereren og Bogholderen faa hver et Bestillingstillæg af 500 Kr., indtil en Trediedel af de ansatte Fuldmægtige gives der som Ekspeditionssekretærer et aarligt Bestillingstillæg af 300 Kr. Lignende Tillæg saavel som i særlige Tilfælde Hjælp til Bolig, Honorarer og Belønninger kunne ved de aarlige Finanslove bevilges andre af Statsbanernes Embeds- og Bestillingsmænd, og paa de aarlige Finanslove kan der stilles et Beløb til Raadighed for Generaldirektøren til Afholdelse af Smaabelønninger til det underordnede Personale.

§ 29.

Stationsforstandere og Stationsmestere samt Forstandere for Isfartsetablissementer tilkommer der fri Bolig eller Vederlag derfor, Lokomotivmestere og Lokomotivformænd fri Bolig eller Vederlag derfor og frit Brændsel, Opsynsmanden paa Sprogø fri Bolig, Brændsel og Belysning samt Brug af Øens Jorder. For saa vidt Kontorbude føre Tilsyn med Tjenestebygninger, kan Ministeren for offentlige Arbejder tilstaa dem fri Bolig i disse med Brændsel og Belysning. Iøvrigt er enhver af Statsbanernes Embeds- og Bestillingsmænd pligtig efter Ministerens Bestemmelse paa nærmere fastsatte Vilkaar at modtage anvist Tjenestebolig imod passende Afkortning i Lønningen.

§ 30.

Stationsmestere, Ranger- og Pakhusmestere, Ranger- og Pakhusformænd, Overportører, Togførere og Togbetjente, Portører, Stations- og Kontorbude — Brofogeder, Broformænd og Brokarle, Magasinformænd, Bane- og Telegraformænd — Lokomotivførere, Lokomotivfyrbødere og Vognopsynsmænd — Bedstemænd, Overfyrbødere og Skibsfyrbødere, Matroser samt iøvrigt underordnet Personale faa Uniforms- og Beklædningsgenstande leverede i Henhold til Uniformsregulativet.

§ 31.

Kørepenge gives Lokomotivførere, Lokomotivfyrbødere, Togførere og Togbetjente samt dem, der virke som saadanne, efter følgende Norm:

Lokomotivførere.....	1,2	Øre	pr.	km.
Togførere.....	0,3	—	—	—
Lokomotivfyrbødere.....	0,6	—	—	—
Togbetjente.....	0,3	—	—	—
— efter 6 Aars Tjeneste...	0,6	—	—	—

Af Ministeren fastsættes særlige Regler om Godtgørelse til Togbetjente, der ledsage Vogne ud over Statsbanernes Omraade eller gøre Tjeneste ved Overfartsstederne, til Lokomotivpersonale, der gør Tjeneste paa Rangeringslokomotiver, til Tog- og Lokomotivpersonale, der køre med Særtog paa korte Strækninger, med Plantog under særlige Forhold eller med Arbejdstog, til Tog-, Lokomotiv- og Skibspersonale, der paa Grund af Sne-, Is- eller andre Driftshindringer maa tilbringe en vis Tid ud over den planmæssige Fraværelse udenfor det anviste Opholdssted.

§ 32.

Dag- og Timepenge af nedennævnte Størrelse gives for Tjenesterejser i Indlandet, for Værkmesteres, Værkføreres, Lokomotivmesteres, Lokomotivformænds, Vogn-

opsynsmænds, Stations-, Lokomotiv- og Togpersonalets, Bane- og Telegraformændenes og Bropersonalets Nattjeneste i den Tid mellem Kl. 11 Aften og Kl. 5 Morgen, i hvilken de ifølge Tjenestefordelingen enten maa gøre Tjeneste eller overnatte udenfor deres Hjem:

	pr. Time.	pr. Døgn.
Direktører samt 1ste Lønningsklasse.....	75 Øre.	9 Kr.
2den do.	55 —	8 —
3dje, 4de, 5te og 6te Lønningsklasse.....	30 —	6 —
7de, 8de, 9de, 10de og 11te do..	20 —	4 —
12te do.....	15 —	3 —
13de og 14de do.	12 —	2 Kr. 40 Øre.

I øvrigt fastsætter Ministeren de nærmere Regler om de i nærværende Paragraf omhandlede Forhold, om Godtgørelse til ansatte, der forflyttes til midlertidig Tjeneste paa andet Sted end den Station, hvor der er anvist dem Opholdssted, og om Godtgørelse for Flytningsomkostninger ved varig Forflyttelse.

§ 33.

Hvis nogen uden for Tilfælde, hvor særlige Omstændigheder foreligge, ved at forflyttes til en anden Stilling kommer paa lavere Løn end den, han oppebar i den tidligere Stilling, godtgøres Forskellen ham som personligt Tillæg, indtil han i den nye Stilling ved Alderstillæg maatte opnaa samme Lønningsindtægt, som han havde i den tidligere Stilling.

For saa vidt der ved tidligere givne Lønningsbestemmelser er tillagt nogen, som ved nærværende Lovs Ikrafttræden er ansat i Statsbanernes Tjeneste, bedre Lønningsvilkaar end dem, der ved denne Lov tillægges den af ham beklædte Stilling, beholder han hine Vilkaar, saaledes at Forskellen i Indtægt godtgøres ham som personligt Tillæg, der dog bortfalder, naar han efter nærværende Lov har opnaaet samme Lønning som tidligere.

§ 34.

Fast ansatte, som have været 10 Aar i pensionsberettiget Stilling, ere berettigede til at forlange Afsked med den dem efter de til enhver Tid gældende Regler tilkommende Pension, naar de have fyldt det 70de Leveaar. Samme Ret tilkommer Trafikinspektører, Maskininspektører, Telegrafingeniører, Telegrafmestere, Telegraformænd, Overbanemestere, Togførere og Togbetjente, Lokomotivførere samt Lokomotiv- og Skibsfyrbødere med det fyldte 65de Leveaar.

III. Andel i Udbyttet.

§ 35.

Naar Udbyttet af de under Statsdrift staaende Stats- og Privatbaner med tilhørende Færge- og Søforbindelser i et Driftsaar har udgjort mere end 2 pCt. af den ved det paagældende Driftsaars Begyndelse bogførte Anlægssum, tilfalder der:

Generaldirektionens Medlemmer,
Ansatte i 1—14 Lønningsklasse og

af Ansatte i 15de Lønningsklasse: fast ansatte Bane- og Telegrafarbejdere, Led- og Signalvogtere samt Depotarbejdere foruden deres Lønning en Udbytteandel til Deling efter følgende nærmere Regler.

§ 36.

Udbytteandelens Størrelse fastsættes til:

50 pCt. af det Udbytte, som svarer til over 2 pCt. og indtil 2,5 pCt.,	
30 - — , — — 2,5 - — 3 - ,	
20 - — , — — 3 - — 3,5 - ,	
10 - — , — — 3,5 - — 4 - ,	
5 - — , — — 4 - — 5 -	

af Anlægssummen (altsaa højst til 0,6 pCt. af den ved Driftsaarets Begyndelse for Statsbanedriften bogførte Anlægssum).

§ 37.

Udbytteandelen opgøres paa Grundlag af det af Statsbanedriften aflagte Regnskab over Indtægter og Udgifter og deles under Bortkastelse af Brøker i 12,000 lige-store Lodder, af hvilke der tilfalder:

1ste Klasse — 4,800 Lodder, nemlig:

a. Portører, Brokarle, Stations- og Kontorbude.....	1,600 Lodder
b. Togbetjentene	700 —
c. Led- og Signalvogtere, Banearbejdere, Telegrafarbejdere, Broformænd og Brofogeder.....	1,750 —
d. Depotarbejderne	600 —
e. Matroserne	150 —
	4,800 Lodder

2den Klasse — 2,500 Lodder, nemlig:

a. Assistenten og Tegnere.....	1,350 Lodder
b. Togførerne	250 —
c. Lokomotivfyrbødere og Vognopsynsmænd.....	700 —
d. Overfyrbødere, Skibsfyrbødere og Bedstemænd..	200 —
	2,500 Lodder

3die Klasse — 1,700 Lodder, nemlig:

a. Overportørerne.....	350 Lodder
b. Bane- og Telegraformænd, Magasinformænd.....	700 —
c. Lokomotivførere og Skibsmaskinassistenter.....	650 —
	1,700 Lodder

4de Klasse — 1,050 Lodder, nemlig:

- a. Underbogholderen, Forstanderen for Billet- og Blanketforvaltningen, Fuldmægtige, Konstruktører, Regnskabsførere, Materialforvaltere,

Ingeniørassistenter, Overassistenter og Godsekspeditorer udenfor København	300	Lodder
b. Ranger- og Pakhusmestere og Ranger- og Pakhusformænd.....	100	—
c. Styrmandene	80	—
d. Kontorcheferne (herunder Bogholderen, Kassereren, Revisorer) samt Kassekontrolører	70	—
e. Værk- og Lokomotivmestere, Værkførere og Lokomotivformænd...	270	—
f. Overbanemestere, Plantører og Telegrafmestere	230	—
	1,050	Lodder

Med Hensyn til disse 4 Klasser gælder, at de indenfor hver Underafdeling af dem (altsaa 1 a, 1 b, 1 c o. s. v.) faldende Lodder (1,600 Lodder, 700 Lodder, 1,750 Lodder o. s. fr.) fordeles i lige store Parter paa samtlige under den paagældende Underafdeling indbefattede Personer.

5te Klasse — 1,050 Lodder, nemlig:

a. Stationsmestere, Godsekspeditorer i København, Stationsforstandere	900	Lodder
b. Skibsførere og Skibsmaskinmestere.....	150	—
	1,050	Lodder

6te Klasse — 900 Lodder, tilfaldende

Inspektører og Ingeniører, 5 Kontorchefer under Generaldirektionen, Søfartschefen, Overrevisor, Overtrafikinspektører og Overbaneingeniører, Medlemmer af Generaldirektionen	900	Lodder
--	-----	--------

Med Hensyn til Klasserne 5 og 6 gælder, at de indenfor samme Gruppe (5 a, 5 b og 6) faldende Lodder (henholdsvis 900, 150 og 900 Lodder) fordeles paa de under samme indbefattede Personer efter nærmere Regler, som fastslaas af Ministeren under Hensyn til den paagældende Stillings Betydning for Statsbanernes Økonomi.

§ 38.

For at blive delagtig i Udbyttet fordres iøvrigt, at vedkommende har gjort Tjeneste i hele det paagældende Driftsaar i en af de Stillinger, som efter § 35 berettiger til at tage Lod. Under hvilken Gruppe han skal henføres, afgøres efter den Stilling, han indtog den 31. Marts i det paagældende Driftsaar.

§ 39.

Udbetaling af Parterne sker inden 9 Maaneder efter det paagældende Driftsaars Udløb. Er vedkommende paa det Tidspunkt, da Udbetalingen sker, afgaaet fra Statsbanernes Tjeneste, udbetales hans Part kun paa udtrykkelig skriftlig Begæring, fremsat inden 2 Aar efter hans Afgang, og efter de nærmere Regler, som fastsættes af Ministeren, efter Omstændighederne til ham selv, hans Enke, hans Livsarvinger eller hans Bo. Parter, om hvis Udbetaling der ikke stilles saadan Begæring til Ministeren inden nævnte Tidspunkt, eller som af andre Grunde ikke komme til Udbetaling, tilfalde Andelsfonden (§ 40).

§ 40.

Viser den af Statsbanedriften foretagne Opgørelse, at den samlede Udbytteandel ikke vilde udgøre mindst 60,000 Kr., saa at Størrelsen af hver enkelt Lod ikke vilde naa 5 Kr., finder ingen Fordeling og Udbetaling Sted, men den hele Udbytteandel henlægges til en Andelsfond, som styres af Ministeren. Til denne Fond henlægges yderligere de i § 39 nævnte uhævede Beløb, Restbeløb, som fremkomme ved Afrunding, samt paaløbne Renter. Naar denne Fond har naaet en tilstrækkelig Størrelse, vil den efter Ministerens nærmere Bestemmelse være at bruge til at fuldstændiggøre følgende Aars Udbytteandel, men ingen Part udbetales i noget Aar, i hvilket Statsbanedriftens Udbytte ikke har oversteget 2 pCt. af Anlægssummen.

§ 41.

Lovgivningsmagten forbeholder sig til et hvilket som helst Tidspunkt at tilbagekalde disse Bestemmelser om Andel i Udbyttet, hvis de ikke vise sig at svare til deres Hensigt, uden at der da af dem kan udledes noget Retskrav for de paagældende, deres efterladte eller deres Bo, heller ikke med Hensyn til Udbytteandel for det løbende Aar. Andelsfonden tilfalder da Statskassen.

IV. Pensionering m. m.

§ 42.

Generaldirektøren har Ret til Pension efter de almindelige Pensionslove.

§ 43.

Alle andre fast ansatte ere, naar de afskediges af Tjenesten paa Grund af Alder, Svagelighed eller anden dem utilregnelig Aarsag, berettigede til Pension efter nedenstaaende Regler, for saa vidt de ved Afskedigelsen have fyldt deres 35te Aar og have haft Ansættelse i pensionsberettiget Stilling i 10 Aar.

Enker efter saadanne, som i Henhold til foranstaaende ere pensionsberettigede eller pensionerede, have ligeledes Ret til Pension efter de nedenfor givne Regler.

- a. I Direktørernes og de i 1ste til 14de Lønningsklasse ansattes Lønningsindtægt foretages en Afkortning af 5 pCt. til deres Pensionering, jfr. § 45.
- b. Ved Lønningsindtægten forstaas — baade med Hensyn til den foran omhandlede Afkortning og med Hensyn til Pensioneringen — den for Stillingen fastsatte Løn med Alderstillæg, Kørepenge, personlige Tillæg og Naturalydelse som fri Bolig, Lys og Brændsel, Embedsjord og lignende, der er tillagt vedkommende som Del af Lønningen, og hvis Værdi, for saa vidt den ikke paa anden Maade er bestemt, fastsættes af Ministeren. Derimod henregnes ikke til Lønningsindtægten Diæter, Natpenge og lignende, Bestillingstillæg, Honorarer, Belønninger, Hjælp til Bolig, Uniform eller Uniformsgodtgørelse o. desl., ej heller Udbytteandele (§§ 35—41). Den aarlige Indtægt af Kørepenge sættes for Lokomotiv- og Togførere til 500 Kr., for Lokomotivfyrbødere til 250 Kr., for Togbetjente til 175 Kr., efter 6 Aars Tjeneste til 350 Kr.

Faste Satser paa højst 1,200 Kr., der fastslaas af Ministeren, træde for 15de Lønningsklassens Vedkommende i Steden for den i hvert enkelt Tilfælde oppebaarne Lønning.

- c. Pensionen beregnes efter vedkommendes Tjenestetid som pensionsberettiget og efter Gennemsnitsbeløbet af den Lønningsindtægt, som han har haft i de sidste 5 Aar før Afskedigelsen, saaledes at

en Tjenestetid fra 10 til 20 Aargiver	$\frac{5}{10}$
20 - 21 — —	$\frac{31}{60}$
21 - 22 — —	$\frac{32}{60}$
22 - 23 — —	$\frac{33}{60}$
23 - 24 — —	$\frac{34}{60}$
24 - 25 — —	$\frac{35}{60}$
25 - 26 — —	$\frac{36}{60}$
26 - 27 — —	$\frac{37}{60}$
27 - 28 — —	$\frac{38}{60}$
28 - 29 — —	$\frac{39}{60}$
over 29 — —	$\frac{40}{60}$

af Gennemsnitsbeløbet i Pension.

Pensionen kan dog ikke overstige 6,000 Kr. aarlig.

- d. Ved Pensionsberegningen ansættes hvert Aar, i hvilket den til Pension berettigede har haft Ansættelse som Lokomotivfører, Lokomotiv- eller Skibsfyrbøder, Togfører eller Togbetjent til $1\frac{1}{6}$ Aar.
- e. Hvis nogen af Statsbanernes fast ansatte Personale kommer saaledes til Skade under Udførelsen af sin Tjeneste eller sit Arbejde, at han maa afskediges, tilkommer der ham uden Hensyn til hans Alder eller Tjenestetid en af Ministeren fastsat og efter Omstændighederne forøget Pension, der dog ikke kan overstige $\frac{2}{3}$ af hans sidste Lønningsindtægt, bestemt efter Punkt b. Medfører Beskadigelsen en blivende Forringelse af Arbejdsevnen, uden at den tilskadekomne dog paa Grund af samme afskediges, kan der efter Ministerens Bestemmelse tillægges ham en Understøttelse en Gang for alle eller aarligt.

Ministeren er derhos bemyndiget til at tilstaa andre Personer, der komme saaledes til Skade ved Udførelsen af Tjeneste for Driften, at deres Arbejdsevne væsentlig forringes, en efter Omstændighederne afpasset Understøttelse, en Gang for alle eller aarligt.

Den aarlige Understøttelses Vedvaren er i dette som i det foregaaende Tilfælde afhængig af, at de Omstændigheder, som have begrundet den, fremdeles ere til Stede.

Disse Bestemmelser i Forbindelse med Bestemmelserne under Punkt k. træde i Steden for Forskrifterne i Lov af 7de Januar 1898 om Arbejderes Forsikring mod Ulykkestilfælde.

- f. Den, hvis Stilling inddrages, efter at han har fyldt 35 Aar og haft Ansættelse i pensionsberettiget Stilling i 10 Aar, er berettiget til, naar der ikke kan tilbydes ham anden passende Stilling med mindst samme Indtægt, i 5 Aar i Ventepenge at oppebære $\frac{2}{3}$ af sin sidste Lønning. I den Tid, han oppebærer Ventepenge, er han pligtig at modtage Ansættelse i en passende Stilling ved Statsbanerne med mindst samme Indtægt som den, den inddragne Stilling gav. I Ventepengene sker Afkortning efter Reglen i Punkt a. Har han ikke inden Udløbet af

- 5 Aar faaet Ansættelse i en anden Stilling ved Statsbanerne, sættes han paa Pension. De Aar, i hvilke han har været paa Ventepenge, regnes da som Tjenestear, men Pensionen beregnes efter Gennemsnitsbeløbet for de 5 sidste Aar af den Lønningsindtægt, som han oppebar, førend han kom paa Ventepenge.
- g. Den, som ved Dom ikendes Straf af Stillingens Forbrydelse, fortaber hermed Retten til Pension.
- h. Naar en ellers pensionsberettiget ansat afskediges paa Grund af Fejl eller Misligheder, der uden at medføre Stillingens Forbrydelse ved Dom svække den for samme nødvendige Agtelse og Tillid, bestemmes hans Pension paa Finansloven.
- i. Pension eller Ventepenge ophøre:
1. naar vedkommende igen ansættes eller konstitueres i pensionsberettiget Stilling ved Statsbanerne. Er den ny Stillings Løn mindre end Lønnen for den Stilling, hvorfra han oppebar Pension eller Ventepenge, bortfalder saa meget af Pensions- eller Ventepengebeløbet, som Halvdelen af den ny Stillings Løn udgør, eller mere, hvis den tidligere Stillings Løn ellers vilde overskrides. Ved senere Pensionsberegning betragtes det øvrige af Pensions- eller Ventepengebeløbet som personligt Tillæg. Ved Afskedigelse fra den nye Stilling er han berettiget til, for saa vidt der ikke maatte tilkomme ham større Pension, at oppebære den Pension, han tidligere har haft, eller hvorpaa han efter Ventepengenes Ophør vilde have haft Krav;
 2. naar det paa en efter Ministerens Skøn fyldestgørende Maade godtgøres, at hans Utjenstdygtighed atter er hævet, og han desuagtet nægter at modtage fast Genansættelse med samme eller højere Løn;
 3. naar han uden Ministerens Samtykke tager Ophold i Udlandet;
 4. naar han i 3 Aar ikke har hævet Pension eller Ventepenge uden senere at kunne bevise lovligt Forfald;
 5. naar han ved Dom kendes skyldig i et saadant Forhold, som, medens han var ansat ved Statsbanerne, vilde have haft Stillingens Forbrydelse til Følge, eller naar han overbevises om inden sin Afsked at have gjort sig skyldig i et saadant Forhold.
- k. Den, der bliver Enke efter en fast ansat, faar (med de i det følgende nævnte Undtagelser) en Pension, svarende til en Trediedel af den Pension, der tilkom eller blev oppebaaren af Manden, eller efter Punkt e vilde være bleven tillagt ham som tilskadekommen, dog ikke over 1,200 Kr. aarlig. Hvor Omstændighederne tale derfor, kan Ministeren derhos til hvert af Enkens uforsørgede Børn bevilge en Understøttelse paa indtil 100 Kr. aarligt, indtil Barnet har fyldt 18 Aar. Ligeledes kan Ministeren, naar Omstændighederne tale derfor, bevilge fader- og moderløse Børn af pensionsberettigede Funktionærer en aarlig Understøttelse indtil Børnenes fyldte 18de Aar, hvilken Understøttelse heller ikke maa overstige 100 Kr. for hvert Barn.

Børneunderstøttelsernes Vedvaren er afhængig af, at de Omstændigheder, som have begrundet dem, vedblive at være til Stede.

Enker og Børn under 18 Aar efter Personer, som uden at henhøre til Statsbanernes faste Personale omkomme under Udførelse af Tjeneste ved Driften, kan Ministeren, naar Trang og Værdighed er til Stede, tillægge en efter Omstændighederne afpasset Enke- og Børneunderstøttelse. Som Betingelse for disse

Understøttelsers Vedvaren fordres, at de Omstændigheder, som have begrundet dem, vedblivende ere til Stede.

- l. Ueberrettede til Pension ere Enker, hvis Ægteskab er indgaaet efter Mandens 60de Aar eller paa hans Dødsleje, eller efter at han var afskediget med Pension, eller hvis Ægteskab var aldeles ophævet inden Mandens Død.
- m. Enkepensionen ophører: 1) naar Enken indgaar nyt Ægteskab, 2) naar hun tager Ophold i Udlandet uden Ministerens Samtykke, 3) naar hun i 3 Aar ikke har hævet Pension uden senere at kunne bevise lovligt Forfald, 4) naar hun ved Dom findes skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling.

Hvis en Enkes Pension er ophørt, fordi hun har indgaaet nyt Ægteskab, er hun berettiget til atter at oppebære den samme Pension, naar hun igen bliver Enke.

- n. Naar Pension, Understøttelse eller Ventepenge ikke i et helt Aar er hævet, hjemfalder Beløbet til Driften, medmindre lovligt Forfald senere bevises.

§ 44.

Alle hidtil gældende særlige Forhold ved Statsbanerne med Hensyn til Pension, Alderdoms-, Enke- og Børneforsørgelse bortfalde for Fremtiden, og de i nærværende Lov givne Regler komme til Anvendelse paa alle fast ansatte og deres Enker. De i Statskassen indestaaende Beløb, som ere opsparede til Alderdomsforsørgelse, samt Forsikringsdokumenter, der ere tegnede til Fyldestgørelse af Alderdomsforsørgelsespligt, tages til Indtægt for Reservepensionsfonden.

Skulde nogen af de nuværende Embeds- og Bestillingsmænd, naar han senere maatte afgaa fra Tjenesten, formene, at han vilde have været gunstigere stillet, saafremt de for ham nu gældende særlige Regler vare blevne bragte til Anvendelse paa ham, bliver Sagen at forelægge Ministeren for offentlige Arbejder, der da, saafremt den paagældendes Formening viser sig grundet, skal tillægge ham et yderligere Pensionsbeløb end det løvbestemte, saaledes at han bliver holdt skadesløs. Saadanne Beløb udredes af Reservepensionsfonden.

De Embeds- og Bestillingsmænd, der ved nærværende Lovs Ikrafttræden ere undergivne Bestemmelserne af 10de Maj 1869 om Alderdomsforsørgelse, kunne derhos ved deres Afgang forlange at behandles efter de nu gældende Regler om Alderdomsforsørgelse i Steden for efter Pensionsreglerne i denne Lov. De i Henhold hertil udbetalte Alderdomsforsørgelser udredes ligeledes af Reservepensionsfonden.

Reglerne i de foregaaende to Stykker skulle ogsaa være gældende for efterladte efter de deri omhandlede Embeds- og Bestillingsmænd.

Derimod kommer nærværende Lov ikke til Anvendelse paa ansatte, der alt ere afgaaede fra Statsbanernes Tjeneste, eller paa disses Enker og Børn, men for disses Vedkommende har det sit Forblivende ved de alt trufne Afgørelser.

§ 45.

Alle af nærværende Lov flydende Pensioner og Understøttelser udredes af Statsbanerne.

Naar Summen af de Pensioner og Understøttelser, der i Henhold til denne Lov eller tidligere Bestemmelser ere udredede til forhenværende fast ansatte ved Statsbanerne, deres Enker eller efterladte, i et Driftsaar har oversteget Summen af

de efter § 43 a, afkortede Beløb, skal den ved Lov af 12. April 1892 oprettede Reserve-Pensionsfond tilskyde det manglende, saa vidt og saa langt dens i Driftsaarets Løb indvundne Renter tilstrække.

§ 46.

Pensioner og Understøttelser efter nærværende Lov kunne ikke bortgives, sælges, pantsættes eller belægges med Arrest eller Udlæg.

§ 47.

Naar der ved Sammenslutning af de to nuværende Sygekasser er dannet een fælles Syge- og Begravelses-Kasse med frivillig Adgang for alle Statsbane-Embedsmænd og Funktionærer og med ens Regler for Medlemmerne, under Styrelse af Generaldirektionen og under Medvirkning af et Repræsentantskab for Medlemmerne, bemyndiges Statsbanerne til at yde et Bidrag til en saadan Sygekasse af 4 Kr. for hvert gift, 2 Kr. for hvert ugift Medlem.

Samtidig dermed bortfalder da den nu stedfindende Afgivelse af visse Statsbane-Indtægter til Sygekassen, hvorimod Afgivelsen af Bøder for Tjenesteforseelser og af Overskud ved Salg af fundne Sager fremdeles maa vedblive, men saaledes at de afgives til en til Sygekassen knyttet særlig Fond.

V. Afgørelse af Tvivlsspørgsmaal m. v.

§ 48.

I Tilfælde af Tvivl vedrørende de i nærværende andet Afsnit omhandlede Forhold træffes Afgørelse — hvor andet ikke maatte følge af særligt vedtagne Bestemmelser — af Ministeren, uden at Sagen kan indbringes for Domstolene.

For de af Kongen udnævnte Embedsmænd under Statsbanerne, jfr. § 24, kunne dog Spørgsmaal om Ret til Pension og Ventepenge, derimod ikke Spørgsmaal om Lønninger og Udbytteandele, fordres afgjorte af Domstolene.

Lov af 26de Marts 1870, indeholdende almindelige Bestemmelser om Embeds- og Bestillingsmænds Lønningsforhold m. v., er med Undtagelse af sammes § 7, uanvendelig paa det ved Statsbanerne ansatte Personale.

Ændringsforslag.

Ændringsforslag Nr. 1 (stillet af *Formanden, Bluhme, G. Hansen, Meyer, Philipsen, Rimestad* og *Skovsted*):

„§ 25, 2det og 3die Stykke, udgaa.“

De nævnte Medlemmer skønne ikke, at det vil være rigtigt eller gennemførligt i al Almindelighed at begrænse Lønnen for Personer under 25 Aar til 800 Kr., for Personer under 20 Aar til 500 Kr. For uddannede Arbejders Vedkommende er en saadan Begrænsning i alt Fald uigennemførlig.

Ændringsforslag Nr. 2 (stillet af *Formanden, N. Andersen, Breinholt, G. Hansen, Lunn, Philipsen* og *Rimestad*):

„I § 27 under 2den Lønningsklasse tilføjes: Arkitekten.“

Ændringsforslag Nr. 3 (stillet af *Formanden, N. Andersen, Breinholt, G. Hansen, Lunn, Meyer, Rimestad* og *Skovsted*):

„I § 27 under 2den Lønningsklasse tilføjes: Skibsinspektøren og Skibsmaskininspektøren.“

Ændringsforslag Nr. 4 (stillet af *G. Hansen, Lunn, Meyer* og *Skovsted*):

„I § 27 under 5te Lønningsklasse tilføjes:

Skibsførere af 3die Klasse,

Overassistenter ved den udvendige Tjeneste paa de københavnske Stationer.“

De heraf følgende Ændringer foretages i 6te Lønningsklasse og i § 28, 1ste Stykke.

Ændringsforslag Nr. 5 (stillet af *Lunn* og *Skovsted*):

„I § 27 under 9de Lønningsklasse optages og under 11te Klasse slettes:

Stationsforstandere af 7de Klasse.“

Ændringsforslag Nr. 6 (stillet af *Lunn, Meyer* og *Skovsted*):

„I § 27: Lønsatsen for 10de Lønningsklasse a. ændres til: 1,200 Kr. aarligt, stigende hvert 4de Aar med 300 Kr. indtil 2,400 Kr.“

Ændringsforslag Nr. 7 (stillet af *P. Christensen*):

„I § 27 under 14de Lønningsklasse optages og under 15de Klasse slettes:

Depotarbejdere.“

Ændringsforslag Nr. 8 (stillet af *Bluhme, Lunn* og *Skovsted*):

„I §§ 27, 30 og 37 ændres Benævnelserne Overfyrbødere og Bedstemænd til Skibsmaskinassistenter af 3die Klasse og Styrmand af 3die Klasse.“

Ændringsforslag Nr. 9 (stillet af *Bluhme, Christensen og Guldbrandsen*):

„Sidst i § 27 optages som to nye Stykker følgende:

Daglønnede Bane-, Planteskole- og Telegrafarbejdere samt Signal- og Ledvogtere oppebære foruden den faste Dagløn, der hidtil er tilstaaet disse Klasser, Alderstillæg, der falde med 4 Aars Mellemrum 4 Gange, første Gang efter 4 Aars Tjeneste, og udgør hver Gang 25 Øre pr. Dag. Maanedslønnede Banearbejdere og Ledvogtere tilstaas der Alderstillæg efter de ovenanførte Regler, dog saaledes, at dette hver Gang udgør 6 Kr. pr. Maaned. Depotarbejdere lønnes som Bane- og Telegrafarbejdere.

De af de nævnte Funktionærer, der ikke have fri Bolig, tilstaas der Husleje-godtgørelse.“

Ændringsforslag Nr. 10 (stillet af *Meyer og Skovsted*):

„I § 28 indsættes i 2det Stykke som 1ste Punktum følgende:

Overtrafikinspektøren og Overbaneingeniøren i København erholde hver et Bestillingstillæg af 1,000 Kr.“

Ændringsforslag Nr. 11 (stillet af *Guldbrandsen, G. Hansen, Meyer og Skovsted*):

„Som 2det Stykke i § 30 tilføjes:

Der tilstaas de Funktionærer, der skulle bære Uniform i den daglige Tjeneste, og som selv skulle anskaffe den, en Godtgørelse af 100 Kr. ved Anskaffelsen af den første Uniform.“

Ændringsforslag Nr. 12 (stillet af *Skovsted*):

„Skalaen for Dag- og Timepenge i § 32 ændres til:

	pr. Time	pr. Dag
Direktører samt 1ste Lønningsklasse	75 Ø.	9 Kr.
2—6 Lønningsklasse.....	55 -	8 —
7—11 —	30 -	6 —
12 —	20 -	4 —
13—14 —	15 -	3 —

Ændringsforslag Nr. 13 (stillet af *Formanden, Bluhme, Guldbrandsen, G. Hansen og Madsen-Mygdal*):

„§ 36 formuleres saaledes:

Udbytteandelens Størrelse fastsættes til 35 pCt. af det Udbytte, som svarer til over 2 pCt. af Anlægssummen.“

Ændringsforslag Nr. 14 (stillet af *G. Hansen, Lunn, Meyer, Rimestad og Skovsted*):

„Umiddelbart foran Punkt a. i § 43 indskydes som et nyt Stykke:

Naar en Funktionær afgaar ved Døden, medens han endnu er tjenstgørende, og han efterlader sig Hustru eller uforsørgede Børn under 18 Aar, udbetales der til hans efterladte 2 Maaneders Løn, foruden Lønningen for den Maaned, i hvilken Dødsfaldet indtræffer.“

Mindretalsudtalelser.

1. Det af Kommissionen udarbejdede Forslag til Lønninger vil sikkerligen tilfredsstille til alle Sider og bringe det nedsatte Lønudvalg Anerkendelse for dets betydelige deri nedlagte Arbejde.

Naar medundertegnede *E. Bluhme* ved Siden heraf fremkommer med et andet Forslag, er Grunden den, at et hermed omtrent samstemmende Forslag blev af mig fremsat for Løn-Udvalget straks efter, at samme var nedsat.

Mit Forslag er blevet forkastet af Kommissionen, dels paa Grund af dets Dyrhed, dels fordi man ikke kunde slutte sig til Principerne deri.

I Forslaget var udtrykkeligt fremhævet, at uden særlig Sagkundskab var det mig umuligt at skønne over dets økonomiske Konsekvenser, men Lønsatserne i samme kunde jo forandres — det var Principet, som det forekom mig kunde gennemføres til Nytte for alle Parter, og nogen Interesse turde det dog muligen have haft, om Statsbanerne vare blevne anmodede om at beregne dets Konsekvenser.

Thi det nu herskende Lønregulativ var jo alle enige om at anse for fremtidigt umuligt, men det af Kommissionen foreslaaede, der vel har bortkastet det bestaaendes værste Urimeligheder, forekommer mig dog endnu at være baseret for meget paa vilkaarligt Skøn med sine endnu ret talrige Klasser og Titulaturer.

Det forekom mig, at da Banernes Trafikafdeling nødvendigt maa være det Skelet, hvorom alt drejer sig, vilde man ved at systematisere Lønskalaen i denne Afdeling kunne lade andre Afdelinger gruppere sig tilsvarende om samme og muligt kunne udstrække Systemet til andre Etater, saa at man engang fik det hele ordnet paa ensartet Maade og uden de bestandige paa Sammenligning mellem Etaterne beroende voksende Krav.

I den nu bestaaende saa vel som i Kommissionens Ordning savnes desuden Avancementsbestemmelser, Aldersgrænser m. m. Funktionærerne af Bane-Etaten maa kunne fordre, at de, som i andre Etater, beskyttes mod, at udenforstaaende, ved Protektion eller paa anden Maade, gives Adgang til at trænge ind i de højere Klasser, til hvilke Banens Funktionærer, efter at have opfyldt alle stillede Fordringer, maa have Ret til at haabe paa efterhaanden fra neden af at kunne naa frem — samtidigt med, at Staten selvfølgelig maa have Ret til blandt dem at søge fremdraget de for højere Stillinger bedst egnede, netop som det sker i de andre, f. Eks. de militære Etater, hvor ligeledes den specielle Fagdannelse er af den væsentligste Betydning, og hvor Avancement inden for lavere Grader sker væsentligst efter Anciennitet, medens Staten til de højere, mere ansvarsfulde Stillinger har frit Valg mellem de formentlig dygtigste.

I det af mig stillede, nedenanførte Forslag ere Klasserne derfor benævnte efter Grader i Trafikafdelingen, men samtidigt deres Antal yderligere indskrænket, særligt for Stationsledernes Vedkommende, til hvilke jeg har søgt forskellige Rang-Betegnelser i Stedet for de nu anvendte, som Stationsforstander af 1ste, 2den o. s. v. Klasse. Thi umuligt kan der være saa mange forskelligartede Stationer — og det er dog disse, der bør deles i Klasser efter deres Betydning, og til hvilke man vel burde forsætte Mændene efter deres Dygtighed og efter det Ansvar, som vil være forbunden med sammes Ledelse; det faktiske Forhold er jo nu dette, at Stationerne forfremme Mændene, naar Udviklingen hæver Stationen til højere Klasse, medens den maaske dygtigere Mand, i den mindre fremskridtsmulige Egn, maa forblive siddende i en underordnet Klasse.

Fastsættes Begyndelses- og Slutningsløn for hver Klasse, synes det naturligt om muligt at lade Alderstillæg gennem alle Klasser blive ens, og vel kan den, der ved Valg forfremmes til højere Klasse, lide øjeblikkeligt Tab i Indtægt, men dette opvejes ved det hurtigere Avancement, hvormed følger mere anset Stilling og Udsigt til videre Forfremmelse eller selvfølgelig Ret til at forblive i den lavere Klasse med sit Alderstillæg.

Mit Forslag var stillet som Ændringsforslag til et fremsat Forslag; det bibeholdes her omtrent i den Form, hvori det var stillet, og skal jeg endnu kun bemærke:

Nytten af de mange forskellige Bestillingstillæg er mig uforstaaelig — især i det Øjeblik, da man vedtager en helt ny Lønningslov. En Kontorchefs Løn, f. Eks., er det dog rimeligst er ens i alle Afdelinger. — Ingen behøver jo at modtage et tilbudt Embede.

Opholdstillæg er mig lige saa uforstaaeligt, navnlig fordi alle vil fra Landet til Byerne, uagtet disse siges at være de dyreste, og det dog er urimeligt yderligere at opmuntre hertil ved at præmiere disse Stillinger; hellere det omvendte, ved at give samme Løn til de mindre efterstræbte, men formentlig billigere Landopholdssteder.

Friboliger, Uniformer, Brændsel o. s. v. bør ved Afdrag i Lønninger inddrages under Regnskaberne, uden hvilket al Oversigt bliver umulig, og hvorved der vistnok vil kunne tilvejebringes passende Begrænsning af Krav, der ofte stilles f. Eks. til Boligerne.

I Forbindelse med Lovforslaget er stillet efterfølgende Forslag til Tantieme.

1. Lønforslaget.

Omstaaende Udkast til en Lønskala er kun et Forsøg fra min Side paa den Form, som en saadan Skala efter min Mening burde have, brugelig til nærmelsesvis for alle Etater, saa at der kom Egalitet i disse Forhold. Færre Klasser letter ubetinget Ordningen og tillader Afskaffelsen af en Mængde vistnok unødvendige Titler og Grader og deraf flydende særlige Fordringer.

Manglende Sagkundskab gør, at jeg muligen har udeladt Funktionstitler, der burde findes i Skalaen — paa den anden Side er der vist flere, der kunde udelades, f. Eks. hvad er Forskellen paa en Portør og en Overportør, saa snart de faa efter Tjenestetiden passende Alderstillæg; en Overassistent og en Assistent; en Formand og en Bedstemand; en Togfører og en Konduktør o. l.?

Løvrigt bør der i et Lønningsreglement ogsaa optages følgende Bestemmelser: Generaldirektøren skal have gennemgaaet Trafik-Afdelingen.

De andre Direktører hver sin Afdeling, herfra undtages Maskinafdelingen, hvis overordnede Poster kunne besættes med Personer udenfor Kadrene.

I alle Afdelinger kunne højere Poster end Assistent kun besættes ved Avancement fra denne Klasse opefter.

Avancement fra Klasse til Klasse sker som Regel efter Anciennitet, dog kan ved hvert 3die Avancement dette foregaa efter Valg i den paagældende Klasse.

Fra (5te ?) Klasse opefter kunne alle Avancements foretages ved Valg i den paagældende Klasse.

For hver Lønklasse fastsættes dog en Aldersgrænse, efter hvilken Avancement til højere Klasser ikke kan ske.

Tjeneste-Boligs Lejen beregnes med 3 pCt. af Taksations- eller Assurance-Værdien.

Brændsel og Belysning beregnes med den Pris, som betales af Banerne.

Uniform leveres aarligt efter Direktionens Bestemmelser med et vist Antal Stykker (Uniformsregulativet), for samme betales ved maanedlig Afkortning i Lønnen den Pris, som Banerne efter Licitation maa betale for samme af saadant Stof, som Direktionen anser for passende — kostbarere Stoffer kunne forlanges mod (ved Modtagelsen) at betale det overskydende.

Tillæg for Ophold paa særlige, formentlig dyrere, Egne eller Byer gives ikke, hvorimod der ved Forflytning gives vedkommende Rejsegodtgørelse, dog ikke i Tilfælde, hvor Flytningen er foranlediget ved bevilget Stedbytning imellem to vedkommende.

Enhver ved Statsbanerne fast ansat har Ret til aarligt 8 Dages Ferie uden Afdrag i Løn og efter eget Valg, dog at ikke samtidigt flere Funktionærer fra samme Arbejdssted kunne fordre at rejse.

Under denne Ferie gives der Funktionæren frit Rejsepas paa 3die Klasse — ønsker han at benytte højere Klasse, maa han betale Prisforskellen.

Funktionærer, der ere tvungne til Søndagsarbejde, gives uden Lønafkortning en Fridag — (maanedligt?) eller (hver anden Uge?).

Frit Rejsepas for sig selv eller en Person af hans Familie gives hver Funktionær paa Landet til nærmeste Købstad paa hver Side og ligeledes til samme Købstad for skolesøgende Børn for halv Pris — alt paa 3die Klasse.

Efterhaanden søges ved alle Stationer tilvejebragt Bolig til Udleje for Funktionærerne.

Udkast til

Klasse.	Lønninger.	Aldersgrænse for Avancement udover vedkommende Klasse.	Trafik for Land.
I. General-	10,000 Kr. + Tantième.	Til disse 4 Klasser sker Avancement udelukkende ved frit Valg i underordnede Klasser. Kongelig Udnævnelse.	General
II. Direktør-	6,000 Kr. aarligt stigende 100 Kr. til 7,000 Kr. + Tantième.		Generaldirektøren fungerende
III. Chefs-	5,000 Kr. aarligt stigende 100 Kr. til 6,000 Kr. + Tantième.		Trafikchef.
IV. Inspektør-	3,500 Kr. aarligt stigende 100 Kr. til 5,000 Kr. + Tantième.		Driftsinspektører og Stationsinspektører eller Stationschefer (Station af 1ste Kl., Kbhvn. Person- og Godsbanegaard).
V. Forstander-	3,000 Kr. aarligt stigende 100 Kr. til 4,500 Kr. + Tantième.		Stationsforstandere (Station af 2den Kl.) Regnskabsførere.
VI. Forvalter-	1,800 Kr. aarligt stigende 100 Kr. til 3,500 Kr. + Tantième.		Material Stationsforvaltere (Station af 3die Kl.) Godsekspeditorer.

Løn-Skala.

afdeling for Søfart	Økonomiafdeling.	Baneafdeling.	Maskinafdeling.
direktøren.			
tillige Direktør.	Direktører.	Direktører.	Direktører.
Søfartschef.	Overrevisor.	Overingeniøren. Banearkitekten.	
Skibskaptajner (Skib af 1ste Kl.) Maskinchefer (for Skibsmaskiner af 1ste Kl.)	Kontorchefer. Revisorer og Bogholdere. Billet- og Blanket- forvaltere. (Statistik?). Kasserere.	Baneinspektører. Baneingeniører. Telegrafinspektører. Telegrafingeniører.	Maskininspektører. Maskiningeniører.
Skibsførere og Skibsmaskinmestere (for Skib og Maskiner af 2den Kl.) forvaltere.	Kassekontrolører. Regnskabsførere.	Underingeniører. Materialforvaltere.	Underingeniører. Materialforvaltere.
Overstyrmand. Skibsmaskinister (Assistenten).	Fuldmægtige.	Konstruktører. Overbanemestere. Telegrafmestere.	Lokomotivmestere. Værkmestere. Konstruktører (Overassistenter).

Klasse.	Lønninger	Aldersgrænse for Avancement udover vedkommende Klasse.	Trafik for Land.
VII. Assistent-	1,000 Kr. aarligt stigende 100 Kr. til 2,500 Kr.	Aldersgrænse 40 Aar. Avancement, $\frac{1}{3}$ Del ved Valg, $\frac{2}{3}$ Delen efter Anciennitet. Ansættelse af Direktionen.	Stationsmestere (Station af 4de Kl.) Trafikassistenter. Overportører.
VIII. Formands-	900 Kr. aarligt stigende 100 Kr. til 1,800 Kr.	Aldersgrænse 40 Aar. Ingen antages før 25 Aars Alderen. Avancement, $\frac{1}{3}$ Del ved Valg, $\frac{2}{3}$ Delen efter Anciennitet. Ansættelse af Direktionen.	Stationsformænd (Holdepladser). Rangerformænd. Vognopsynsmænd. Portører. Konduktører.
IX. Arbejder-	700 Kr. aarligt stigende 100 Kr. til 1,500 Kr.	Ingen antages før 22 Aars Alderen. Ingen Aldersgrænse. Al Avancement ved Valg. Antagelse af vedkom- mende Delingschef.	Stationsbude. Depotarbejdere.
X. Elev-	1ste Aar nødvendige Opholdspenge, senere almindelig Dagløn paa egen Kost.	Aldersgrænse 25 Aar, hvorefter Afske- digelse. Antages af vedkom- mende Delingschef (Inspektør).	Elever.

Tillæg af Tantième (se Side 130 og 131).

Ved Opstilling af et saadant Lønskema og Klasse-Inddeling eller lignende Etater kunde opstilles et lignende, hvorved Jalousi imellem Etaterne vilde bortfalde.

Alle Emolumenter ere indbefattede i Lønnen, saa at der maa gøres Afdrag i Regnskabet.

afdeling. for Søfart.	Økonomiafdeling.	Baneafdeling.	Maskinafdeling.
Styrmænd. Skibsmaskin- assistenter (Over- fyrbødere).	Assistenter (Kontorister).	Ingeniørassistenter. Kontorassistenter.	Assistenter (Kontorister). Tegnere.
Fyrbødere. Matroser.	Skrivere.	Baneformænd. Telegraformænd. Broformænd.	Magasinformænd.
Halvbefarne.	Billettrykkere. Kontorbude.	Ledvogtere. Brokarle. Banearbejdere.	Fabrikarbejdere. Haandværkere.
Skibsdrenge.	Elever.	Arbejdere.	Elever.

vilde opnaas mindre Jalousi end mellem de nuværende talrige Lønklasser. Og i andre for Husleje, Brændsel, Uniform m. m., hvorved de virkelige Udgifter komme ind i

2. Tantième eller Udbytte-Andel for Statsbanernes Personale.

Andel i Udbyttet skal fremme alle Funktionærers Interesse for hensigtsmæssig og økonomisk Drift.

Ved først og fremmest at tildele de underordnede Lønklasser Andel og først efterhaanden, som Udbyttet stiger, at tildele de højere Klasser en saadan, opnaas:

At i de Klasser, hvor Mangfoldigheden af Funktionærer naturligst giver mest Anledning til Spild af Kræfter, vil Interessen for Udbyttet bevirke gensidigt velvilligt Samarbejde og fremkalde nyttig Kritik af den Lyst hos overordnede til at omgive sig med talrigt Personale.

Hvis man i Modsætning hertil særligt vil tildele Overklasserne Udbytte, vil der ikke vindes meget; thi de underordnede ville ved en tarvelig Udbytte-Andel kun i ringe Grad anspænde sig for at opnaa saadant, den gavnlige gensidige Kritik af Arbejdsordning og Arbejdsudøvelse vil udeblive, og for de overordnede Klasser vil den sandsynlige Tantième ikke udeblive, hvad enten den enkelte anstrenger sig lidt mere eller mindre, eller den vil udeblive, fordi de ikke kunne faa de fra Tantième udelukkede underordnede med sig.

Ved hosstaaende Forslag til Tantième-Beregning ere alles Interesser forsøgt forenede, dels derved, at Udbytte-Tildelingen begynder tidligt og fra neden, saa at Sandsynligheden stiger for, at ogsaa de øvre Klasser kunne opnaa den og da tilstrækkeligt betydeligt til at blive et virkeligt Løn-Tillæg, og dels derved, at det for de lavere Klasser vil være et Gode, der væsentligst tilfalder de ældre, og saaledes ikke gennem alle Klasser giver Anledning til at betragte det som fast Del af Lønnen.

Ved den Ordning af Administrationen, som formentlig vil fremgaa af Kommissionens Arbejde i Forbindelse med Rigsdagens Indflydelse, tør man vide sig sikret imod, at Tantième-Udbyttet skulde kunne influere paa Banernes hensigtsmæssige Drift, hvorimod de sig efterhaanden dannende Funktionærforeninger sikkerligen da ville blive en Støtte for Banernes Rentabilitet ved at fremkalde i Parternes Interesse en hensynsfuld og heldbringende Kritik.

Banernes Kapital (Værdi) ansættes i Øjeblikket til 200 Mill.*) og vil fremtidigt være den Kapital + de Summer, som til Banerne fremtidig opføres paa § 27.

Naar Netto-Udbyttet stiger til 1 pCt. af Værdien, altsaa til 2,000,000 Kr. gives i Andel 10 pCt. af Udbyttet altsaa..... 200,000 Kr.
Denne Andel gives til 8de og 9de Lønklasse af hosstaaende Lønskala, der omfatter et Antal Personer formentlig c. 4,200, for hver Person altsaa omtrent 47 Kr.; men i hver Klasse tildeles det kun den ældste Halvdelen (som har tjent længst i Klassen), saa at altsaa hver af disse vil faa c. 94 Kr.

Naar Netto-Udbyttet stiger til $1\frac{1}{2}$ pCt. altsaa til 3,200,000 Kr., gives i Andel 10 pCt. af Udbyttet, at fordele til hosstaaende 7de, 8de og 9de Lønklasse omfattende formentlig c. 5,800 Personer, altsaa..... 320,000 —
Dette giver for hver omtrent 50 Kr., og disse tildelt den i Anciennitet ældste Halvdelen vil give hver af disse c. 100 Kr. aarligt.

*) Da Forslaget fremkom, formodede Forslagsstilleren, at Anlægskapitalen vilde blive foreslaaet ansat til 200 Mill. Kr.

Naar Netto-Udbyttet stiger til 2 pCt. altsaa til 4,320,000 Kr.
 gives i Andel 10 pCt. af Udbyttet altsaa..... 432,000 Kr.
 at fordele til 5te, 6te, 7de, 8de og 9de Lønklasse formentlig c. 6,200
 Personer eller for hver c. 70 Kr., der da uddeles saaledes: til ældste
 Trediedel $1\frac{1}{2}$ Gang saameget som til hver af de øvrige 2 Trediede
 eller c. resp. 105 Kr. og 52 Kr. (eller kun til ældste Halvdel i saa Fald
 til hver **140 Kr.**)

Og desuden skal der af alt, hvad indkommer Netto udover 2 pCt. i Udbytte,
 altsaa over 4 Mill., og uden Hensyn til foran beregnede Tantième f. Eks. 500,000 Kr.,
 fordeles et Beløb af 35 pCt., eller 175,000 Kr. paa følgende Maade:

- a. Til 1ste Klasse. Generaldirektøren 2 pCt. eller 3,500 Kr.
- b. Til 2den Klasse Direktører 4 pCt. = $\frac{7000}{3}$ (eller $\frac{7000}{4}$), til hver 2,330 Kr.
 (eller 1750).
- c. 3die og 4de Klasse, c. 85 Personer, 30 pCt. = $\frac{52,500}{85}$ c. 600 Kr.
- d. 5te, 6te, 7de, 8de og 9de Klasse c. 6,200 Personer, 64 pCt. = $\frac{112,000}{6,200}$
 c. 18 Kr. foruden det forhen tildelte.

Kan Netto-Udbyttet ved fornuftig Administration og Arbejdsiver bringes saa
 højt op, vil det for Staten være af saa stor Betydning, at der vistnok kunde ydes til
 Andel et Beløb af 50 pCt. udover de 2 pCt. Netto-Overskud, saa at Fordelingen til
 fornævnte 4 Afdelinger kunde sættes til:

- a. 2 pCt.
- b. 3 pCt.
- c. 25 pCt.
- d. 70 pCt.

En bedre Form for Andels-Udbytte vil muligen nedenstaaende Udkast danne.
 Uden sagkyndig Medhjælp er det mig umuligt at udføre Tanken i Enkeltheder, men
 henstiller den til Overvejelse:

1. Alt til en Station henhørende Personale, Trafik- og Baneafdelings-, faar
 Tantième i vist Forhold af Stationens Netto-Overskud til Deling efter nærmere
 Regler.
2. Alt til et Trafik-Inspektorat henhørende Personale faar Tantième af In-
 spektoratets Netto-Overskud. Stationspersonalet (se Punkt 1) faar dog heraf kun
 saa meget, som kan tilfalde det udover, hvad det alt har modtaget i Stations-
 Tantième.

Maskin-Inspektorater deltage i Udbyttet saaledes, at Maskinafdelingens Ind-
 tægter og Udgifter deles mellem de Trafikafdelinger, hvortil de henhøre, og del-
 tage forholdsvis i disses Tantièmer. Udgifter, der ere fælles for to Trafik-
 afdelinger, f. Eks. ved gennemløbende Tog Udgift til Kul, Olie etc. etc. deles
 i Forhold til gennemløbne Mil.

3. I Administrations- og Regnskabs-Afdelingen gives Tantième i vist Forhold af
 Banernes Overskud ud over 2 pCt. af Anlægskapitalen.

2. Medundertegnede Medlem af Kommissionen, *H. C. Hansen*, har en fra Kommissionens øvrige Medlemmer noget afvigende Opfattelse af den Opgave, der er stillet en saadan Kommissions enkelte Medlemmer, idet jeg har opfattet denne som værende af rent saglig Natur; saa absolut saglig, at alle baade politiske og andre Bihensyn maatte være udelukkede under Overvejelserne af de foreliggende Spørgsmaal, altsaa ogsaa Hensynet til, om det Resultat, man fik, havde større eller mindre Sandsynlighed for at vinde enten den enkelte Lovgivningsfaktors Billigelse eller den samlede Lovgivningsmagts Sanktion.

Denne min Grundopfattelse af Kommissionsvirksomheden har afholdt mig fra at tiltræde flere af de af forskellige Flertal vedtagne Kompromisforslag og desuden medført, at jeg paa enkelte Punkter indtager en Særstilling, som jeg finder at burde give en kort Begrundelse.

Det første Punkt, paa hvilket jeg maa tage bestemt Afstand fra det paa-gældende Flertal, er Forslaget om at nedsætte Statsbanernes Anlægs kapital med 30 pCt.

Ved Udgangen af Finansaaret 1899—1900 var denne ifølge Statsregnskabet 237,025,353 Kr., hvilken Sum Anlægene til den Tid havde kostet Statskassen foruden et efter vore Forhold meget betydeligt Beløb som Rentetab. Efter de Kommissionen foreliggende Oplysninger have de nærmest foregaaende 33 Aar, Aarrækken fra 1867—1868 til 1899—1900, givet en Gennemsnitsrente af 1,96 pCt. af den til enhver Tid bogførte Anlægs kapital eller et samlet Overskud af Driften paa 79,007,269 Kr.; men da Normalrenten her i Landet i det nævnte Tidsrum vel gennemsnitlig har været mindst 4 pCt., har Statsbanedriften altsaa til den Tid givet Staten et direkte Tab af ca. 80 Mill. Kr., og da det rent regnskabsmæssigt er ganske uden Betydning, om den større eller den mindre Sum tages som Grundlag, kan jeg ikke finde det rigtigt at foretage en Nedskrivning, hvis Sum sammenlagt med det nævnte Rentetab andrager henimod Halvdelen af det, denne Gren af vort Transportvæsen i Virkeligheden har kostet Staten, og jeg kan saa meget mindre gaa med dertil, som man derved yderligere gør dette Forhold uklart for fremtidige interesserede Iagttagere af Spørgsmaalet, men maa henstille, at den ved en eventuel ny Ordnings Ikrafttræden bogførte Anlægs kapital fastholdes og fremtidigt suppleres i Overensstemmelse med de af Kommissionen foreslaaede nye Regler.

At dette Standpunkt er i god Overensstemmelse med tilsvarende Afgørelser i Udlandet fremgaar bl. a. ogsaa af de Beretninger, der foreligge fra forskellige Udvalg af Kommissionen i Bilag B, men af disse skal jeg kun fremdrage en enkelt Sætning, der findes Side 75, hvor engelske Jernbaneforhold omtales, saalydende: „Afskrivning paa Anlægs kapitalen foretages ikke, da man gaar ud fra, at et velvedligeholdt Baneanlæg stadigt i Tidens Løb faar forøget Værdi.“

Et andet Flertalsforslag, jeg ligeledes maa være i Opposition til, er „Forslag til Lønningsreglement for Statsbanerne“.

At dette Forslags Ophøjelse til Lov, i Forbindelse med de til det knyttede nye Pensioneringsregler og Sygekasseordning, vil belaste Banernes Budget med en meget betydelig Merudgift, er der ikke fra nogen Side Tvivl om; men hvor stor denne Udgiftsforøgelse i Længden vil blive, derom kan selv de mest sagkyndige næppe opstille nogen tilforladelig Sandsynlighedsberegning, forinden de nye Regler have virket i en længere Aarrække. Tildels af Hensyn hertil, men væsentligst fordi jeg finder, at Banefunktionærernes nuværende Lønninger, efter disses Forbedring baade i 1892 og 1898, ere meget ordentlige, saavel i Sammenligning med, hvorledes man — efter Op-

lysningerne i Bilag B — lønner i Udlandet, som i Sammenligning med, hvad privat Virksomhed her i Landet i sin store Almindelighed giver sine Udøvere, kan jeg ikke gaa med til en yderligere Forhøjelse af de omhandlede faste Lønninger ud over det, der gives ved Sammendragningen af Klasserne til fjorten.

Af de foreliggende Oplysninger om Udlandets Lønforhold fremgaar det, at vore nuværende Lønninger ere højere end de tilsvarende baade i Sverige og Sydtyskland, og Begunstigelsen her er jo saa meget større som man der for flere Aar siden har indført „Brødfordyrelse“; og at Lønningen til Banefunktionærerne er meget rundelig i Sammenligning med Fortjenesten af privat Erhverv er godtgjort ved de mange kvalificerede Ansøgere til alle ledige Pladser under Banerne.

Det forekommer mig dernæst, at et Lønforslag, der kræver en saa betydelig forøget Byrde for Skatteyderne, er saa meget svagere begrundet som det gennem statistiske Undersøgelser er godtgjort, at Prisen paa næsten alle almindelige Husholdningsartikler er sunken med en Trediedel i den sidste Menneskealder. Ganske vist danner Huslejeforholdene i vore større Byer en grel Undtagelse fra Regelen om det almindelige Prisfald, men en Abnormitet som denne vil neppe i Længden kunne vedblive at eksistere, og hvis dette var muligt, maatte det vel være et meget vægtigt Argument imod at gaa bort fra Ydelsen af Opholdstillæg.

Desuden indeholder Flertallets Lønningsregler et Forsøg paa atter at indføre delvis Sportellønning, i Form af et vist bestemt lovhjemlet Antal Frikørseler, dels for alle Funktionærerne, dels for visse af disses Familiemedlemmer.

Med de Erfaringer, der haves fra Sportellønningens Tid, baade med Hensyn til denne Lønningsmaades Virkninger og til de store Vanskeligheder, det voldte at komme bort fra den Lønsmethode, maa man principielt være meget betænkelig ved et saadant Eksperiment, men hertil kommer, at det utvivlsomt vil medføre uheldige Konsekvenser, idet flere andre Etaters Funktionærer derved ville faa en Tilskyndelse til at stille Krav — som ville faa en vis moralsk Berettigelse — om lignende Ekstrabegunstigelser.

Jeg kan derfor ikke gaa med til lovhjemlet Ordning af en Frikørsel, der hidtil kun har været indført ad administrativ Vej og, tildels paa Trods af Lovgivningsmagten, ud over alle rimelige Grænser, men maa fraraade enhver Lovhjemmel til Frikørsel ud over Tjenesterejser.

Uagtet der saaledes, efter min Mening, ikke er nogen vægtig Grund til Lønforhøjelse af Hensyn til Funktionærernes økonomiske Stilling, finder jeg dog en saadan ønskelig, naar der som Følge af den kan opnaas et bedre finansielt Resultat af Banedriften for Statskassen, og dette vil temmelig sikkert kunne ske ved Indførelse af en Udbytteandelsløn som Ekstrafortjeneste.

Etableringen af en Udbyttepræmie vil sandsynligvis bidrage til, at Kammeratskabsfølelsen ikke bliver saa stærkt udviklet, at den virker svækkende paa Pligtfølelsen og maaske tillige forhindrer Municipalitetsaanden i at trives paa Samfundsinteressernes Bekostning, samt i det hele lette Gennemførelsen af en heldig Økonomi paa alle Omraader.

Som Følge af denne Betragtning kan jeg ikke gaa med til nogen væsentlig Forhøjelse af de faste Lønninger — eller Milepengene — ud over den, der fremkommer ved Sammendragningen i 14 Lønklasser omtrent som angivet i følgende Lønskala:

		Begyndelses- løn.	Alderstillæg hvert 3die Aar.	Gange.	Slutningsløn.
		Kr.	Kr.		Kr.
1ste Lønningsklasse.....		4,500.	375.	4.	6,000.
2den —		3,600.	270.	4.	4,680.
3die —		3,000.	225.	4.	3,900.
4de —		2,700.	203.	4.	3,512.
5te —		2,400.	180.	4.	3,120.
6te —		2,100.	158.	4.	2,732.
7de —		1,800.	135.	4.	2,340.
8de —	Kontorister og Lokomo- tivførere	1,500.	113.	4.	1,952.
9de —	Togførere	1,350.	75.	4.	1,650.
10de —	Assistenter (Antal 876)	900.	300.	4.	2,100.
11te —	Assistenter (Antal 193) og Overportører	1,200.	90.	4.	1,560.
12te —	Fyrbødere, Togbetjente, Bane- og Telegraaffor- mænd, Stationsmestere, Magasinformænd og Kontorbude	960.	72.	4.	1,248.
13de —	Matroser	900.	30.	4.	1,020.
14de —	Portører, Brokarle, Sta- tionsbude og Depot- arbejdere	720.	45.	4.	900.

En saadan Sammenligning vil medføre flere ikke ganske uvæsentlige Forbedringer, bl. a. ogsaa derved, at baade Begyndelses- og Slutningsløn er sat lig med de forhen bedst stillede i den ny Klasse; men foruden dette skal jeg, som ovenfor antydnet, anbefale at udbetale som Ekstraløn 30 pCt. af det Overskud, Statsbanedriften maatte give ud over 1 pCt. Rente af den til enhver Tid bogførte Anlægs kapital, og denne Ekstraløn udbetalt efter de Regler og med den Virkning, som er foreslaaet af et Flertal i §§ 37 ff.

Naar jeg ikke finder Anledning til at forsyne en saadan Bestemmelse med „Bremse“, da er det fordi jeg ikke har nogen Frygt for, at Tillægslønnen nogensinde skulde blive for stor; thi selv om den blev nok saa stor, vilde den altid være vel-fortjent, men den vil neppe naa op til nogen svimlende Højde, selv om det Mindre-tals Forslag til Takster, som jeg tilhører, blev vedtaget.

3. Tvende Medlemmer af Kommissionen, *P. Christensen* og *L. Rasmussen*, mene, at de Slutningslønninger, der ere foreslaaede for adskillige af de højere lønnede Funktionærer, ere for vidtgaaende.

TAKSTSAGEN.

	Side.
De nugældende Takstbestemmelser	137
Kommissionens Bemærkninger om Takstsagen samt om Forandringer i de nugældende Takstbestemmelser	141
Finansielt Resultat af Forslagene	162
Kommissionens Forslag	164
I. Af Flertallene	164
II. Af Mindretallene	167
Henvendelser til Kommissionen vedrørende forskellige Tarifforhold	169
Særlige Bemærkninger af enkelte Medlemmer	175

De nugældende Takstbestemmelser.

Forinden Loven af 24. April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. traadte i Kraft, bleve Takster og Befordringsbestemmelser for Benyttelsen af Statsbanerne fastsatte ad administrativ Vej. Ved nævnte Lov indtraadte en Forandring heri, idet Befordringsbestemmelserne, der ordne en Række af vigtige Retsforhold, særligt Reglerne om Jernbanens almindelige Transportforpligtelse, om Formerne for Afslutningen af Fragtoverenskomsten, om de Rettigheder og Pligter, som denne Overenskomst stifter for Jernbanen og dens Medkontrahent, m. m., lovordnedes ligesom ogsaa Grundreglerne for Takstberegningen. Loven ophørte vel at være gyldig den 1. April d. A., men praktisk set er der ikke indtraadt nogen Forandring i det siden 1896 bestaaende Forhold, idet Ministeriet for offentlige Arbejder under 30. Marts d. A. har udstedt følgende Bekendtgørelse:

„Da Gyldigheden af Lov Nr. 62 af 24. April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. ophører den 1. n. M., har Ministeriet fastsat, at de i nævnte Lov indeholdte Bestemmelser med de sig dertil sluttende Ekspeditions- og Befordringsforskrifter m. m. fremdeles indtil videre ville være at bringe i Anvendelse.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.“

Det er saaledes de Befordrings- og Takstbestemmelser, der indeholdes i oft-nævnte Lov, som nu anvendes ved Statsbanerne og ligge til Grund for den nuværende Ordning. Nedenfor aftrykkes det Afsnit af Loven, som omhandler Betalingen for Befordringen. Med Hensyn til Befordringsbestemmelserne henvises til selve Loven.

Afsnit VI. Betalingen for Befordringen.

Almindelige Grundregler.

§ 59.

Fragterne for Befordring af Personer, Gods og levende Dyr beregnes efter Taksterne, som udfærdiges af Ministeren for offentlige Arbejder paa Grundlag af de i det følgende givne Regler.

Taksterne skulle behørigt offentliggøres og holdes til Salgs paa alle Stationer. Samtidigt med Offentliggørelsen skal der i den ifølge Lovgivningen til Optagelse af

offentlige Kundgørelser i Hovedstaden autoriserede Avis indrykkes en Bekendtgørelse om, fra hvilket Tidspunkt Taksterne træde i Kraft. Samme Meddelelser sendes franco til alle de indenlandske Blade, som skriftlig fremsætte Ønsket om at faa dem til gratis Optagelse. Hvor ikke særlige Omstændigheder gøre en Afvigelse nødvendig, maa Takstforhøjelser først træde i Kraft 6 Uger efter deres Bekendtgørelse.

I Statsbanernes aarlige Driftsberetning, som skal tilstilles Rigsdagen, skal der gøres Rede for alle Takstforandringer, der ere foretagne i Løbet af det paagældende Driftsaar.

Enhver Privatoverenskomst, som gaar ud paa at indrømme en eller flere en Nedsættelse i Taksterne, er forbudt og ugyldig. Derimod ere Prisnedsættelser tilladelige, naar de ere behørigt offentliggjorte og lige tilgængelige for alle under samme Vilkaar.

Foruden de i Taksterne angivne Fragter og Vederlag for de i dem særligt nævnte Ydelser maa der ikke til Fordel for Banerne opkræves andet end Godtgørelse for deres rede Udlæg — saasom til Ind- og Udførselsafgifter, til Transportafgifter for Overførelse fra en Banegaard til en anden og til Reparationer, som paa Grund af forsendte Genstandes ydre eller indre Tilstand have været nødvendige for at bevare dem.

Urigtig Beregning af Fragt og andre Omkostninger, hvad enten den skyldes fejlagtig Tarifiering, Udregningsfejl eller andre Omstændigheder, skal berigtiges, naar Fordring derom fremsættes fra Jernbanens eller dens Medkontrahents Side inden 3 Maaneder, efter at Fragtoverenskomsten blev sluttet. Efter Udløbet af denne Tid kan ingen Berigtigelse fordres.

Personbefordringen.

§ 60.

Billetprisen fastsættes under Hensyn til den Vognklasse, hvori Befordringen foregaar, og den Vejlængde, hvorover den rejsende befordres.

Senest fra 1ste Januar 1898 vil der være at iagttage følgende Regler for Billetprisernes Fastsættelse:

1. Dobbeltbilletter til nedsat Betaling udstedes ikke.
2. Grundtaksten pr. Kilometer maa ikke overstige:

for I Klasse	6,35 Øre
- II —	4 —
- III —	2,35 —

Billetpriserne kunne afrundes opad til Mangefold af 5 Øre. Mindestbetalingen fastsættes for de forskellige Vognklasser til henholdsvis 40, 25 og 15 Øre.

3. Taksterne for længere Afstande skulle væsentligt modereres.
4. Direkte Billetter skulle udstedes mellem alle egentlige Stationer.

1 Kilometer (km) = 1,000 Meter à 3,1862 danske Fod.

Godsbefordringen.

§ 61.

1. Fragterne for Godsbefordringen beregnes under Hensyn til:
 - a. den større eller mindre Hurtighed, hvormed Godset ønskes fremført (som Eks-pres-, II- eller Fragtgoods),

- b. om Indleveringen sker som Stykgods eller som Vognladning,
- c. Godsets Vægt og Omfang,
- d. Transportafstanden ad nærmeste Statsbanerute.

2. Fragtsatserne pr. 100 kg. beregnet Vægt maa ikke overstige:

for Ilstygods.....	50 Øre	med Tillæg af 1,8 Øre pr. Kilometer,
- Fragtstygods	} 10 — —	0,9 — —
- Ilgods i Vognladninger.....		
- almindeligt Vognladningsgods... ..	5 — —	0,45 — —

For Ekspresbefordring af Stykgods kan der dog opkræves indtil halvanden Gange Ilstygodsfragten.

For længere Afstande skal Fragten væsentlig modereres; ligeledes skal der indføres særlige, lavere Takster for Fragtstygods i større Partier og for saadant Vognladningsgods, som efter sin Værdi og Beskaffenhed skønnes at kræve en lavere Fragt end den almindelige Vognladningstakst. Letfordærlige Varer, som henhøre til de vigtigste Livsfornødenheder, skulle befordres med fremskyndet Hurtighed (som Ilstygods til Fragtstygodstakst eller som Ekspres-Stykgods til Ilgods-Takst), dog med de Begrænsninger, som Driftsforholdene nødvendiggøre.

3. Tomt Returgods kan forsendes mod en af Jernbanevæsenet fastsat lav Fragt.

4. Mindstebetalingen for en Sending maa ikke sættes højere end til:

for Ilstygods.. ..	50 Øre	
- Fragtstygods	30 —	
- Ilgods i Vognladninger.....	10 Kr.	} pr. Vogn.
- andet Vognladningsgods	5 —	

§ 62.

Frimærkepakker (§ 19) skulle befordres mellem alle Stationer, Holdepladser og Billetsalgssteder, naar de ere paaklæbede følgende Antal Statsbanefrimærker à 20 Øre:

Genstande indtil 5 kg.....	med 1 Mærke
— over 5 indtil 10 kg.	— 2 Mærker
— — 10 — 15 —	— 3 —
— — 15 — 25 —	— 4 —

Levende Dyrs Befordring.

§ 63.

Vognladningstaksten for Befordring af levende Dyr maa ikke overstige pr. Kvadratmeter af Vognens Grundflade 35 Ø. med Tillæg af 1,6 Ø. pr. Kilometer. For længere Afstande skal Fragten væsentligt modereres.

Naar Dyrene i Henhold til Afsenderens Forlangende paa Fragtbrevet befordres med saadanne Persontog, der i Almindelighed ikke ere bestemte til at befordre levende Dyr, eller med Iltog, forhøjes Fragten med henholdsvis 50 og 100 pCt.

Andre Takstbestemmelser.

§ 64.

Overvægtsfragten for Rejsegods, Fragten for Befordring af Køretøjer og Lig, for Befordring over Havnebanerne, samt for Særtog og særlige Skibe afgivne efter Bestilling, fastslaas ved Taksterne.

Ligeledes bestemmes det i Taksterne, hvorledes Afstandene for Søruterne blive at beregne, hvorledes Afstandene mellem Stationerne, Vægtene og Fragterne afrundes ved Beregningen, samt hvilke almindelige Nedsættelser i Billetpriserne der kunne gives, saasom for Børns Befordring, for rejsende med Maanedskort, o. s. fr.

For Befordring med Isbaad over Sunde og Bælter kan der opkræves en Til-lægsbetaling, og særlige Regler kunne fastslaas for saadan Befordring. Statsbanerne ere ikke ansvarlige for Tab og Skade under Isbaadsbefordringen.

Særlige Overenskomster. Fribefordring.

§ 65.

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til:

1. at fastsætte særlige Bestemmelser om Betaling for
 - a. Befordringer, som rekvireres gennem de kongelige Hofstater,
 - b. Befordring af militære Personer og Gods,
 - c. Postens Befordring, samt
2. at afslutte Overenskomster om Fribefordring med andre inden- og udenlandske Befordringsinstitutioner samt til i øvrigt at fastsætte Reglerne for Fribefordring af Personer og Gods.

Kommissionens Bemærkninger om Takstsagen samt om Forandringer i de nugældende Takstbestemmelser.

Det er Kommissionens Standpunkt, at det indtil den 1. April d. A. bestaaende Forhold med Hensyn til Statsbanernes Befordrings- og Takstbestemmelser bør genindføres, saaledes at der kommer til at gælde lovbundne Betingelser for Transport af Personer, Gods og levende Dyr paa Statsbanerne samt Lovbestemmelser om Grundlaget for Takstansættelsen, medens Enkelthederne i Taksterne som hidtil overlades til Administrationen. Dette maa kunne ske ved en Lov, ved hvilken Loven af 24. April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. atter sættes i Kraft med de Ændringer, som man maatte blive enige om. Den nye Lov bør indeholde en Bemyndigelse for Regeringen til i Lovtidende at optrykke og bekendtgøre Loven af 1896 med de ved den nye Lov bestemte Ændringer.

Til de Befordringsbestemmelser, som ere optagne i Loven af 1896, har Kommissionen intet væsentligt fundet at bemærke, og de kunne derfor formentlig med en mindre Ændring, som senere skal omtales, genindføres uforandrede som Lovbestemmelser. Derimod mener man, at der paa Grundlag af de i de forløbne Aar indvundne Erfaringer er Anledning til at foretage en Del Ændringer i Takstbestemmelserne, inden der atter gives dem Gyldighed som Lov. Disse Ændringer skulle nu i det følgende fremstilles, idet man først angiver Flertallets Standpunkter og derpaa i et særligt Afsnit (Side 156 og følgende Sider) meddeler samtlige Mindretals Opfattelser.

Takstsagen i Almindelighed.

Flertallet (*Formanden, N. Andersen, Berntsen, Guldbrandsen, Madsen-Mygdal, Meyer, Philipsen, L. Rasmussen, Rimestad, Skovsted og Tolderlund*) gør her følgende Bemærkninger:

En tilfredsstillende Ordning af Banernes Takstvæsen er en meget vanskelig og meget indviklet Sag, og det gælder i denne om at gaa frem med Varsomhed og ikke at lade sig vildlede af forudfattede Meninger eller urigtige Slutninger. Sagen vanskelig-gøres yderligere derved, at man ikke paa dette Punkt kan søge Vejledning i andre Lande, idet Forholdene der og her paa Grund af Danmarks geografiske Form og

Beliggenhed ikke kunne sammenlignes. Gode Takster maa være indrettede efter Trafiken, der i overvejende Grad er af lokal Art her i Landet. Det er ikke i Danmark som i andre Lande, f. Eks. i Belgien, Schweiz og i adskillige tyske Stater, at man kan skaffe sig en god Gennemgangstrafik ved dertil egnede Takster, og i det hele har Gennemgangstrafiken meget ringe Betydning her i Landet. Af de i 1899—1900 foretagne 17.3 Mill. Rejser paa Banerne vare kun c. 12,000 Rejser i Gennemgangstrafik.

Ved Opstillingen af en Tarif ville tre Hovedhensyn være at tage i Betragtning, nemlig:

- 1) Jernbanernes egne Omkostninger,
- 2) hvad det Publikum, der benytter Banerne, vil betale,
- 3) hvilket finansielt Udbytte man sætter sig til Formaal at opnaa.

Hensynet til Jernbanernes egne Omkostninger ved Trafiken — de egentlige Driftsudgifter og bortset fra Forrentningen af den i Banerne anbragte Kapital — maa formentlig medføre, at Taksterne fastsættes saaledes, at ikke alene Indtægterne som Helhed dække Omkostningerne ved Jernbanedriften, men at man ogsaa saavidt gør ligt fastsætter Taksterne for hver enkelt Ydelse under fornødent Hensyn til den Udgift, den paafører Jernbanerne, jfr. saaledes nedenfor Bemærkningerne Side 144 om Persontrafiken paa de korteste Afstande.

Spørgsmaalet om, hvad Publikum vil betale, falder sammen med Spørgsmaalet om Tilbud og Efterspørgsel. Hertil maa der ved Takstansættelsen tages visse Hensyn. Det nytter saaledes ikke, at man ved høje Takster vil søge at gøre en bestemt Art Trafik særligt indbringende for Jernbanen, naar man derved hæmmer Færdslen, hvad enten dette nu har sin Grund i Takstens absolute Højde eller i, at andre Befordringsinstitutioner kunne præstere Befordringen billigere. Paa den anden Side kan det være rigtigt, at Jernbanen for visse Ydelser tager en rigelig Betaling i Forhold til, hvad Ydelsen koster Jernbanen, naar Ydelsen for Publikum har en stor Værdi, idet Banerne derved blive i Stand til at præstere andre Ydelser, for hvilke Publikum kun kan betale det mindst mulige, billigere.

Hvad dernæst angaar Spørgsmaalet om det finansielle Program for en Statsbanedrift, kan dette for saa vidt ikke være forskelligt fra Privatbanens, som ogsaa Statsbanedriften principielt burde tilstræbe en normal Forrentning af de i Banerne anbragte betydelige Kapitaler. Naar Udbyttet af Statsbanedriften ikke dette Maal, er det enstydigt med, at en Del af Statsbanernes Udgifter kastes over paa Statens almindelige Indtægter, fornemmelig altsaa Skatterne : man lader hele Befolkningen bære de Udgifter, der rettelig alene burde bæres af den Del af samme, der benytter Banerne. Først naar Udbyttet af Statsbanedrift overskrider en normal Kapitalforrentning, vilde Forskellen mellem Privatbane og Statsbane komme frem, idet hvad der for Privatbanen kun er naturlig Dividende og Risikopræmie, ved en Statsbanedrift vilde have Karakter af en indirekte Beskatning. Ligesom imidlertid det sidste Spørgsmaal aldrig har haft praktisk Betydning indenfor den danske Statsbanedrift, saaledes tør det næppe engang paastaas, at man nogensinde har anset det for en nærliggende Eventualitet, at de danske Statsbaner skulde kunne yde normal Forrentning af de i samme anbragte Kapitaler. Landsdelenes geografiske Splittelse, der vanskeliggør og fordyrer Driften, Landets Beliggenhed, der udelukker en stærk Udvikling af Gennemgangstrafiken, dets Fattigdom paa de Mineralier, der andensteds danne Grundlaget for en særligt indbringende Godstrafik, endelig den anerkendte Nødvendighed af i Kulturens Interesse at bygge Baner i Egne, hvor først selve Baneanlægget skal skabe Grundlaget

for den fremtidige økonomiske Udvikling, alle disse Forhold have stedse været vor Lovgivningsmagts forskellige Faktorer saa nærværende, at man med Resignation har maattet erkende, at hvad der til de forskellige Tider var sædvansmæssig Kapitalrente, 4 pCt., $3\frac{1}{2}$ pCt. eller 3 pCt., næppe lod sig paaregne som Udbytte af Statsbanedrift i Danmark. Det er saaledes oftere blevet udtalt i Rigsdagen saa vel fra Ministerbordet som af indflydelsesrige Repræsentanter, at man maatte være nogenlunde tilfreds med et Udbytte af 2 pCt. af Statsbanernes Anlægskapital.

Kommissionens Flertal tør ikke tilraade nogen Ændring i den Jernbanepolitik, der har givet sig et maaske noget for prægnant Udtryk i Udtalelser som de nysanførte. Hvorvel det er det nævnte Flertals Mening, at det ingenlunde vilde være urigtigt at tilstræbe normal Forrentning af Anlægskapitalen, anser Flertallet dette som uopnaaeligt i en nærmere Fremtid uden igennem et fuldstændigt Brud med de Grundsætninger, hvorpaa Statsbanernes Takstsystem i en lang Aarrække har været bygget. Forhøjelsen af Taksterne maatte ikke blot være saa stærk, at Indtægterne klækkelig øgedes, men endog herudover være en saadan, at den var egnet til samtidig at formindske Færdslen paa Banerne, muliggøre en Indskrænkning i Togantallet og en derigennem opnaaet Nedbringelse af Udgifterne. Man vilde herved naa til de Former, hvorunder Privatdrift af Jernbaner i Reglen finder Sted; men herom hverken kan eller bør der være Tale.

Flertallet er derfor ved sine Overvejelser i Takstsagen gaaet ud fra, at man bør søge at finde de Takster, som give den størst mulige Færdsel paa Banerne, samtidigt med, at de gøre det muligt for Banerne at forrente den i dem anbragte Kapital nogenlunde tilfredsstillende.

Spørger man nu, om de nuværende Takster opfylde de Hovedfordringer, som efter foranstaaende bør stilles til Statsbanetakster her i Landet, maa Svaret blive baade ja og nej. Bekræftende, for saa vidt som det er givet, at Taksterne ere meget lave, saa lave som man kun faa andre Steder finder dem, og at det formentlig er utvivlsomt, at de før en stor Del have bidraget til, at Jernbanetrafiken har naaet sin nuværende Højde. De opfylde altsaa den ene Hovedfordring, nemlig Hensynet til Publikum. Derimod tror man ikke, at de, som Forholdene have udviklet sig, ved bogholderisk rigtig Postering, hvorom der er fremsat Forslag fra Kommissionen, muliggøre en passende Forrentning af Banernes Anlægskapital. Hermed skal langt fra være sagt, at der er begaaet noget Fejlgreb af Regering og Rigsdag ved Takstloven af 24de April 1896, tværtimod maa man holde for, at Lovens Principer ere rigtige, og at de i Henhold til samme fastsatte Takster have bidraget betydeligt til den økonomiske Udvikling og Erhvervslivets Fremme her i Landet, men havde man i Foraaret 1896 vidst, hvorledes Konjunkturerne i de kommende Aar vilde stille sig, var man næppe gaaet fuldt saa langt ned som sket. Thi sikkert er det, at Jernbanernes Udgifter siden 1896—97 ere stegne forholdsvis meget betydeligt, fordi de Materialier, som Banerne benytte til deres Virksomhed, ere stegne stærkt i Pris. Hertil kommer, at Arbejdslønnen er i Stigning, saa at det er ønskeligt at forbedre Personalets Lønningsvilkaar, og at der forestaar betydelige Banearbejder, som ikke kunne ventes at ville forhøje Overskudet. De Forudsætninger, under hvilke de meget lave Takster bleve fastsatte, ere saaledes ikke mere til Stede, og tilsvarende gunstige Forhold, som man den Gang havde for Jernbanedriften, kunne foreløbig ikke paaregnes at vende tilbage. Der er da formentlig ikke andet at gøre end at gaa til en almindelig Takstforhøjelse, naar man da ikke vil drive Banerne saaledes, at de kun lige dække deres Udgifter. Dette sidste kan ikke anses for rigtigt. De rejsende og Gods-

forsenderne bør kunne klare sig selv og kunne ikke med Rette forlange at blive fri for at betale de Goder, som Jernbanedriften byder dem.

Kommissionens Flertal er saaledes paa det rene med, at der maa finde en Takstforhøjelse Sted, men paa den anden Side mener det ogsaa, at det vil være urigtigt at foretage saadanne Forhøjelser, at Trafikmængden paa Banerne synker. Det, der tilstræbes ved Forhøjelsen, er jo et forøget Overskud, og det gælder derfor om at være meget varsom paa dette Punkt. En Banes Indtægt beror nemlig ikke alene paa Takstens Højde (t.), men er et Produkt af dette Tal og et andet Tal, der angiver den befordrede Person- og Godsmængde (m.). Indtægten er saaledes = tm. Men hvis t. vokser, er det ingenlunde givet, at m. bliver uforandret, ja, man risikerer endog, at m. synker i samme eller endnu stærkere Grad end t. vokser. Dette bekræftes ogsaa ved de af Kommissionen indhentede Oplysninger, jfr. de i Bilag A. til nærværende Betænkning paa Side 98—105 og paa Side 108 aftrykte Skrivelser fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet. Flertallet har derfor i Almindelighed indskrænket sig til at foreslaa saadanne Forhøjelser, der give en sikker Merindtægt, men har da til Gengæld saa vidt muligt udstrakt sine Forslag om Forhøjelser til de fleste af Jernbanens Ydelser. Dette Standpunkt er formentlig ogsaa rigtigt af den Grund, at en Takstforhøjelse, der begrundes ved en almindelig Stigning i Jernbanens Udgifter, ikke bør ramme en enkelt Gren af Jernbanens Virksomhed, men baade Person-, Gods- og Kreaturfærdslen.

Den Transport, der betaler sig daarligst for Jernbanen, er vistnok Personbefordringen over de korteste Afstande, naar da ikke Trafiken er saa stærk, at man kan besørge den ved særlige Tog, der kun anvendes i Nærtrafiken, og det kan man kun ganske undtagelsesvis her i Landet. Dette følger ikke alene af, at Driften af en Bane, der kun har Trafik af Betydning paa en kortere Del af sin Strækning, f. Eks. $\frac{1}{4}$, maa blive uøkonomisk, fordi Banen bliver nødt til at basere sin Drift paa denne Fjerdedel og altsaa for de tre Fjerdedels Vedkommende faar en alt for dyr Drift, men det kan ogsaa paavises med Tal. Af samtlige Indtægter for de danske Statsbaner falde ca. 94 pCt. paa Person- og Godstrafiken, heraf ca. 48 pCt. paa Person- og ca. 46 pCt. paa Godstrafiken. Hvorledes Udgifterne falde, kan ikke nøjagtigt opgøres, klart er det imidlertid, at der falder betydeligt større Udgifter paa Person- end paa Godstrafiken, og at man ikke kan lægge Indtægtsfordelingen til Grund for Udgiftsfordelingen. Regner man, at 60 pCt. falde paa Person-, 40 pCt. paa Godstrafiken, kommer man vist nok Virkeligheden temmelig nær. I 1899—1900 var Udgiften 23,48 Mill. Kr., hvoraf saaledes 13,24 Mill. skulde skyldes Person- og 8,83 Mill. Godstrafiken (1,41 Mill. antages at skyldes Postbefordringen og anden Virksomhed). I Aarets Løb tilbagelagdes 546 Millioner Personkilometer, og den gennemsnitlige Udgift pr. Personkilometer bliver herefter ca. 2,42 Ø. Nu er det imidlertid en given Sag, at en stor Del af Jernbanens Driftsudgifter ikke ere afhængige af Trafiken. Der gaar saaledes i et vist Omfang Slid paa Banelegemet, Bygninger og Materiel uden nogen som helst Benyttelse, alene ved den Virkning, som Vind og Vejr, Kulde og Varme udøve. Yderligere er Trafikens Indflydelse paa de forskellige Jernbaneanlæg meget forskellig. Medens Slid paa Materiel og Overbygning i væsentlig Grad er afhængig af Trafikens Størrelse, øver denne en langt ringere Virkning med Hensyn til Slid paa andre Anlæg, f. Eks. Bygninger. Heller ikke blive de til Driften nødvendige Material- og Arbejdsomkostninger paavirkede i Forhold til Trafiken. Et vist Material- og Arbejdsforbrug

er nødvendigt som Minimum for overhovedet at kunne drive en Jernbanestrækning, og dette stiger ikke paa ethvert Punkt og ikke altid, fordi Trafiken vokser. Saaledes skal der selv til at bestride den svageste Færdsel paa en Jernbane et vist Banebevogtnings- og et vist Stationspersonale. Om der nu løber 6 eller 10 Tog om Dagen paa Strækningen, har i Reglen ingen Indflydelse paa Størrelsen af Bevogtningspersonalet og behøver heller ikke at have Indflydelse paa Antallet af ansatte paa Stationerne. Regner man nu disse faste Udgifter til 45 pCt. af samtlige Udgifter vedrørende Person- og Godsfærdslen, hvilket er meget lavt regnet (i Tyskland regnes Halvdelen af Udgifterne som faste), kommer man ved Bibeholdelse af den forannævnte Deling af Udgifterne mellem Person- og Godstrafiken til det Resultat, at ca. 5,96 Mill. Kr. ere Persontrafikens Andel i de faste Udgifter. Da Antallet af rejsende i 1899—1900 var ca. 17,33 Millioner, falder der altsaa en konstant Udgift paa hver rejsende af ca. 34,4 Ø. Divideres dernæst Antallet af Personkilometer (546 Millioner) ind i Resten af Personudgifterne, nemlig 7,23 Mill. Kr., faar man, at Jernbanens Udgifter ved hver tilbagelagt Personkilometer yderligere udgøre ca. 1,33 Ø. Heraf kan sluttet, at Jernbanens Udgift pr. rejsende omtrent kan ansættes til:

	II. Kl.	III. Kl.
konstant	ca. 50 Ø.	ca. 30 Ø.
pr. km.	ca. 1,9 —	ca. 1,1 —

Det vil af det anførte fremgaa, at Takstansættelsen for Personbefordringen hverken paa Statsbanerne eller paa store Banekomplekser i andre Lande i enhver Henseende er rationelt rigtig. Der er ingensteds større Baner, som f. Eks. for Befordring over 8 km. i III. Vognklasse opkræve en Betaling af 40 Ø. eller mere. Overalt har man for Befordringen over de korteste Afstande sat Hensynet til Jernbanens egne Omkostninger til Side og bestemt den under Hensyn til, hvad der var passende for Afstande paa 30—50 km. For 30 km. maa Jernbanens egne Omkostninger ved III. Kl.s Befordring her i Landet antages at være ca. 63 Ø., med en Grundtakst af 2,35 Ø. opkræves 75 Ø., for 50 km. kunne Omkostningerne beregnes til ca. 85 Ø., der opkræves for Tiden 1 Kr. 20 Ø. Det er Hensynet til, hvad Folk ville og kunne betale og Konkurrencen med Landevejene, som her i betydelig Grad gør sig gældende, og som har ført til, at Jernbanen nøjes med at fastsætte en moderat Mindstebetaling for Personbefordringen i Stedet for at regne med den teoretisk rigtigere, men til prohibitive Takster for visse Afstande førende Konstant. Og sandsynligvis betaler det sig ogsaa for Jernbanen at følge denne Fremgangsmaade fremfor at opgive Besørgelsen af Trafiken paa de korteste Afstande, idet den Jernbane, der har en vis Trafik, selvfølgelig staar sig ved at faa den forøget, naar den nye Trafik foruden at dække de Omkostninger, der stige med Rejselængden, bidrager med et mindre Beløb til Dækning af de faste Omkostninger, som Jernbanen i Forvejen har. Derimod bliver Sagen mere tvivlsom, naar den forøgede Trafik forøger de faste Omkostninger, men det gør den kun i mindre Grad her i Landet. Ud fra dette Synspunkt begrundes ogsaa den nuværende forholdsvis lave Betaling for Abonnementskort mellem to bestemte Stationer.

Hensynet til Jernbanens egne Omkostninger kan saaledes nok begrunde nogen Takstforhøjelse paa de korte Afstande, men det vil af det anførte ogsaa fremgaa, at man bør gaa varsomt frem, da man ved en Forhøjelse af Grundtaksten forhøjer en Del Takster, som i og for sig ingenlunde ere for lave.

Beregningen viser endvidere, at Jernbanen med fornødent Hensyn til sine egne Omkostninger kan nedsætte Taksterne for lange Afstande meget betydeligt, og at Anvendelsen af Takstsystemet den faldende Skala er rigtig, for saa vidt Personbefordringen angaar. Men ogsaa for Gods er det sikkert rigtigt at anvende nævnte Takstsystem, idet man lige saa vel for Gods som for Personer kan paavise, at Jernbanens Omkostninger ere forholdsvis mindre for længere Afstande end for korte. Hertil kommer, at Jernbanen som Regel ikke med Fordel kan nedsætte sine Takster paa lange Afstande, naar den ikke anvender faldende Skala, og at Takster efter dette System ere særligt egnede til at optage Konkurrencen med andre Befordringsanstalter.

Kommissionens Flertal maa herefter holde for, at det af Statsbanerne siden 1889 for Kreaturbefordringen, siden 1890 for Godsbefordringen og siden 1897 for Personbefordringen anvendte Takstsystem bør bevares, og at den Forhøjelse af Jernbanetaksterne, som det paa Grund af Forholdene maa anses for nødvendigt at foretage, bør ske, uden at man fraviger Principerne for Takstansættelsen.

Med dette for Øje ere Flertallets Forslag udarbejdede; det tilstræbes altsaa ved disse at fastsætte saa moderate Grundtakster som muligt i Forbindelse med Anvendelse af Takstsystemet den faldende Skala.

Person- og Rejsegodsbefordringen.

For Personbefordringens Vedkommende foreslaar et Flertal (*Formanden, Berntsen, Guldbrandsen, Madsen-Mygdal, Meyer, Philipsen, Rasmussen, Rimestad, Skovsted og Tolderlund*) Anvendelse af følgende Grundtakster:

I Kl.	6,80 Øre pr. km.
II —	4,30 — —
III —	2,50 — —

De tilsvarende Grundtakster i Loven af 24. April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. (de reglementariske Bestemmelser af 30te Marts 1901) ere:

I Kl.	6,35 Øre pr. km.
II —	4,00 — —
III —	2,35 — —

Som det vil fremgaa af Tallene, er det en overmaade moderat Forhøjelse, som foreslaas, og man er af den sikre Overbevisning, at den ikke vil medføre nogensomhelst Trafiknedgang. Ved Forhøjelsen indtræder for III Kl. følgende Antal Takstforhøjelser paa Afstande indtil 100 km.:

km.	0 Ø.	5 Ø.	10 Ø.	15 Ø.	20 Ø.
1—25	20	5	„	„	„
26—50	4	15	6	„	„
51—75	„	4	13	8	„
76—100	„	„	8	13	4
Antal	24	24	27	21	4

Efter Antallet af befordrede rejsende paa de forskellige Afstande i Driftsaaret 1899—1900 vil dette sige:

8,298,000	rejsende	undgaa	enhver	Forhøjelse.					
2,551,000	—	komme	til at	betale	5	Øre	mere	pr.	Rejse.
602,000	—	—	—	—	10	—	—	—	—
339,000	—	—	—	—	15	à	20	—	—

Overhovedet indtræder der ikke nogen Forhøjelse af den nuværende Betaling i III. Klasse paa Afstande indtil 16 km. (incl.), hvilket derimod vilde ske, hvis man gik til den laveste af Mindretallene foreslaaede Takst, 2.6 Øre pr. km. For II. Klasse blive Forhøjelserne fra 5 til 30 Øre pr. Rejse i de forskellige Kombinationer under 100 km., og for 7 Afstande forblive Taksterne uforandrede. Takstforhøjelsen vil antageligt give en Merindtægt af ca. 353,000 Kr.

I Forbindelse hermed foreslaar det samme Flertal, og dette Forslag er (med en enkelt Undtagelse) tiltraadt af de øvrige Kommissionsmedlemmer, at der skal opkræves en moderat Tillægsbetaling for Befordring med Iltog og højere Togarter, samt at det skal paalægges Administrationen at forhøje Taksten for lange Afstande ved at fastsætte en Mindestebetaling for de længste Rejser af 20 Kr., 12 Kr. 50 Øre og 7 Kr. 50 Øre for de 3 Vognklasser, medens den højeste Betaling, der nu opkræves, er 17 Kr. 50 Øre, 11 Kr. og 6 Kr. 50 Øre. Man har valgt denne sidste Form fremfor at opstille en bestemt Takst, fordi det formentlig vil være ganske urigtigt ved Lov at fastsætte Taksterne for Befordring over Strækninger, hvor Jernbanen ikke er ene afgørende med Hensyn til Prisen, og hvor Administrationen derfor maa være i Besiddelse af en vis Bevægelighed. Men ogsaa en anden Grund har været bestemmende. Formaålet med en Takstforhøjelse skulde jo være det at bringe Jernbanens Overskud i Vejret, men samtidigt skulde det undgaas at gøre Banernes Benyttelse mindre. Det gælder altsaa om at finde Takster, som, uden at formindske Antallet af Befordringsenheder, bringe Indtægten pr. Enhed i Vejret. Kun naar dette lykkes, opnaas det tilstræbte Formaal. Hvis Takstforhøjelsen bringer en Nedgang i Antallet af befordrede rejsende, er det usikkert, hvad der for Banerne vindes ved den, og det er givet, at Publikum maa lide et Tab. Forslaget gaar altsaa ud paa, at der ved en Ændring i Takstloven gives Administrationen Anvisning paa at foretage en Forhøjelse af Taksterne for længere Rejser — ogsaa ved Indførelse af en Tillægsbetaling for Befordring med Iltog — men at det overlades til Administrationen, der maa have Ansvar for, at det rette vælges, at anordne det videre fornødne paa Lovens Grundlag. Det vilde altsaa herefter kræves af Administrationen, at den retter sine Bestræbelser paa at bringe Indtægten for længere Rejser i Vejret, uden at Trafiken føleligt formindskes.

Det er selvfølgelig noget vanskeligt at sige, hvad der kan paaregnes i Merindtægt ved de gældende Bestemmelser Ændring paa de sidst nævnte Punkter. Man tror dog ikke, at man kalkulerer for lidt ved følgende Beregning. Paa Afstande over 100 km. falde for Tiden:

i	I. Kl.	25,000	Rejser,
i	II. —	265,000	—
i	III. —	766,000	—

Naar det Beløb, som hver rejsende gennemsnitlig vil komme til at betale mere, sættes til:

for	I. Kl.	100 Øre,
—	II. —	60 —
—	III. —	40 —

vilde man — under Forudsætning af samme Trafik som nu — opnaa en Merindtægt af:

25,000	I Kl.	rejsende à 100 Øre	25,000	Kr.
265,000	II —	— - 60 —	159,000	—
766,000	III —	— - 40 —	306,400	—
Ialt Merindtægt				490,400 Kr.

Endnu skal her tilføjes, at den foreslaaede Forhøjelse af Persontaksterne ikke er større, end at man fremdeles gennemgaaende rejser billigere paa de danske Statsbaner end paa Banerne i vore Nabolande. Til Sammenligning anføres Grundtaksterne paa Hovedbanerne i disse Lande:

1. De svenske Statsbaner.

	Iltoget og Persontog.	Blandede Tog.
I Kl.	8,5 Øre.	7,0 Øre pr. km.
II —	6,0 —	5,25 — — —
III —	4,0 —	3,5 — — —

Naar Tur- og Returbilletter udstedes, sælges de, gyldige til alle Tog, med 50 pCt. Forhøjelse af Prisen for Billetter til blandede Tog.

For Nordlandstrafikken bestaar en særlig Takst:

	II Kl.	III Kl.
For de første 300 km.	pr. km. 5,25 Øre.	3,5 Øre.
— - følgende km.	pr. km. 1,5 —	1,0 —

2. De norske Statsbaner.

	Hurtigtog.	Blandede Tog.
I. Kl.	8,5 Ø.	6,0—6,5 Ø. pr. km.
II. —	5,5 —6,0 —	4,5—5,0 — — —
III. —	3,75—4,0 —	3,0—3,25 — — —

varierende noget for de forskellige Distrikter.

Paa flere Baner beregnes for III. Kl. for Afstande over 50 indtil 150 km. kun 3 Ø. pr. km. for den 50 km. overstigende Afstand, og for Afstande over 150 km. synker Satsen yderligere til 2,75 Ø. pr. km.

Tur- og Returbilletter udstedes for $1\frac{1}{2}$ Gange Enkeltbillettens Pris.

3. De preussiske Statsbaner.

Iltog.		Persontog og blandede Tog.	
I. Kl.	9 Pf.	8 Pf. pr. km.	
II. —	6,67 —	6 — — —	
III. —	4,67 —	4 — — —	

Tur- og Returbilletter, som ogsaa ere gyldige til Rejse med Iltog, udstedes for $1\frac{1}{2}$ Gange Billetpriisen til Persontog og blandede Tog.

4. Sydtyske Baner.

	Enkeltrejse		Tur- og Returrejse	
	med Iltog.	med andre Tog.	med Iltog.	med andre Tog
I Kl.	9,1 Pf.	8,0 Pf.	6,8 Pf.	5,7 Pf. pr. km.
II -	6,4 -	5,3 -	5,1 -	4,0 - - -
III -	4,5 -	3,4 -	3,75 -	2,65 - - -

5. Engelske Baner.

I Kl.	9,9 Øre pr. km.
II -	5,2—6 — - —
III -	4,75 — - —

Disse Takster kunne dog kun betragtes som en Slags Normaltakster, der bringes til Anvendelse, hvor Konkurrencehensyn ikke gøre sig gældende. Paa mange Baner ere Taksterne ikke udarbejdede efter nogen fast Skala.

Hvad Rejsegodsbefordringen angaar, ere samtlige Kommissionsmedlemmer enige om, at Frivægten for Rejsegods, som ved Takstloven nedsattes til 20 kg. for hver rejsende (for Børn 10 kg.), bør ansættes til 25 henholdsvis 12 kg. overensstemmende med, hvad der finder Sted paa de fleste Baner i Europa.

Under dette Afsnit skal endnu omtales Betalingen for Kort til Banerne. Taksterne for saadanne ere vel ikke lovbestemte, men det er ligesom for Ydelser af mindre Betydning, f. Eks. for Rejsegodsovervægt, Havnebanetransport m. m., overladt til Administrationen at fastsætte Betalingen. Kommissionen maa imidlertid finde det rigtigt, at der samtidigt med, at de lovbestemte Takster for Personbefordringen forhøjes, ogsaa indtræder en Forhøjelse af Taksterne for Rejsekort til Banerne, som efter de fleste Kommissionsmedlemmers Mening ere for lave, og den foreslaar derfor med Hensyn til disse følgende.

Der udstedes to Slags Kort, nemlig:

- a) Kort til samtlige Baner,
- b) Kort til Rejser mellem to bestemte Stationer.

a) Kort til samtlige Baner udstedes enten for et Tidsrum af 14 Dage eller med Gyldighed fra 1 til 12 Maaneder. Prisen for 14 Dages Kort er 52 Kr., 32 Kr. og 20 Kr. henholdsvis for I., II. og III. Vognklasse, for Maanedskort betales 80 Kr., 50 Kr. og 30 Kr. for de tre Vognklasser, for 2 Maaneders $1\frac{1}{2}$ Gange Prisen for Maanedskort, for 3 Maaneders 2 Gange, for 4 Maaneders $2\frac{1}{2}$ Gange og saa fremdeles, saaledes

at et 10 Maaneders Kort koster $5\frac{1}{2}$ Gange Prisen for et Maanedskort. Betalingen for 11 og 12 Maaneders Kort er den samme, nemlig 6 Gange Prisen for et Maanedskort.

Det forekommer et Flertal (*N. Andersen, Berntsen, Breinholt, G. Hansen, H. C. Hansen, Koch, Lunn, Madsen-Mygdal, Meyer og Rasmussen*), at der i og for sig ikke har været Grund til at bevare disse Kort efter Indførelsen i 1897 af de lave Takster. Da man imidlertid har gjort det, vil man ikke foreslaa dem afskaffede, men kun at Prisen for dem ansættes uden nogen egentlig Moderation, saa at de alene løses af Bekvemmelighedshensyn af Folk, som i Løbet af 14 Dage eller en eller flere Maaneder skulle foretage en Del Rejser paa Banerne.

Det tilsigtede vil formentlig opnaas ved Fastsættelse af følgende Priser:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
14 Dages Kort	80 Kr.	50 Kr.	30 Kr.
Maanedskort	130 —	80 —	50 —

og saaledes, at der ikke gives Rabat paa Kort med længere Gyldighed end 1 Maaned.

Denne Takstforandring antages at ville forøge Personindtægten med ca. 100,000 Kr.

b) Kort til Rejser mellem to bestemte Stationer udstedes med Gyldighed fra 1—12 Maaneder.

For Abonnementskort gyldige i en Maaned beregnes:

Løbe-Nr.	For en Afstand af km.	I I. Vognklasse.	I II. Vognklasse.	I III. Vognklasse.
		Kr.	Kr.	Kr.
1	1—6	12.00	7.50	4.50
2	7—8	16.00	10.00	6.00
3	9—12	20.00	12.50	7.50
4	13—17	24.00	15.00	9.00
5	18—21	28.00	17.50	10.50
6	22—25	32.00	20.00	12.00
7	26—30	36.00	22.50	13.50
8	31—40	40.00	25.00	15.00
9	41—50	44.00	27.50	16.50
10	51—60	48.00	30.00	18.00
11	61—80	56.00	35.00	21.00
12	81—110	64.00	40.00	24.00
13	111—150	72.00	45.00	27.00
14	over 150	80.00	50.00	30.00

For Abonnementskort med Gyldighed i 2 indtil 12 Maaneder beregnes Prisen paa samme Maade som foran angivet for Kort til samtlige Baner med tilsvarende Gyldighedsfrist.

Et Flertal (*N. Andersen, Berntsen, Breinholt, Guldbrandsen, H. C. Hansen, Koch, Lunn, Madsen-Mygdal og Rasmussen*) er af den Mening, at de anførte Priser ere meget for lave. Kort mellem to bestemte Stationer udstedes hovedsagelig til Rejser paa ganske korte Afstande, men netop paa disse øver den store Trafik ikke nogen heldig Virkning paa Banernes Udbytte. Denne Indvending falder bort, naar Nærtrafikken udvikler sig saaledes, at man kan besørge den ved særlige Tog, som kun anvendes til Nærtrafik. Da man havde Klampenborgbanen alene, vare Kortene til denne Bane sikkert en ganske god Forretning, efter at Banen er bleven et Stykke af Kystbanen, er den gode Forretning tildels ødelagt, fordi man nu skal føre en stor Mængde Tog ud ad Kystbanen, der kun ere nogenledes besatte paa Strækningen København—Klampenborg, men for Resten meget tarveligt benyttede i Forhold til den Størrelse, man maa give dem af Hensyn til Klampenborgtrafikken. Naar Flertallet betænker de meget betydelige Krav, som særlig denne Trafik stiller til Statsbanedriften, mener det, at der er al Anledning til at lade Abonnenterne betale et rimeligt og nogenlunde tilstrækkeligt Vederlag for Banernes Benyttelse. Ud fra disse Betragtninger anser Flertallet det for rigtigt, at Betalingen for et Abonnementskort til Rejse i 1 Maaned mellem to bestemte Stationer fastsættes til 40 Gange Enkeltbillettens Pris, og at Betalingen for Kort til Rejse i længere Tid end en Maaned fastsættes efter samme Regel uden nogensomhelst Rabat.

Ved Forhøjelsen antager man, at der kan indvindes ca. 150,000 Kr.

Godsbefordringen.

De nuværende Grundtakster for Godsbefordringen ere pr. 100 km. beregnet Vægt:

for Ilstygods	50 Øre med Tillæg af 1,8 Øre pr. km.
— Fragtstygods.....	} 10 — — — - 0,9 — - —
— Ilgods i Vognladninger.....	
— almindeligt Vognladningsgods	5 — — — - 0,45 — - —

Et Flertal (*Formanden, N. Andersen, Berntsen, Guldbrandsen, G. Hansen, H. C. Hansen, Koch, Lunn, Madsen-Mygdal, Meyer, Philipsen, Rasmussen, Rimestad, Skovsted og Tolderlund*) foreslaar at forhøje disse Grundtakster saaledes:

for Ilstygods	50 Øre med Tillæg af 2 Øre pr. km.
— Fragtstygods.....	} 15 — — — - 1 — - —
— Ilgods i Vognladninger.....	
— almindeligt Vognladningsgods	6 — — — - 0,5 — - —

Hvad denne meget moderate Forhøjelse vil sige, tror man bedst vil fremgaa af nogle Eksempler. I det følgende meddeles derfor en Oversigt over de nuværende Takster paa de forskellige Afstande og de foreslaaede, idet bemærkes, at Forhøjelsen af Konstanten for almindeligt Vognladningsgods vil medføre en Fragtforhøjelse af 1 Øre pr. 100 kg. for alt Vognladningsgods:

Kilometer.	Ilstykgoods		Fragtstykgoods for mindre Partier		Alm. Vognladningsgoods	
	nuværende Takst.	ny Takst.	nuværende Takst.	ny Takst.	nuværende Takst.	ny Takst.
10	68	70	19	25	10	11
20	86	90	28	35	14	16
30	104	110	37	45	19	21
50	140	150	55	65	28	31
100	206	218	88	99	44	48
150	248	260	109	120	56	60
200	272	284	121	132	65	69
300	302	314	136	147	80	84
450	347	359	159	170	103	107
600	392	404	181	192	125	129

Det maa antages, at Takstforhøjelsen vil forøge Godsindtægten med ca. 500,000 Kr.

En Sammenligning af de danske Statsbaners Godstakster med udenlandske Baners lader sig ikke i al Almindelighed foretage paa Grund af Tarifsystemernes Forskellighed. Man kan derimod undersøge Fragterne for de enkelte Varer, og det viser sig da, at Transportafgiften her i Landet gennemgaaende er langt lavere end andensteds. Dette vil fremgaa af nedenstaaende Sammenstilling af Fragten for 1 Vognl. Smør, Korn, Kul efter dansk, tysk og svensk Takst.

	En Vognladning Smør à 10,000 kg.			En Vognladning Korn à 10,000 kg.			En Vognladning Kul à 10,000 kg.		
	Efter de nugæl- dende danske Takster.	Efter tyske Takster.	Efter svenske Takster.	Efter de nugæl- dende danske Takster.	Efter tyske Takster.	Efter svenske Takster.	Efter de nugæl- dende danske Takster.	Efter tyske Takster.	Efter svenske Takster.
København—Roskilde .	Kr. 17. 70	Kr. 24. 89	Kr. 31	Kr. 13. 20	Kr. 17. 78	Kr. 20	Kr. 9. 90	Kr. 12. 44	Kr. 14
København—Korsør . .	43. 70	68. 44	77	31. 10	54. 22	51	22. 50	32.	30
København—Odense . .	57. 90	105. 78	111	41. 70	81. 78	72	30. 60	45. 33	41
København—Esbjerg . .	80. 10	186. 67	165	60. 30	143. 11	106	44. 10	75. 56	61
København—Aalborg . .	104. 30	272. 89	201	80. 90	207. 11	129	58. 50	106. 67	82

De norske Statsbaners Takster ere ikke meget forskellige fra de svenske, og om de engelske Godstakster kan det kun siges, at de i det hele og store ere langt

højere end de danske. Det er iøvrigt umuligt at sige noget bestemt om dem, da de engelske Baner ændre deres Takster under Konkurrenceforhold, slutte Akkord med de større Forsendere og forandre dem under op- og nedgaaende Konjunkturer.

Flertallet foreslaar endvidere at forhøje Taksterne for Frimærkepakker, fordi der herved formentlig kan indvindes en forøget Indtægt af ca. 120,000 Kr., og fordi Statsbanernes Pakketakster, naar undtages for Pakker, som veje under 1 kg., og som i Reglen ikke egne sig til Jernbanebefordring paa Grund af deres Lidenhed, ere meget lavere end Postvæsenets. Disse sidste ere:

For Pakker, som veje 2 Pund eller derunder	16 Øre.
— — — — over 2 Pund, men ikke over 5 Pund	24 —
— — — — 5 — — — — 10 —	32 —
— — — — 10 — :	

16 Øre for hver Pakke med Tillæg af 4 Øre for hvert Pund af Pakkens Vægt.

En Sammenligning mellem den foreslaaede Statsbane-Pakketakst og Postvæsenets Pakketakster giver herefter følgende Resultat:

Pakkens Vægt.	Postvæsenets Takst.	Statsbanernes Takst.
1 kg.	16 Øre.	24 Øre.
2 —	24 —	24 —
3 —	32 —	24 —
5 —	32 —	24 —
8 —	80 —	48 —
10 —	96 —	48 —
12 —	112 —	72 —
15 —	136 —	72 —
20 —	176 —	96 —
25 —	216 —	96 —

Kreaturbefordringen.

Et Flertal (*Formanden, Guldbrandsen, G. Hansen, H. C. Hansen, Koch, Madsen-Mygdal, Meyer, Philipsen, Rasmussen, Rimestad, Skovsted og Tolderlund*) er af den Anskuelse, at Kreaturtaksterne kunne taale en mindre Forhøjelse, og stiller derfor Forslag om at forhøje Konstanten for vognladningsvise Forsendelser fra 35 til 40 Øre pr. Kvadratmeter af Vognens Grundflade og Tillæget pr. Kilometer fra 1,6 Øre til 1,8 Øre. Forhøjelsen er ikke meget betydelig pr. Dyr, men vil paa den anden Side nok indbringe Statsbanerne henimod 100,000 Kr. om Aaret. For en Afstand af 60 km. er Fragten nu for en Vognladning levende Dyr i en 11 □ Meters Vogn 14 Kr. 50 Øre. En saadan Vogn kan læsses med 7 Heste eller 10 Stk. Hornkvæg eller ca. 30 Svin. Fragten for det enkelte Dyr stiller sig altsaa saaledes:

for en Hest	ca. 2 Kr. 07 Øre.
— - Ko	- 1 — 45 —
— et Svin	- » — 48 —

Efter den foreslaaede Takst vil Fragten for nævnte Afstand blive 16 Kr. 30 Øre og Fragten

for en Hest	ca. 2 Kr. 33 Øre.
— - Ko.....	- 1 — 63 —
— et Svin	- » — 54 —

I Forhold til det enkelte Dyrs Værdi spiller Fragtforhøjelsen saaledes ingen Rolle, og den kan efter de hidtil indvundne Erfaringer ikke faa nogen Indflydelse paa Forsendelsesmængden.

Særlige Overenskomster. Fribefordring.

Kommissionens Medlemmer ere enige om, at det, overensstemmende med hvad der var Tilfælde tidligere efter Takstlovens § 65, ogsaa fremtidigt bør overlades til Ministeren at fastsætte særlige Bestemmelser om Betaling for Befordringer, som rekvireres gennem de kongelige Hofstater, for Befordring af militære Personer og Gods og for Postens Befordring. Meningen hermed er ikke, at der for den paagældende Befordring skal ydes nogen egentlig Takstnedsættelse, men kun, at der paa Grund af Befordringens særlige Beskaffenhed kan fastsættes Betalingsregler for den, der afvige fra de almindelige. Kommissionen kan da heller ikke anse det for rigtigt, at Posten, som det er Tilfældet nu, befordres med Statsbanerne for en Betaling, der er langt under den ordinære. Efter den mellem Generaldirektoratet for Statsbanedriften og Generaldirektoratet for Postvæsenet under 13de og 16de September 1893 afsluttede Overenskomst om Postens Befordring paa Statsbanerne skulle disse sidste paa Forlangende af Postvæsenet stille hele Postvogne af 24 og 30 Fods Længde, Postpakvogne med 21 Fods Længde og 4 og 14 Fods Postafdelinger til Raadighed til Postens Befordring og erholde herfor en Betaling af 5,2 Øre pr. Mil for hver Fod af Postvognens eller Postafdelingens Længde. I og for sig skulde Postvæsenet for hele Postvogne og Postpakvogne betale Fragt efter Taksten for Ilgods i Vognladninger, og opgør man, hvad Postvæsenet skulde betale og betaler for Postførslen, kommer man til det Resultat, at det betaler ca. 1 Million Kroner om Aaret for lidt til Statsbanerne. Man kan herefter ikke skønne rettere, end at den nu fastsatte Betaling for Postbefordringen paa Banerne er for ringe, og at den i ethvert Fald bør forhøjes med $\frac{1}{3}$. I Forbindelse hermed stilles Forslag om, at Betalingen for Postbefordringen med de danske Statsbaners Skibe mellem Korsør og Kiel forhøjes til 90,000 Kr. aarlig. For Tiden betales 40,000 Kr. (Korsør-Kiel og Korsør-Nyborg tilsammen 80,000 Kr), men da Rutens Drift koster ca. 100,000 Kr. om Aaret, og den nærmest maa bibeholdes af den danske Stat af postale Hensyn, vil det formentlig være rigtigt, naar Statsbanerne vedblivende skulle drive Ruten, at Postvæsenets Tilskud forhøjes som foreslaaet. Indtægten af Postbefordringen i 1899—1900 har incl. de 80,000 Kr. for Postbesørgelsen Korsør-Kiel og Korsør-Nyborg udgjort 787,000 Kr. I alt maa der saaledes ved Forhøjelsen indvindes mindst 250,000 Kr.

Med Hensyn til Fribefordring paa Statsbanerne foreslaas gennemgribende Forandringer. Forholdet er nu det, at Ministeren er bemyndiget til at fastsætte Reglerne for Fribefordring af Personer og Gods paa Statsbanerne, og denne Ordning har i Tidernes Løb ført til, at Fribefordringen har taget overmaade store Dimensioner, hvad der er ret indlysende, naar Hensyn tages til de Krav, som under saadanne Forhold stilles til Ministeren. Efter de nugældende Regler have de ved Banerne ansatte eller til fast

Arbejde antagne fri Rejse paa Banerne, for saa vidt deres Tjeneste tillader dem at foretage Rejser, og desuden kan der til hver ansat udstedes indtil 24 Familiefripas aarlig. Der udfærdiges endvidere Frikort til Skolerejser, Fripas til Sygerejser samt til Torverejser, og en Del ansatte have en begrænset Ret til fri Godsforsendelse m. m. Ansatte ved fremmede Befordringsinstitutioner, med hvilke Statsbanerne staa i Forbindelse, faa derhos Fribefordring, for saa vidt den paagældende Institution viser Gensidighed. Foruden denne Fribefordring tilstaas der Frikort til en Del højere Hofcharger, Rigsdagens Medlemmer, en Del ansatte under Ministerierne, herunder samtlige Amtmænd, en Del Post-, Told- og Telegrafembedsmænd, forskellige Politifunktionærer samt til Jernbanelæger til Rejse udenfor deres Distrikter. Fripasudstedelse i filantropiske Øjemed finder ogsaa Sted i betydeligt Omfang. Endelig har Kongen og Kongehusets Medlemmer Fribefordring paa Statsbanerne. Nærmere Oplysning herom findes i Bilag A. Side 114 og følgende Sider. Værdien af de Frikort og Fripas, som gives til andre end Jernbanefolk, kalkuleres af Statsbanerne til ca. 320,000 Kr. aarlig; hvad Værdien af den Fribefordring, som tilstaas ansatte og deres Familier, udgør, lader sig vanskelig beregne.

Som det vil fremgaa af foranstaaende, gives der dels Fribefordring til en Række Personer uden for Statsbanerne, dels til de ansatte og deres Familier. Hvad den førstnævnte Fribefordring angaar, bør den efter Kommissionens Mening bortfalde undtagen for Kongen og Kongehusets Medlemmer, Ministrene, Rigsdagens Medlemmer, Personer, som ere ansatte ved inden- og udenrigske Jernbaner og Dampskibe, med hvilke Statsbanerne staa i Forbindelse, Jernbanelæger og Repræsentanter for Rejsebureauer, med hvilke Statsbanerne have Overenskomst. For saa vidt angaar Kongen og Kongehusets Medlemmer, Ministrene og Rigsdagens Medlemmer betragter man det som selvfølgeligt, at der gives dem fri Rejse paa Statsbanerne. Fribefordring for ansatte ved fremmede Baner og Dampskibsselskaber, med hvilke Statsbanerne have Samtrafik, mener man ligesom nu bør kunne tilstaas af Ministeren, for saa vidt de paagældende Jernbaner og Dampskibe vise Gensidighed. Det er en international Regel, at der tilstaas ansatte ved fremmede Baner Fripas, og der opnaas herved den Fordel, at ansatte under Statsbanerne baade ved private Rejser og paa Tjenesterejser faa fri Befordring paa fremmede Baner. Den Besparselse, der for danske Embedsmænds Tjenesterejser til-Udlandet opnaas ved den trufne Ordning, opvejer sikkert den Indtægt, der vilde tilfalde Statsbanerne, saafremt udenlandske Jernbaneembedsmænd skulde betale for deres private Rejser her i Landet. At tilstaa Jernbanelægerne fri Rejse inden for deres Distrikter synes rimeligt og billigt, derimod er der næppe nogen Grund til at tilstaa dem Frirejse paa Strækninger, hvor de intet have at gøre som Jernbanelæger. Om Frikort til Repræsentanter for Rejsebureauer skal man oplyse, at Statsbanerne have Overenskomst med forskellige Firmaer i Udlandet om Salg af danske Billetkuponer gennem deres Bureauer. Ved disse Overenskomster have Statsbanerne, i Lighed med hvad andre Baner gøre, forpligtet sig til at udstede et Frikort for en Repræsentant for Firmaet. Da det vil vække Misfornøjelse og muligt skade Statsbanernes Interesser, at Udstedelsen af disse Kort ophører, mener man, at der bør gives Lovhjemmel til Udstedelsen. Sagen har i øvrigt kun ringe Betydning, det drejer sig om Udstedelsen af ca. 10 Kort, som hovedsagelig benyttes af Turistselskabernes Rejseførere.

For saa vidt ere Kommissionens Medlemmer enige, derimod er det ikke lykkedes at tilvejebringe fuld Enighed om de ansattes Fribefordring. Et Flertal (*For-*

manden, N. Andersen, Berntsen, Bluhme, Breinholt, P. Christensen, Guldbrandsen, G. Hansen, Koch, Lunn, Madsen-Mygdal, Meyer, Philipsen, Rasmussen, Rimestad, Skovsted og Tolderlund) har dog kunnet samles om at bibeholde Retten for de ansatte til at færdes frit paa Banerne, ogsaa uden for Tjenesterejser, samt at tilstaa de ved Banerne ansattes Familier et nærmere begrænset Antal Fripas (dog ikke udover 12 aarlig) og desuden indtil 24 Fripas aarlig til Torverejser og desl. til nærmeste Købstad. Flertallet mener derhos, at man af Billighedshensyn vedblivende i begrænset Omfang bør tilstaa Fribefordring for de ansattes Børn paa Skolerejser samt for deres Familier og deres Flyttegods, naar en Rejse foranlediges ved Ansættelse, Forflyttelse eller Afskedigelse.

Ved den foreslaaede Ordning vil Udstedelsen af en meget stor Del Frikort og Fripas til Banerne bortfalde. Da det maaske vilde være ubilligt at fratage forskellige Institutioner og andre den Støtte, som de nu have ved Fribefordring paa Banerne, bør der i Loven indsættes en Bestemmelse, hvorefter de fornødne Midler til Rejser i filantropiske Øjemed, til almennyttige Møder og deslige bevilges paa Finansloven. Det paagældende Ministerium maa altsaa søge Bevilling til Rejsernes Betaling, og til Banerne erlægges der fuld takstmæssig Betaling for Befordringen.

Tiden for Gennemførelsen.

Kommissionen skal her kun udtale, at Gennemførelsen af de foreslaaede Takstændringer medfører et ret omfattende Arbejde for Administrationen, og navnlig maa der finde en betydelig Omtrykning Sted af Billetter, som vil tage Tid. Der maa derfor vistnok sættes en Tid af 1 Aar mellem Lovens Vedtagelse og dens fuldstændige Gennemførelse.

Mindretallenes Bemærkninger.

1. Et Mindretal (*Breinholt, Gustav Hansen, H. C. Hansen, Koch og Lunn*) kan i meget være enig i, hvad Kommissionens Flertal har udtalt angaaende Takstsagen i Almindelighed, navnlig ogsaa deri, at den Forhøjelse, der maa foretages, bør være moderat; men det forekommer det, at Flertallet i Retning af Moderation er gaaet saa vidt, at den Indtægtsforøgelse, Flertallets Forslag til Takstforhøjelse vil skaffe Statskassen, bliver saare ringe, saa ringe, at den ikke paa nogen Maade vil kunne medføre den Forrentning af 2 pCt. af den i Banerne anbragte Kapital, om hvilken der i Flertalsbetænkningen tales. Dette synes indlysende, naar henses til de overordentlig store Udgifter, der i en nær Fremtid ville komme til at tynde Banernes Budget for Anlæg, der allerede ere vedtagne eller nødvendigvis maa blive det, især da det om mange af disse maa indrømmes, at de i en overskuelig Fremtid kun kunne blive til Byrde for Statskassen i pekuniær Henseende; og desuden vil det nævnte meget lave Maal af Renteydelse være saa meget mere uopnaaeligt, som Kommissionsforslaget til Lønforhøjelse ogsaa vil være noget modvirkende.

Det kan sikkert forudsættes, at den Merudgift, der bliver en Følge af disse to Faktoreres Virkninger, rigelig vil absorbere den ikke ret store Indtægtsforøgelse, Flertallets Forslag vil skaffe Banerne.

Nærværende Mindretal er af den Mening, at af flere Grunde, som nedenfor skulle anføres, bør man sætte sig til Maal: at Banernes Drift ikke paafører Staten Tab. Men dette — at der ikke voldes noget Tab ved Driften — kan først siges at

være naaet, naar Banerne, efter at alle Driftsomkostninger ere dækkede, give ordinær Rente af de i Banerne anbragte Kapitaler, det vil sige $3\frac{1}{2}$ à 4 pCt.

I samme Grad som Forrentningen bliver mindre end det her angivne, i samme Grad betaler Staten for de Statsborgere, som benytte Banerne til Rejser eller Forsendelser. Og heri ser Mindretallet en Urimelighed og en Uretfærdighed; enhver bør betale fuldtud for den Præstation, som ydes ham.

Tillige virke for lave Takster i høj Grad udemokratisk. Den mest ubemidlede Del af Befolkningen, som er bunden til Hjemstedet ved sit Arbejde eller sit Tjenesteforhold, og som af den Grund kun sjældent er i Stand til at benytte Banerne, kommer til at yde Bidrag til de mere bemidlede Medborgeres Rejser.

Endnu mere iøjnespringende bliver Urimeligheden, naar man tager i Betragtning, at Staten ved de lave Takster betaler en stor Del af Udlændinges Rejser her i Landet.

Det er gjort gældende, at Hensynet til Forrentningen er ganske underordnet i Sammenligning med Hensynet til Banernes kulturelle Opgave, den at støtte Erhvervslivet og knytte Landsdelene sammen. Men det ses ikke, at en passende Forrentning af Banerne i mindste Maade kommer i Strid med dette kulturelle Formaal. For dette sidstes Opnaaelse kræves, at Banerne ere fornuftigt lagte, at de drives med Sikkerhed og Præcision og efter en vel lagt Plan, at Kørehastigheden ikke er for lille, og at der afsendes saa mange Tog, som Trafiken kræver. Derimod har det intet med denne Side af Sagen at gøre, at den rejsende eller godsforsendende betjenes saa billigt, at Banerne langtfra forrente sig. Det vil tværtimod let stille sig saaledes, at naar Banerne have altfor smaa Indtægter, ville de have Vanskelighed ved altid at være i god og komplet Orden og paa Højde med Tiden. — Og ser man hen til Forholdene uden for Landets Grænser, da vil man vist komme til den Erkendelse, at der er neppe noget Land, hvor man tilnærmelsesvis har saa lave Takster som her. Her skal henvises til, hvad der i Betænkningen er oplyst om Taksterne i vore Nabolande, se Siderne 148 og 149. — I England betale de fleste Baner sig meget godt, i Tyskland give Banerne endog et stort Udbytte, og i Sverige og Norge bestræber man sig ihærdigt for at faa Banerne til at betale sig. Men hverken i England, Tyskland, Sverige eller Norge kan man siges at forsømme Banernes kulturelle Mission.

Banerne i disse Lande tilfredsstille fuldtud, hvad Erhvervslivet kræver.

Af de i det foregaaende fremsatte Grunde har nærværende Mindretal ment det nødvendigt at gaa noget videre i Forslag om Takstforhøjelsen end Flertallet, dog kun hvad angaar Persontakster. Vi tro ogsaa, at Godstrafiken i og for sig kunde taale en yderligere Forhøjelse, men af Hensyn til Konkurrenceforholdet til Dampskibsfarten mene vi, at det neppe vilde føre til store Resultater.

Mindretallet indser nu vel, at ved den her foreslaaede Takstforhøjelse vil den fulde Forrentning langtfra kunne opnaas; det forekommer imidlertid Mindretallet, at Bestræbelsen bør rettes paa at komme saa nær dertil som muligt. — At der ikke foreslaas en større Forhøjelse, ligger deri, at det maaske kunde befrygtes, at en større Forhøjelse, f. Eks. til en Grundtakst for 3die Klasse af 3 Øre pr. Kilometer, vilde have nogen Indvirkning paa Trafiken. Den her foreslaaede moderate Forhøjelse til 2,75 Øre skønnes ikke at kunne have nogen mærkbar Indflydelse paa Trafiken.

Mindretallet anser det ikke for rimeligt, at der ved en yderligere Forhøjelse af Persontaksterne paa lange Afstande kan indvindes noget af Betydning, derimod er

det Mindretallets Overbevisning, at man ved at anvende følgende Grundtakst ved Personbefordringen:

for III. Kl. pr. km.....	2,75 Øre
- II. — —	4,70 —
- I. — —	III. Kl. + II. Kl.

med Mindstebetaling 20, 30 og 50 Øre, henholdsvis for III., II. og I. Klasse, uden at træde Befolkningens Interesser for nær kan opnaa et Merudbytte af Banerne, udover hvad Flertallet opnaar, af ca. 1 Million Kroner.

Mindretallet skal meget anbefale Vedtagelsen af denne Takst fremfor Flertallets Takst, der lader Billetpriserne for mere end Halvdelen af samtlige rejsende blive uforandrede. Mindretallets Takst vilde for III. Kl. medføre følgende Forhøjelser for de første 100 Kilometer:

6,854,000 rejsende komme til at betale	5 Øre mere pr. Rejse.
2,051,000 — — —	10 — — —
716,000 — — —	15 — — —
403,000 — — —	20 — — —
443,000 — — —	25 — — —
294,000 — — —	30 — — —
154,000 — — —	35 — — —
68,000 — — —	40 — — —
86,000 — — —	45 — — —

medens ca. 720,000 rejsende i III. Kl. undgaa enhver Forhøjelse.

Samtlige II. Klasses Billetpriser forandres ved Taksten. Forhøjelsen bliver fra 5 til 80 Øre for de første 100 Kilometer. En stor Del af de rejsende slippe dog med 5 eller 10 Øres Forhøjelse.

2. Et Mindretal (*N. Andersen*) er enig med foranstaaende Mindretal i, at Flertallets Forslag til Forhøjelse af Persontaksterne paa kortere Afstande er for moderat. Paa den anden Side mener det ogsaa, at det af Mindretallet Breinholt m. fl. stillede Forslag er temmelig vidtgaaende. Det foreslaar derfor følgende Mellem-takst, ved hvis Anvendelse det maa antages, at Indtægtsforøgelsen for Personbefordringen i alt vil blive ca. 1,65 Mill. Kr., medens Flertallets Forslag kun forøger Person- og Rejsegodsindtægten med ca. 1 Mill. Kr.:

for III. Kl. pr. km.	2,60 Øre
— II. - —	4,40 —
— I. - —	III. Kl. + II. Kl.

med Mindstebetaling 20, 30 og 50 Øre.

For III. Kl. vil Taksten medføre følgende Forhøjelser for de første 100 Kilometer:

7,434,000 rejsende komme til at betale	5 Øre mere pr. Rejse
1,059,000 — — —	10 — — —
692,000 — — —	15 — — —
431,000 — — —	20 — — —
213,000 — — —	25 — — —
16,000 — — —	30 — — —

medens ca. 1,945,000 rejsende i III. Kl. undgaa Forhøjelse.

Breinholt kan subsidiært tiltræde dette Forslag.

3. Et Mindretal (*Formanden, Guldbrandsen, Philipsen, Rimestad, Skovsted og Tolderlund*) anser de af Flertallet foreslaaede Takster for 14 Dages Kort og Maanedskort til samtlige Baner for prohibitive. Det anbefaler Vedtagelsen af følgende Takst:

	I. Kl.	II. Kl.	III Kl.
14 Dages Kort	70 Kr.	45 Kr.	25 Kr.
Maanedskort	110 —	70 —	40 —

med Rabatgivning $33\frac{1}{3}$ pCt. paa Kort med længere Gyldighed end 1 Maaned.

Ved Anvendelse af disse Priser skal en III. Kl.s rejsende, for at det skal betale sig for ham at løse et 14 Dages Kort, i Løbet af dette Tidsrum foretage 2 længere Rejser samt desuden tilbagelægge ca. 60 km. om Dagen, og for at han med Fordel skal kunne løse Maanedskort, skal han foretage 4 længere Rejser og i øvrigt hver Dag i Maaneden rejse ca. 30 km. En saa stor Brug af Kortene gøres i Almindelighed ikke.

4. Et Mindretal (*Formanden, Meyer, Philipsen, Rimestad og Skovsted*) maa meget indtrængende fraraade at forhøje Priserne for Abonnementskort mellem to bestemte Stationer overensstemmende med Flertallets Forslag. Det er ikke alene ved København, at saadanne Kort have Betydning, de anvendes overalt og i stigende Grad i hele Landet, og navnlig udstedes der et betydeligt Antal Skolekort mellem Land og By. Hvad den foreslaaede Forhøjelse vil sige, vil bedst fremgaa af nogle Eksempler. Saaledes vil Prisen for et III. Kl.s Aarskort — saafremt Grundtaksten for Personbefordringen i III. Kl. bliver 2,5 Øre — mellem København og Lyngby blive 144 Kr. mod nu 45 Kr., for et III. Kl.s Aarskort til Skolerejser mellem Brabrand og Aarhus vil Betalingen blive 48 Kr. mod nu 13 Kr. 50 Øre, og et II. Kl.s Aarskort mellem Roskilde og København, som nu koster 135 Kr., maa betales med en saa svimlende Sum som 624 Kr.

Det trænger neppe til nærmere Paavisning, at en saadan Forhøjelse vil virke forrykkende paa mange Forhold. Det vil blive ganske umuligt for Folk, der ikke ere ligefrem velhavende, at bo paa Landet omkring Byerne. En Mand, der har sin Beskæftigelse i København og tre skolesøgende Børn, vil, naar han bor i Hellerup, ved Gennemførelsen af Flertallets Takst, pludselig se sit Budget forøget med en aarlig Merudgift til Jernbanerejser af ca. 150 Kr., bor han i Lyngby, vil Forøgelsen blive henimod 350 Kr. Det er klart, at kun de færreste kunne taale en saadan yderligere Belastning af deres Udgiftsside, og det tør med Sikkerhed siges, at en stor Del af Beboerne paa Landet omkring København ville blive nødt til at flytte til Byen. Jernbanen mister da et betydeligt Antal af sine Abonnenter, der gaar en Del Værdier tabt og skabes megen Utilfredshed.

Det, der skal naas, er en forøget Indtægt for Banerne, og Mindretallet anbefaler som den rette Vej dertil at foretage en moderat Forhøjelse af de nugældende Takster, f. Eks. med 10 pCt.

Abonnementskort anvendes ogsaa paa de fleste Baner i Udlandet, og Taksterne for dem der, f. Eks. i Norge, Sverige og Tyskland, ere ikke af væsentlig anden Beskaffenhed end dem, der benyttes her i Landet. Uagtet man paa Berlins Stadbane har overmaade billige Takster, 10 og 15 Pf., udstedes der ogsaa der Maanedskort med stor Rabat (c. 50 pCt.). Man anser altsaa ikke en Betaling af 9 Øre pr. Rejse for tilstrækkelig lav til, at de kunne afskaffes.

Næst efter Takstnedsættelsen for de lange Rejser synes ingen af de ved de nye Tarifer indførte Takstnedsættelser at have vundet en saa almindelig Tilslutning som Nedsættelsen af Prisen for Maanedskort. Der løstes:

	I 1896—97.	I 1899—1900.	Forøgelse i pCt.
Af Maanedskort.	10519 Stkr.	18569 Stkr.	+ 76.5 pCt.
Indtægten heraf udgjorde	349,340 Kr.	621,648 Kr.	+ 77.9 pCt.

Til Klampenborg og Strækningen København—Holte løstes i 1896—1897 6160 Kort, i 1899—1900 9177 Kort; disse Kort udgjorde altsaa i 1896—97 58.6 pCt. af alle Maanedskort, men i 1899—1900 kun 49.4 pCt., et Tegn paa, at Maanedskortene ogsaa forholdsvis set vinde større og større Betydning for de øvrige Strækninger i Landet.

5. Et Mindretal (*G. Hansen og Tolderlund*) kan være enig i meget af, hvad der er udtalt af foranstaaende Mindretal angaaende Prisen for Abonnementskort mellem to bestemte Stationer, men mener dog, at de nugældende Priser ere for lave i Forhold til de almindelige Billetpriiser. Det anser det derfor for rimeligt at forhøje Abonnementskortpriserne i højere Grad end de almindelige Persontakster for kortere Rejser, til hvilke de fleste Kort udstedes, og foreslaar, at de nuværende Abonnementspriser forhøjes med 25 pCt.

6. Et Mindretal (*Formanden, G. Hansen og Lunn*) er af den Opfattelse, at det ved Takstloven i sin Tid indførte Indskrivningsgebyr for Rejsegods forvolder Publikum saa megen Ulempe og er af saa stor Forsinkelse for Ekspeditionen, at det bør afskaffes.

7. Et Mindretal (*Bluhme og P. Christensen*) kan ikke gaa med til den af Fler-tallet foreslaaede almindelige Takstforhøjelse. Landets Konfiguration og afsides Be-liggenhed med ringe Transitttransport, dets langstrakte Banenet, Banernes Konkur-rence i alle Egne med nærliggende Havnes direkte Import vil umuliggøre større Forrent-ning af vort nødvendigt udstrakte Banenet; men de i Henhold til Takstloven fastsatte Takster have utvivlsomt i høj Grad støttet Erhvervslivet og bidraget til den økono-miske Fremgang her i Landet. Banernes Trafik er stadig stigende, og naar Over-skudet i de forløbne Aar er dalet, skyldes det for en væsentlig Del Omstændigheder, der ikke staa i Forbindelse med Taksterne eller den forøgede Trafik, særlig en stærk Stigen af Materialpriserne. Da det derhos ingenlunde er givet, at de nuværende Materialpriser kunne betragtes som konstante, og den foreslaaede Forhøjelse rammer baade Person-, Gods- og Kreatur-Taksterne og altsaa vil være meget følelig for vide Kredse, maa Mindretallet modsætte sig den og foreslaar, at man i ethvert Tilfælde ser Tiden an i nogle Aar, inden man skrider til en almindelig Forhøjelse. Og dette saa-meget mere som det synes selvmodsigende paa samme Tid, som Staten har anlagt og tilsigter kostbare Havneanlæg for at lette Import og Eksport, og paa samme Tid som mangfoldige forlange Eksportpræmier o. l., da samtidigt at foreslaa forhøjede Fragt-

satser paa Banerne for netop disse samme Eksportartikler og for de Importartikler, der ere Hjælpemidler for netop samme vor vigtigste Eksport-Industri — thi stort andet end Landbrugsvarer, ind og ud, befordre vore Baner jo ikke. Derimod vil Mindretallet efter Omstændighederne kunne gaa med til en moderat Forhøjelse af Persontaksterne paa lange Afstande samt til en særlig Iltogsbetaling og endvidere til en Forhøjelse af Priserne for 1. og II. Kl.s Kort til samtlige Baner samt til Rejser mellem to bestemte Stationer. *Bluhme* tilføjer her følgende: Dette sidste dog ikke fordi han mener, at Banerne derved ville vinde væsentlig forøget Indtægt; thi Følgen vil blive større Tomhed i 1ste og 2den Klasses Kupeer, nødvendigt forøget Antal af 3die Klasses Kupeer og større Benyttelse af de langsommere Tog; men han gaar med dertil, fordi der gennem hele Befolkningen gaar et næsten lidenskabeligt Krav efter denne Reform, hvis Opfyldelse derfor vil blive samme en sjælelig Tilfredsstillelse om end uden direkte Nytte for Banerne.

8. Et Mindretal (*Breinholt*) henviser til sine særlige Bemærkninger Side 175.

9. Et Mindretal (*N. Andersen, Berntsen, Bluhme, Breinholt, P. Christensen og Lunn*) skønner ikke, at der er Anledning til at foretage en i Landbrugskredse saa upopulær Foranstaltning som den at forhøje Kreaturtaksterne, tilmed da det hele, der vindes ved Forhøjelsen, er ca. 100,000 Kr. Det foreslaar derfor, at man lader Kreaturtaksterne forblive uforandrede.

10. Et Mindretal (*H. C. Hansen*) henviser med Hensyn til Fribefordringen for ansatte ved Banerne til sin Udtalelse under Lønningssagen Side 132—134.

11. Et Mindretal (*Breinholt, Guldbrandsen, H. C. Hansen, Koch, Madsen-Mygdal og L. Rasmussen*) kan kun subsidiært slutte sig til Flertallets Forslag om at forhøje Postvæsenets Afgift til Statsbanerne for Postbesørgelsen Korsør—Kiel fra 40,000 Kr. til 90,000 Kr. aarlig, idet Mindretallet mener, at den rigtigste Ordning her vilde være den, at Postvæsenet overtog og drev Korsør—Kiel Farten, for hvis fortsatte Drift fra dansk Side kun postale Hensyn tale.

12. Et Mindretal (*Bluhme*) ønsker Indskrivningen af Rejsegods gjort saa bekvem for de rejsende og saa let for Jernbanen som vel muligt og stiller derfor Forslag om, at enkelte Stykker af Vægt under 25 kg. uden Vejning eller Indskrivning sendes frit fra Afgangs- til Bestemmelsesstationen.

Finansielt Resultat af Forslagene.

Gennemførelsen af de Forslag, som stilles af de forskellige Flertal, kan efter anstillede Beregninger antages at ville forøge Statsbanernes Indtægter med i alt ca. 2,2 Mill. Kr., nemlig:

For Personbefordringen:

Paa Afstande indtil 100 km.	353,000 Kr.	
Paa Afstande over 100 km. (inkl. Iltogstillæg)	490,400 —	
For Kort til samtlige Baner	100,000 —	
For Kort mellem to bestemte Stationer	150,000 —	
		1,093,400 Kr.

For Godsbefordringen:

Styk- og Vognladningsgods	500,000 Kr.	
Frimærkepakker	120,000 —	
		620,000 —

For Kreaturbefordringen	100,000 —
For Postbefordringen	250,000 —
Ved Billetkøb af nuværende Frirejsende	130,000 —

I alt . . . 2,193,400 Kr.

Ved Gennemførelsen af Mindretalsforslag Nr. 1 (Grundtakster for Personbefordringen 7,45 Øre, 4,70 Øre og 2,75 Øre) vil der af Personbefordringen indvindes ca. 1 Mill. Kr. mere end efter Flertalsforslagene.

Gennemførelsen af Mindretalsforslag Nr. 2 (Grundtakster for Personbefordringen 7,00 Øre, 4,40 Øre og 2,60 Øre) vil forøge Indtægten af Personbefordringen med ca. 650,000 Kr. ud over, hvad der opnaas ved Flertalsforslagene.

Ved Benyttelsen af de i Mindretalsforslag Nr. 3 anførte Takster for Abonnementskort til samtlige Baner vil Indtægten af Personbefordringen muligt blive ca. 20,000 Kr. mindre end efter Flertalsforslagene.

Den af Mindretallet Nr. 4 foreslaaede Forhøjelse af Taksterne for Abonnementskort mellem to bestemte Stationer vil forøge den nuværende Indtægt for disse

Kort med ca. 60,000 Kr. Der vil altsaa ved Vedtagelsen af dette Forslag opnaas 90,000 Kr. mindre for Personbefordringen end efter Flertalsforslagene.

Mindretalsforslag Nr. 5 vil bringe en Forhøjelse af den nuværende Abonnementsindtægt af ca. 120,000 Kr., altsaa 40,000 Kr. mindre end Flertalsforslagene.

Indskrivningsgebyret for Rejsegods har i 1899—1900 indbragt ca. 73,000 Kr. Ved Vedtagelsen af Mindretalsforslag Nr. 6 vil altsaa denne Indtægt bortfalde.

Ved at følge Mindretalsforslaget Nr. 7 vil der højst kunne indvindes en forøget Indtægt af Statsbanerne af i alt ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Ved Gennemførelsen af Mindretalsforslaget Nr. 8 vil der af Personbefordringen kunne ventes en forøget Indtægt for Banerne af henimod 2 Mill. Kr. og en samlet Merindtægt af c. $2\frac{1}{4}$ Mill. Kr.

Mindretalsforslag Nr. 9 formindsker det samlede Udbytte af Takstforhøjelserne, saaledes som disse ere foreslaaede af Flertallene, med 100,000 Kr.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

De Forslag, som stilles, ere herefter følgende:

I. Af Flertallene.

Forslag til Lov om Statsbanernes Takster m. m.

§ 1.

Lov Nr. 62 af 24de April 1896 sættes atter i Kraft, dog med følgende Ændringer:

1^o. § 14, sidste Stykke, bortfalder og erstattes af følgende: „Af egentligt Rejsegods kan den rejsende, som er forsynet med en almindelig til fuld Pris løst Billet, fordre indskrevet og befordret indtil 25 kg. uden Betaling dog mod et Indskrivningsgebyr af 10 Øre. For et Barn, der rejser paa Barnebillet, kan uden Betaling fordres indskrevet og befordret indtil 12 kg. mod et Indskrivningsgebyr af 5 Øre.“

2^o. § 60 erstattes af følgende nye § 60:

„1. Billetpriisen fastsættes under Hensyn til den Vognklasse, hvori Befordringen foregaar, og den Vejlængde, hvorover den rejsende befordres. For Befordring med Iltog og højere Togarter opkræves en ved de reglementariske Bestemmelser nærmere fastsat Tillægsbetaling udover den fastsatte almindelige Persontogspris. Denne Tillægsbetaling maa dog ikke overstige 1 Kr. 60 Øre, 100 Øre og 60 Øre, henholdsvis for I, II og III Vognklasse, og ikke sættes lavere end 80 Øre for I Kl., 50 Øre for II Kl. og 30 Øre for III Kl.

Følgende Regler ville være at iagttage ved Billetpriisernes Fastsættelse for Befordring med Persontog og blandede Tog:

- a. Dobbeltbilletter til nedsat Betaling udstedes ikke.
- b. Grundtaksten pr. Kilometer maa ikke overstige:

for II Kl.	4. ³⁰ Øre
- III —	2. ⁵⁰ —

Billetpriiserne kunne afrundes opad til Mangefold af 5 Øre ved Beløb under 1 Kr., ved større Beløb til Mangefold af 10 Øre. For I Kl. opkræves en Betaling, der

er lig Summen af en II og en III Kl.s Billet. Mindestbetalingen fastsættes for de forskellige Vognklasser til henholdsvis 40, 25 og 15 Øre.

- c. Taksterne for længere Afstande skulle væsentlig modereres, dog maa Betalingen for de længste Afstande ikke sættes lavere end 20 Kr., 12 Kr. 50 Øre og 7 Kr. 50 Øre, henholdsvis for I, II og III Vognklasse.
- d. Direkte Billetter skulle udstedes mellem alle egentlige Stationer.
1 Kilometer (km) lig 1000 Meter à 3,¹⁸⁶² danske Fod.“

3°. I § 61, 2 forandres 1ste Stykke saaledes:

„Fragtsatserne pr. 100 kg. beregnet Vægt maa ikke overstige:

for Ilstykgoods 50 Øre med Tillæg af 2 Øre pr. Kilometer.

- Fragtstykgoods	} 15 — — — - 1 — - —
- Ilgoods i Vognladninger	
- almindeligt Vognladningsgoods	6 — — — - 0, ₅ — - —

4°. § 62 erstattes af følgende nye § 62:

„Frimærkepakker (§ 19) skulle befordres mellem alle Stationer, Holdepladser og Billetsalgssteder, naar de ere paaklæbende følgende Antal Statsbanefrimærker à 25 Øre:

Genstande indtil 5 kg..... med 1 Mærke.

— over 5 indtil 10 kg.. - 2 Mærker.

— — 10 — 15 - .. - 3 —

— — 15 — 25 - .. - 4 —

Statsbanefrimærker sælges i Ark paa 25 Stkr. for en Pris af 6 Kr. pr. Ark, enkeltvis for 25 Øre pr. Stk.“

5°. I § 63 forandres Højestebetalingen for Befordring af levende Dyr i Vognladninger til 40 Øre pr. Kvadratmeter af Vognens Grundflade med Tillæg af 1,₈ Øre pr. Kilometer.

6°. § 65 erstattes af følgende nye § 65:

„A. Fri Befordring paa samtlige Statsbaner tilkommer:

1. Kongen og Kongehusets Medlemmer;
2. Ministrene;
3. Rigsdagens Medlemmer;
4. Personer ansatte ved inden- og udenrigske Jernbaner og saadanne Dampskibe, med hvilke Statsbanerne have Overenskomst om Samtrafik, i den Udstrækning, som af Ministeren bestemmes.

Rejsegods-Bestemmelserne for de under 2., 3. og 4. nævnte ere de samme som for rejsende, der betale ordinær Billetpris.

B. Fri Befordring i begrænset Omfang tilkommer følgende:

1. De ved Banerne ansattes Familier, dog ikke ud over 12 Fripas om Aaret, og desuden, naar de bo udenfor Købstæderne, indtil 24 Fripas aarlig til nærmeste Købstad.
2. De ved Banerne ansattes Børn paa Skolerejser;
3. De ved Banerne ansattes Familier og deres Flyttegoods, hvor Rejsen foranlediges ved Ansættelse, Forflyttelse eller Afskedigelse;
4. Jernbanelæger indenfor deres Distrikter.

De Forslag, som stilles, ere herefter følgende:

I. Af Flertallene.

Forslag til Lov om Statsbanernes Takster m. m.

§ 1.

Lov Nr. 62 af 24de April 1896 sættes atter i Kraft, dog med følgende Ændringer:

1^o. § 14, sidste Stykke, bortfalder og erstattes af følgende: „Af egentligt Rejsegods kan den rejsende, som er forsynet med en almindelig til fuld Pris løst Billet, fordre indskrevet og befordret indtil 25 kg. uden Betaling dog mod et Indskrivningsgebyr af 10 Øre. For et Barn, der rejser paa Barnebillet, kan uden Betaling fordres indskrevet og befordret indtil 12 kg. mod et Indskrivningsgebyr af 5 Øre.“

2^o. § 60 erstattes af følgende nye § 60:

„1. Billetprisen fastsættes under Hensyn til den Vognklasse, hvori Befordringen foregaar, og den Vejlængde, hvorover den rejsende befordres. For Befordring med Iltog og højere Togarter opkræves en ved de reglementariske Bestemmelser nærmere fastsat Tillægsbetaling udover den fastsatte almindelige Persontogspris. Denne Tillægsbetaling maa dog ikke overstige 1 Kr. 60 Øre, 100 Øre og 60 Øre, henholdsvis for I, II og III Vognklasse, og ikke sættes lavere end 80 Øre for I Kl., 50 Øre for II Kl. og 30 Øre for III Kl.

Følgende Regler ville være at iagttage ved Billetprisernes Fastsettelse for Befordring med Persontog og blandede Tog:

- a. Dobbeltbilletter til nedsat Betaling udstedes ikke.
- b. Grundtaksten pr. Kilometer maa ikke overstige:

for II Kl.	4. ₃₀ Øre
- III —	2. ₅₀ —

Billetpriserne kunne afrundes opad til Mangefold af 5 Øre ved Beløb under 1 Kr., ved større Beløb til Mangefold af 10 Øre. For I Kl. opkræves en Betaling, der

er lig Summen af en II og en III Kl.s Billet. Mindestbetalingen fastsættes for de forskellige Vognklasser til henholdsvis 40, 25 og 15 Øre.

- c. Taksterne for længere Afstande skulle væsentlig modereres, dog maa Betalingen for de længste Afstande ikke sættes lavere end 20 Kr., 12 Kr. 50 Øre og 7 Kr. 50 Øre, henholdsvis for I, II og III Vognklasse.
- d. Direkte Billetter skulle udstedes mellem alle egentlige Stationer.

1 Kilometer (km) lig 1000 Meter à 3,¹⁸⁶² danske Fod.“

3°. I § 61, 2 forandres 1ste Stykke saaledes:

„Fragtsatserne pr. 100 kg. beregnet Vægt maa ikke overstige:

for Ilstykgoods 50 Øre med Tillæg af 2 Øre pr. Kilometer.

- Fragtstykgoods	} 15 — — — — 1 — — — —
- Ilgoods i Vognladninger	
- almindeligt Vognladningsgoods	6 — — — — 0,5 — — — —

4°. § 62 erstattes af følgende nye § 62:

„Frimærkepakker (§ 19) skulle befordres mellem alle Stationer, Holdepladser og Billetsalgssteder, naar de ere paaklæbende følgende Antal Statsbanefrimærker à 25 Øre:

Genstande indtil 5 kg..... med 1 Mærke.

— over 5 indtil 10 kg... - 2 Mærker.

— — 10 — 15 - .. - 3 —

— — 15 — 25 - .. - 4 —

Statsbanefrimærker sælges i Ark paa 25 Stkr. for en Pris af 6 Kr. pr. Ark, enkeltvis for 25 Øre pr. Stk.“

5°. I § 63 forandres Højestebetalingen for Befordring af levende Dyr i Vognladninger til 40 Øre pr. Kvadratmeter af Vognens Grundflade med Tillæg af 1,8 Øre pr. Kilometer.

6°. § 65 erstattes af følgende nye § 65:

„A. Fri Befordring paa samtlige Statsbaner tilkommer:

1. Kongen og Kongehusets Medlemmer;
2. Ministrene;
3. Rigsdagens Medlemmer;
4. Personer ansatte ved inden- og udenrigske Jernbaner og saadanne Dampskibe, med hvilke Statsbanerne have Overenskomst om Samtrafik, i den Udstrækning, som af Ministeren bestemmes.

Rejsegods-Bestemmelserne for de under 2., 3. og 4. nævnte ere de samme som for rejsende, der betale ordinær Billetpris.

B. Fri Befordring i begrænset Omfang tilkommer følgende:

1. De ved Banerne ansattes Familier, dog ikke ud over 12 Fripas om Aaret, og desuden, naar de bo udenfor Købstæderne, indtil 24 Fripas aarlig til nærmeste Købstad.
2. De ved Banerne ansattes Børn paa Skolerejser;
3. De ved Banerne ansattes Familier og deres Flyttegoods, hvor Rejsen foranlediges ved Ansættelse, Forflyttelse eller Afskedigelse;
4. Jernbanelæger indenfor deres Distrikter.

C. Ministeren bemyndiges til at fastsætte særlige Bestemmelser om Betaling for:

1. Befordringer, som rekvireres gennem de kongelige Hofstater;
2. Befordring af militære Personer og Gods;
3. Postens Befordring.

D. 1. Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til at tilstaa Repræsentanter for Rejsebureauer, med hvilke Statsbanerne have Overenskomster, Frikort eller Friпас.

2. De fornødne Midler til Rejser i filantropiske Øjemed, til almenyttige Møder og desl. bevilges paa Finansloven.

3. Offentlige Institutioner, som ville yde Personer, der høre under dem, fri Rejse paa Banerne, maa for disse erlægge sædvanlig Betaling til Banerne. Iøvrigt bortfalder for Fremtiden den Fribefordring paa Jernbanerne, som hidtil har været indrømmet andre end de foran under A og B nævnte; for de ved Banerne ansattes Familier træder dette dog først i Kraft samtidigt med den nye Lønningslov.“

7°. § 70 udgaar.

§ 2.

De Forandringer i de nugældende Takstbestemmelser, som blive en Følge af Forskrifterne i § 1, skulle gennemføres senest til 1ste April 1903.

§ 3.

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til i Lovtidende at optrykke og bekendtgøre Lov Nr. 62 af 24de April 1896 med de Ændringer, som bestemmes ved nærværende Lov.

Andre Bestemmelser, som ville være at indføre ad administrativ Vej.

1. De nuværende Takster for Betaling af Kort mellem samtlige Stationer forhøjes saaledes:
 - a. 14 Dages Kort: I. Kl. fra 52 til 80 Kr., II. Kl. fra 32 til 50 Kr., III. Kl. fra 20 til 30 Kr.
 - b. Maanedskort: I. Kl. fra 80 til 130 Kr., II. Kl. fra 50 til 80 Kr., III. Kl. fra 30 til 50 Kr.
 - c. Rabat paa Kort med længere Gyldighed end 1 Maaned gives ikke.
2. Den nuværende Takst for Betaling af Abonnementskort til Rejser mellem to bestemte Stationer fastsættes for 1 Maaned til 40 Gange Enkeltbilletspris. For Kort til længere Tid ydes ingen Rabat.
3. Den Godtgørelse, som Postvæsenet svarer Statsbanerne for den almindelige Postbefordring, forhøjes med omtrent $\frac{1}{3}$; Betalingen for Postbefordringen med de danske Statsbaners Skibe mellem Korsør og Kiel forhøjes til 90,000 Kr. aarlig.

II. Af Mindretallene.

1. Et Mindretal (*Breinholt, Gustav Hansen, H. C. Hansen, Koch og Lunn*) foreslaar, at § 1 Nr. 2, 1 b. i foranstaaende Lovforslag affattes saaledes:

„b. Grundtaksten pr. Kilometer maa ikke overstige:
for III Kl..... 2.75 Øre
— II - 4.70 —

Billetpriserne kunne afrundes opad til Mangefold af 5 Øre ved Beløb under 1 Kr., ved større Beløb til Mangefold af 10 Øre. For I Kl. opkræves en Betaling, der er lig Summen af en II og en III Kl. Billet. Mindstebetalingen for de forskellige Vognklasser fastsættes til 20, 30 og 50 Øre, henholdsvis for III, II og I Klasse.“

Jfr. Mindretalsforslaget under Nr. 8.

2. Et Mindretal (*N. Andersen*) foreslaar, at det samme Stykke i Lovforslaget faar følgende Affattelse:

„b. Grundtaksten pr. Kilometer maa ikke overstige:
for III Kl..... 2.60 Øre
— II - 4.40 —

Billetpriserne kunne afrundes opad til Mangefold af 5 Øre ved Beløb under 1 Kr., ved større Beløb til Mangefold af 10 Øre. For I Kl. opkræves en Betaling, der er lig Summen af en II og en III Kl.s Billet. Mindstebetalingen for de forskellige Vognklasser fastsættes til 20, 30 og 50 Øre, henholdsvis for III, II og I Klasse.“

Dette Forslag tiltrædes subsidiært af *Breinholt*.

3. Et Mindretal (*Formanden, Guldbrandsen, Philipsen, Rimestad, Skovsted og Tolderlund*) foreslaar, at Punkt 1 i „Andre Bestemmelser“ affattes saaledes:

„De nuværende Takster for Betaling af Kort mellem samtlige Stationer forhøjes saaledes:

- a. 14 Dages Kort: I Kl. fra 52 til 70 Kr., II Kl. fra 32 til 45 Kr. og III Kl. fra 20 til 25 Kr.
- b. Maanedskort: I Kl. fra 80 til 110 Kr., II Kl. fra 50 Kr. til 70 Kr., III Kl. fra 30 til 40 Kr.
- c. Rabatten paa Kort med længere Gyldighed end 1 Maaned maa ikke overstige $33\frac{1}{3}\%$.“

4. Et Mindretal (*Formanden, Meyer, Philipsen, Rimestad og Skovsted*) foreslaar, at Punkt 2 i „Andre Bestemmelser“ affattes saaledes:

„Den nuværende Takst for Betaling af Abonnementskort til Rejser mellem to bestemte Stationer forhøjes gennemsnitlig med 10%.“

5. Et Mindretal (*Gustav Hansen og Tolderlund*) foreslaar, at Punkt 2 i „Andre Bestemmelser“ affattes saaledes:

„Den nuværende Takst for Betaling af Abonnementskort til Rejser mellem to bestemte Stationer forhøjes gennemsnitlig med 25%.“

6. Et Mindretal (*Formanden, Gustav Hansen og Lunn*) foreslaar følgende Affattelse af Punkt 1 i § 1 i Flertallenes Lovforslag:

„1. § 14, sidste Stykke, bortfalder og erstattes af følgende: „Af egentligt Rejsegods kan den rejsende, som er forsynet med en almindelig til fuld

Pris løst Billet, fordre indskrevet og befordret indtil 25 kg. uden Betaling. For et Barn, der rejser paa Barnebillet, kan uden Betaling fordres indskrevet og befordret indtil 12 kg.“

7. Et Mindretal (*Bluhme* og *P. Christensen*) stiller følgende Forslag til Ændringer i det fremsatte Lovforslag:

1. I § 1 Nr. 2, 1 b rettes 2. og 3. Linie saaledes:

for II Kl.....	4.00 Øre
— III -	2.35 —

2. Punkterne 3, 4 og 5 i § 1 bortfalde.

I „Andre Bestemmelser“ foreslaas Punkterne 1 og 2 affattede saaledes:

„1. De nuværende Takster for Betaling af Kort mellem samtlige Stationer forhøjes saaledes:

- a. 14 Dages Kort: II Kl. fra 32 til 45 Kr., I Kl. Kort udstedes ikke.
- b. Maanedskort: I Kl. fra 80 til 110 Kr., II Kl. fra 50 til 70 Kr.
- c. Rabat paa Kort med længere Gyldighed end 1 Maaned gives ikke.

2. Den nuværende Takst for Betaling af Abonnementskort til Rejser mellem to bestemte Stationer forhøjes for I og II Kl. gennemsnitlig med 25 %.“

8. Et Mindretal (*Breinholt*) stiller foruden Ændringsforslag Nr. 1 til § 1 Nr. 2, 1 b. i Lovforslaget følgende Forslag:

I § 1, Nr. 2, affattes 1. Stk. saaledes:

„1. Billetprisen fastsættes under Hensyn til den Vognklasse, hvori Befordringen foregaar, og den Vej længde, hvorover den rejsende befordres,“ samt endvidere:

„Punkterne 3, 4 og 5 i § 1 bortfalde.“

9. Et Mindretal (*N. Andersen, Berntsen, Bluhme, Breinholt, P. Christensen og Lunn*) foreslaar følgende Ændring i Lovforslaget:

„Punkt 5 i § 1 bortfalder.“

10. Et Mindretal (*H. C. Hansen*) stiller subsidiært følgende Forslag:

„I Lovforslagets § 1 Punkt 6. udgaar Afsnit B; C og D forandres til henholdsvis B og C“.

11. Et Mindretal (*Breinholt, Guldbrandsen, H. C. Hansen, Koch, Madsen-Mygdal og Rasmussen*) foreslaar, at Punkt 3 i „Andre Bestemmelser“ affattes saaledes:

„Den Godtgørelse, som Postvæsenet svarer Statsbanerne for den almindelige Postbefordring, forhøjes med omtrent $\frac{1}{3}$.“

Driften af Korsør—Kiel-Farten overgaar fra Statsbanerne til Postvæsenet“.

12. Et Mindretal (*Bluhme*) foreslaar, at der i Lovforslagets § 1 under Nr. 1 ind sættes følgende som et nyt Stykke:

„Uden at vejes eller indskrives, men blot mærket og Kontramærke til Ankomststationen frit udleveret, kan den rejsende faa befordret et enkelt Stykke Rejsegods af Vægt indtil 25 kg. Skønner Tilsynet, at et saadant Stykke muligt vejer mere, kridtmærkes det og bliver da at veje paa Ankomststationen. Viser Vægten sig ikke at overstige 30 kg., betales Overvægten samt 20 Øre i Vejerpenge; vejer det over 30 kg., betales det hele som Overvægt foruden Vejerpenge.“

Henvendelser til Kommissionen vedrørende forskellige Tarifforhold.

Følgende Henvendelser have foreligget til Behandling:

1. En Skrivelse fra Bestyrelsen for Korsør Handelsforening af 12te Juni 1899, tiltraadt af den derværende Haandværker- og Industriforening, hvori den anmoder Kommissionen om at indskrænke Frirejser og Fribefordring for Statsbanernes Funktionærer, fordi de nu bestaaende Bestemmelser føre til, at 30 pCt. af Byen Korsørs Beboere gøre deres Indkøb i København og til Dels ogsaa i Kiel, hvilket skader de næringsdrivende i Korsør.

2. En fra det af Foreningen af jyske Handelsforeninger nedsatte Trafikudvalg fremkommen Skrivelse til Indenrigsministeriet dateret Juni 1899 vedrørende forskellige Takstspørgsmaal.

3. En af Fællesrepræsentationen for Samvirken mellem Repræsentanter for den danske Handelsstand paa et Møde i København den 11te og 12te Oktober 1899 vedtagen Resolution om Havnebanetaksternes Ophævelse.

4. En Skrivelse dateret Oktober 1899 fra Bestyrelsen for Centralforeningen af Sjællands Stifts Handelsforeninger, hvormed fremsendes en paa et Repræsentantmøde i Holbæk den 13de og 14de Juli s. A. vedtagen Resolution, hvori Kommissionen opfordres til at indskrænke Fribefordringen for ansatte ved Statsbanerne.

5. En fra Foreningen af jyske Trælasthandlere til Kommissionens Formand rettet Henvendelse dateret November 1899 om Fragterne for Stykforsendelse af langt Træ, der formenes at være for høje, og en Besværing over, at Statsbanerne begunstige Forsendelser fra Udlandet.

6. En til Indenrigsministeriet rettet Henvendelse fra forskellige landøkonomiske Foreninger om, at Ost og levende Planter maa blive optagne blandt de i Statsbanernes Godsreglement omhandlede „letfordærlige Varer“. Sagen er tilstillet Kommissionen fra Indenrigsministeriet med Skrivelse af 24de Marts 1900 og bilagt en Erklæring fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften.

7. En Skrivelse af 28de November 1900 fra Jyllands Staal- og Maskinforretning i Aarhus angaaende Fragten for Langgods paa Statsbanerne.

8. En Skrivelse dateret December 1900, hvori Hr. N. Jensen af Sønderby, Fjaltring, paa jyske Kreaturhandlers Vegne andrager om, at Fripas for Ledsagere af levende Dyr paa Tilbagerejsen maa faa Gyldighed til Rejse med alle Tog (for Tiden gælde de ikke til Rejse med II- og Eksprestog) samt om, at Fripassene, der udstedes til III. Kl., ved Tilkøb af en III. Kl.s Billet maa faa Gyldighed til II. Vognklasse.

9. En Skrivelse dateret 10. December 1900, hvori Smørfabrikken „Trifolium“ henleder Opmærksomheden paa Ønskeligheden af Nedsættelse af Jernbanefragten for skummet Mælk og Valle.

Til disse Henvendelser bemærkes:

Nr. 1 og Nr. 4 angaa Fribefordringen. Ved Kommissionsflertallets Fribefordringsforslag, som dog ikke er dikteret af Hensyn til de handlende i Provinskøbstæderne, indskrænkes den Ret til Frirejse, som nu tilkommer de ansatte, ret betydeligt, og Retten til Friforsendelse af Gods bortfalder ganske.

I Anledning af Nr. 2, Henvendelsen fra de jyske Foreningers Trafikudvalg, har Kommissionen gennem Indenrigsministeriet fremskaffet en Udtalelse fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften angaaende de paagældende Forhold. I denne Skrivelse udtales følgende:

1. Trafikudvalget ønsker en Forandring af § 21 i Godsreglementet, hvorefter den Mindstevægt, der skulde lægges til Grund ved Fragtberegningen for Vognladningsgods, blev fastsat til 5,000 kg., uanset, om der er bestilt stor Vogn eller lille Vogn til Forsendelsen, medens efter den nugældende Bestemmelse Mindstevægten for en bestilt lille Vogn (Bæreevne 6,300 kg.) er 5,000 kg., for en bestilt stor Vogn (mindste Bæreevne 10,500 kg.) er 8,000 kg.

I Følge det tidligere Godsreglement af 1ste Juni 1890, der blev afløst af det nugældende den 1ste Januar 1897, var Mindstevægten, der blev lagt til Grund for Fragtberegningen, naar stor Vogn var bestilt, 10,000 kg. eller rettere 9,000 kg., idet der den Gang ligesom nu blev givet 10 pCt. Afslag, naar der i een Vogn forsendes mindst 10,000 kg. eller betales efter denne Vægt. Ved det nye Reglement blev der altsaa taget Hensyn i et vist Omfang til den Betragtning, som Trafikudvalget gør gældende. Man tror imidlertid i den Henseende at have strakt sig saa vidt som gør ligt, og at det under Hensyn til de faktiske Forhold vilde være ganske urigtigt for Tiden at gaa videre. Statsbanerne eje nemlig for Tiden noget over 5,000 Godsvogne, af hvilke henimod $\frac{1}{3}$ (ca. 30 pCt.) ere smaa Vogne, medens de øvrige ere store. Man har altsaa i Vognparken et betydeligt Antal smaa Vogne, som maa udnyttes paa en rimelig Maade, og hertil er det nugældende Tarifsystem for Vognladningsgods vel egnet, idet det medfører, at

Forsenderne til Vognladninger indtil 6,300 kg. ogsaa *bestille* smaa Vogne og saa vidt muligt enten sende Vognladninger fra 5,000 til 6,300 kg. eller Vognladninger à 10,000 kg. Hvis man imødekom Trafikudvalgets Ønske, at fastsætte Mindstevægten for Vognladningsgods til 5,000 kg., uanset Vognens Størrelse, vilde Forsenderne selvfølgelig næsten al Tid bestille en stor Vogn, som de efter Behag kunde læsse med fra 5,000 kg. indtil 10,500 kg., og Statsbanerne vilde ingen fornuftig Udnyttelse faa af deres smaa Vogne, som de maatte bruge paa den Maade, at de leverede to smaa Vogne i Stedet for een stor.

Saa længe derfor Antallet af smaa Vogne er saa stort, som det nu er, i Forhold til Antallet af store Vogne, kan man ikke anbefale at imødekomme Trafikudvalgets Ønske, der vilde føre til en slet Udnyttelse af Vognmateriellet. Derimod er det klart, at man ad Aare, naar det nuværende Antal smaa Vogne delvis er bleven afløst af store, maa komme ind paa en Ordning som den ønskede.

2. Trafikudvalget ønsker en Forandring i Tariferingsbestemmelserne for brugt Emballage, særligt ønskes en Mindstefragt af 10 Ø. indført for alle Arter brugt Emballage.

Ifølge det tidligere Godsreglement af 1ste Juni 1890 kunde al tom tilbagegaaende Emballage forsendes fragtfrit paa Statsbanerne. Da Følgen heraf var, at Banerne bleve besværede med en Mængde ganske værdiløse Genstande, af hvis Forsendelse egentlig ingen havde Interesse, blev der i Henhold til § 61, 3. Stk., i Lov af 24de April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. i § 29 i Godsreglementet af 1ste Januar 1897 fastsat Takster for Befordring af brugt Emballage, hvorved der blev sondret mellem den kurante værdifulde Emballage og anden Emballage.

Paragrafen blev ved Tillæg I, der traadte i Kraft den 2den August 1897, ændret saaledes, at der nu gælder den samme meget lave Takst for al brugt Emballage, medens kun for *Mindstefragten* Vedkommende den ovenfor angivne Sondring er bibeholdt, idet Mindstefragten for den kurante Emballage er 10 Ø., for anden Emballage 30 Ø.

Man har herved paa den ene Side opnaaet, at Fragten for brugt Emballage er meget lav, og paa den anden Side, at en hel Del brugt Emballage uden egentlig Værdi udelukkes fra Forsendelse som Følge af Mindstefragten 30 Ø. Vilde man imødekomme Trafikudvalgets Ønske at nedsætte Mindstefragten til 10 Ø. for al brugt Emballage, vilde Resultatet sikkert i alt væsentligt blive det samme, som da brugt Emballage forsendtes frit paa Banerne, nemlig en Oversvømmelse af værdiløse Genstande til Besvær for Banerne og til Glæde for ingen.

Naar Trafikudvalget anfører, at de samme Genstande blive forskelligt fragtberegnete paa Grund af, at de under Tiden blive urigtigt benævnte i Fragtbrevene, turde dette være et Forhold, i hvilket Statsbanerne ere uden Skyld.

Til at indføre en særlig Vognladningstakst for brugt Emballage er der næppe tilstrækkelig Anledning; det er ganske sikkert kun rent undtagelsesvis, at der kunde blive Tale om Forsendelser af brugt Emballage i Partier paa 5,000 kg. og derover.

Hvad endelig angaar det af Trafikudvalget rejste Spørgsmaal, om der ikke al Tid burde kræves Forudbetaling for brugt Emballage, skal man bemærke, at Jernbanen efter § 27 i Lov af 24de April 1896 om Statsbanernes Takster m. m.

kun er berettiget til at forlange Fragten forudbetalt, naar Godset er letfordærligt eller af saa ringe Værdi, at det ikke med Sikkerhed dækker Fragtomkostningerne. Der vil herefter ved Forsendelse af brugt Emballage jævnlig forekomme Tilfælde, hvor Jernbanen maa forlange Forudbetaling, men ofte er Emballagen dog saa værdifuld, at det vilde stride imod Lovens Bestemmelse at forlange Fragten forudbetalt. Forøvrigt mener Generaldirektoratet, at det vilde være urigtigt at fastsætte den Regel, at Fragten for Emballage al Tid skal erlægges forud. Der er sikkert paa dette Punkt en Strid mellem modstaaende Interesser i Handelsverdenen (mellem Afsenderens og Modtagerens, Sælgerens og Køberens, Grossererens og Detaillistens Interesser), men i denne Strid bør Jernbanen ikke tage Parti; den vilde derved blande sig i Forhold, som den ikke er i Stand til og heller ikke berettiget til at ordne. Jernbanen har her kun at varetage den Interesse at sikre sig Fragten.

3. Trafikudvalget ønsker den Bestemmelse indført, at en Vognladning Toldgoods, der skal aflæsses ved Toldboden, ikke betragtes som anmeldt til Modtageren, forinden Vognen staar losseklar ved Toldboden, med andre Ord, at Afhentningsfristen først regnes fra dette Tidspunkt.

Herom skal man bemærke, at Afhentningsfristen (24 Timer) for Vognladningsgoods først regnes fra det Tidspunkt, da Vognen er stillet til Raadighed for Adressaten, hvad der først kan siges at være sket, naar Vognen er henbragt til Jernbanens Læsseplads. Toldgoods, *om hvilket det forud er givet*, at det skal aflæsses paa Stationssporene i Nærheden af Toldboden, er saaledes ikke stillet til Raadighed, før dette er sket, og Modtageren har altsaa den sædvanlige Afhentningsfrist for saadant Gods. Skulde det, som Trafikudvalget ønsker, være, at Jernbanen skal forlænge Fristen, naar Modtageren af Jernbanen uvedkommende Grunde ønsker Vognen flyttet, efter at den er henbragt til Læssepladsen, synes der ikke at være nogen som helst Anledning hertil.

4. Trafikudvalget ønsker forskellige Varer som ferske Pølser, fersk Oksetalg, Vildt og Margarine optagne blandt de i Godsreglementets § 28 omhandlede letfordærlige Varer.

Man skal i den Anledning udtale, at Antallet af letfordærlige Varer, der skulle befordres med fremskyndet Hurtighed, allerede nu er saa stort, at det af Driftshensyn maa anses for ganske ugørligt at optage flere Varer i den nævnte Paragraf. Det er nu saa vanskeligt at efterkomme de Krav, der stilles om hurtig Befordring af letfordærlige Varer, at man snarere maatte tage under Overvejelse at indskrænke disses Antal. Man tror imidlertid, at den ved § 61, 2. Stk., i Loven af 24de April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. givne Bestemmelse, at „letfordærlige Varer, som henhøre til de vigtigste Livsfornødenheder skulle befordres med fremskyndet Hurtighed“, er opfyldt paa bedste Maade ved Godsreglementets § 28, idet Grænsen er dragen under et passende Hensyn saa vel til Graden af Varernes Letfordærlighed som til deres Betydning som Livsfornødenhed. Der kan vel saaledes ikke være Tvivl om, at Margarine, omend det nu maa betragtes som en ligesaa vigtig Livsfornødenhed som Smør, ikke tilnærmelsesvis er saa letfordærlig som denne Vare, og at Vildt hverken er saa letfordærlig eller saa vigtig en Livsfornødenhed som Kød.

5. Trafikudvalget ønsker Havnebanefragten ophævet eller beregnet paa den Maade, at Havnebanernes Længde indregnes i den samlede Afstand, og Fragten opkræves for denne Afstand efter Godsreglementets almindelige Takster.

Herom tillader man sig at henvise til Skrivelse herfra af 6te Juli d. A. Jour. Nr. II. 11792.*)

6. Trafikudvalget ønsker Fragtbrevenes Form noget ændret, blandt andet ønskes Kuponen, for saa vidt dens Bibeholdelse er nødvendig, anbragt saaledes, at dens Linier komme i Flugt med Fragtbrevets øvrige Tekst.

Efter Generaldirektoratets Mening vilde det ikke være heldigt at opgive Fragtbrevskuponen, da Kvittering paa denne er den mest praktiske Form for den selvfølgelig uundværlige Tilstaaelse for Godsets Modtagelse, og navnlig langt at foretrække for løse Kvitteringer.

Man har imidlertid taget det Spørgsmaal under Overvejelse og Undersøgelse, hvorvidt Kuponen kan anbringes i Flugt med Fragtbrevets øvrige Tekst, uden at Fragtbrevet derved bliver uhandeligt og skal eventuelt senere tillade sig at fremkomme med Forslag til Ministeriet om Forandring af Bilagene B, C og D i Godsreglementet.

Efter det saaledes oplyste finder Kommissionen ikke Anledning til at gøre nogen Indstilling.

Med Hensyn til Ophævelse af Havnebanetaksterne (Nr. 3) skal man henvise til den i Bilag A. paa Side 110 og følgende Sider aftrykte Skrivelse fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet. Efter det deri udtalte kan Kommissionen ikke anse det for rigtigt at anbefale Ophævelsen af Havnebanetaksterne (der bringe Statsbanerne en aarlig Indtægt af henimod 250,000 Kr.), men maa udtale sig for Bevarelsen af en lav ensartet Havnebanetakst. Kommissionen vil dog henlede Opmærksomheden paa, at bestaaende Uregelmæssigheder bør hæves, saaledes vil det mulig være rigtigt at indføre en Havnebanetakst i Nyborg, og Københavns Havnebanetakster bør, senest naar den nye Godsbanegaard tages i Brug, indrettes som Havnebanetaksterne ved Byerne i det øvrige Land.

Foranlediget ved det i Skrivelsen fra Foreningen af jydsk Trælasthandlere udtalte (Nr. 5) har man anstillet en nærmere Undersøgelse. Paa Grundlag af det derved fremkomne kan man oplyse, at det forholder sig urigtigt, naar det i Skrivelsen paastaas, at der ydes Forsendelser fra Udlandet en Begunstigelse. Fragten fra tyske til danske Stationer er med de Modifikation, som følge af, at det danske og tyske Tarifskema ere forskellige, sammensatte af Lokalfragterne, og regnes der endog i Reglen $1\frac{1}{2}$ Ekspeditionsgebyr. Tillægstaksterne i svensk-dansk Forbindelse ere beregnede ved fra Fragten mellem Overgangsstationen (Helsingborg eller Malmø) og Bestemmelsesstationen at drage den Fragt, som de danske Statsbaner faa som Andel for Befordringen mellem Overgangsstationen og Omekspeditionsstationen (København H eller F), og denne Fragt svarer til Lokalfragten for Strækningen. Hvis Fragten fra Helsingborg til den danske Station x f. Eks. er b Øre, skulle Stats-

*) Se Bilag A Side 110 og følgende Sider.

banerne have b Øre for en Transport fra en svensk Station y via Helsingborg til x . Den svenske Station y ekspederer Godset direkte til København, og af den herfor beregnede samlede Fragt oppebære Statsbanerne a Øre, svarende til Lokalfragten Helsingborg-København. Ved Forsendelsens Videreekspedition opkræves da $b \div a$ Øre. Optrævedes der fuld Lokalfragt ved Omekspeditionen, blev den direkte Ekspedition til København en Umulighed, idet Fragten fra Helsingborg til Station x kun er b Øre.

Vedrørende Spørgsmaalet om Befordring af Ost og levende Planter som letfordærlige Varer (Nr. 6) skal man oplyse, at der af Generaldirektoratet for Statsbanedriften er fastsat følgende Bestemmelser om de nævnte Varers Behandling, hvorved der formentlig er taget det Hensyn til Varerne, som de kunne have Krav paa:

„Ind- og Udlæsning samt Stuvning af Ost, navnlig uden stiv Emballage, bør foregaa med særlig Omhu og Varsomhed. Der bør ikke stables et større Antal saadanne Oste paa hverandre, end Hensynet til Pladsen kræver; ovenpaa Ostene maa der ikke lægges tunge Genstande, og naar flere Oste af forskellig Størrelse skulle læsses samtidig, bør, saavidt Tiden og Forholdene tillade det, de mindste Oste staves først.

Overfor Forsendelser af levende Planter skal der vises den største Omhyggelighed, særlig i Tidsrummet fra Midten af Marts til Midten af April Maaned, saavel ved Indlæsning, Stuvning, Omlæsning og Udlæsning som ved Lagringen paa Stationerne.“

Med Hensyn til den i Skrivelse (Nr. 7) omhandlede Sag om Fragtberegningen for Langgods oplyses det, at vedkommende Brevskriver har henvendt sig til Ministeren for offentlige Arbejder om samme. Man gaar herefter ud fra, at den af Ministeriet gøres til Genstand for Undersøgelse, og at de paagældende Stationer, der muligt beregne Fragten for Langgods paa urigtig Maade, faa behørig Instruktion.

Hvad Kreaturhandlernes Andragende angaar (Nr. 8) skal man udtale, at Meningen med Takstlovens § 54 ikke har været den at give handlende med levende Dyr nogen særlig Begunstigelse fremfor andre handlende, der benytte Statsbanerne. Det er af Hensyn til Dyrenes forsvarlige Behandling under Transporten, at Jernbanen ved nævnte Lovbestemmelse er bleven bemyndiget til at forlange levende Dyr ledsagede af Vogtere, som kunne føre Tilsyn med dem undervejs. Gør Jernbanen Brug af dette Forlangende, som ikke kan stilles for Vognladningsgods i Almindelighed, er det bleven anset for rigtigt at tilstaa Vogterne fri Befordring fra Afsendelses- til Ankomststationen og Retur i 3die Vognklasse. At Vogterne paa Henrejsen maa følge med de Tog, hvormed Kreaturerne befordres, er en Selvfølge, paa Tilbagerejsen ses der derimod ikke at være Grund til at nægte dem Befordring med Ekspres- og Iltog. Fripassene bør formentlig ikke ved Tilkøb kunne gøres gyldige til Kørsel i en højere Vognklasse.

Endelig skal man med Hensyn til Skrivelse Nr. 9 angaaende Fragtberegningen for skummet Mælk og Valle bemærke, at Kommissionen har betragtet det som liggende uden for sin Opgave at gaa i Detailler med Hensyn til Fragtberegningen for de enkelte Varer. Den henviser derfor det af Smørfabrikken „Trifolium“ rejste Spørgsmaal til nærmere Undersøgelse af Administrationen.

Særlige Bemærkninger.

2. Et Mindretal (*Breinholt*) deler vel Flertallets Anskuelse om, at det er en utilfredsstillende Forrentning, vor Banedrift bringer af de i Statsbanerne anbragte Kapitaler, ligesom det med Flertallet er enig i det ønskelige i at skaffe en bedre Forrentning til Veje og gerne vil være med til at foreslaa formaalstjenlige Foranstaltninger i dette Øjemed; men de af Flertallet i saa Henseende stillede Forslag finder Mindretallet ganske utilfredsstillende og lidet egnede til at fyldestgøre Formaalet. Man skal her ikke opholde sig ved den *nemme*, men ret illusoriske Maade, hvorpaa Flertallet paa et andet Omraade vil hæve Forrentningen, nemlig: ved at nedskrive det Beløb, Staten faktisk har staaende i Banerne med henimod en Trediedel, men alene beskæftige sig med de Forslag, der umiddelbart angaa Takstloven.

Grunden til de daarlige finansielle Resultater af Statsbanedriften, der med Føje vække en stedse tiltagende Betænkelighed, søges almindelig i den nuværende, formentlig uheldige Organisation og i de nugældende *lave* Takster — ganske særlig Persontaksterne — og det gør Flertallet ogsaa, medens Mindretallet langt fra i samme Grad føler sig overbevist om, at Grunden alene ligger her, men er tilbøjelig til at antage, at mange andre Faktorer ere medvirkende — maaske endog i større Maal — og da det, naar man vil reformere, sikkert vil have sin Betydning at være klar over de virkelige Aarsager til den daarlige Forrentning, finder Mindretallet det rigtigt at fremdrage Faktorer, der efter dets Formening i højere Grad end de foran nævnte bevirke vor Statsbanedriffs mindre gode finansielle Resultater og skal som saadanne nævne:

- 1) at vort Lands Beliggenhed forhindrer, at vore Baner i nævneværdig Grad kunne nyde godt af den for mange andre Lande saa lønnende Gennemgangstrafik,
- 2) at vort Lands Konfiguration — skilt som det er ved Bælter og Sunde — fordyrer og besværer vor Banedrift i en enestaaende Grad,
- 3) at netop den samme Egenskab avler en farlig Konkurrence ad den saa let tilgængelige Søvej, hvoraf resulterer ikke blot en Indskrænkning i Banernes Benyttelse, men ogsaa Nødvendigheden af lave Takster,
- 4) at Aar for Aar forøges Tallet af nye og urentable Baner, saa urentable, at de end ikke kunne bære deres egen Drift og, i Stedet for at bidrage til Forrentningen af den i dem anlagte Kapital, tære paa det Udbytte, de ældre Baner give,

- 5) at Befolkningens Fordringer til Statsbanerne stedse stige og — støttet, som disse blive af Pressen og delvis af Rigsdagen — øve en ikke uvæsentlig Indflydelse paa Banedriftens Økonomi. Fordringerne til hyppige og hurtige Tog, til bekvemme Vogne, til god Opvarmning og kraftig Belysning, til rummelige og luksuøse Stationer og Banegaarde o. m. a. ere just ikke billige at efterkomme, og
- 6) at Banedriften i de senere Aar i stor Maalestok fordyres ved den stærke Prisstigning af Arbejdsløn, Kul, Skinner, Sveller, Lokomotiver, Vognmateriel og af næsten alt, hvad der kræves til Banernes Drift og Vedligeholdelse.

Hvis man ikke kan benægte de her fremdragne Faktorerers Indflydelse paa vor Banedrifts økonomiske Resultater, vil det let erkendes, at en Takstforhøjelse i og for sig ikke kan være et Universalmiddel mod en daarlig Forrentning.

Gaar man imidlertid ud fra Flertallets Forudsætning, at Skylden for Misøren hovedsagentlig ligger i de urimelig lave Takster, synes intet at maatte have ligget Flertallet nærmere end at foreslaa en *gennemgaaende* og nogenlunde *klækkelig* Forhøjelse af dem. Ingen af Delene indlader Flertallet sig alligevel paa; thi en Forhøjelse af Grundtaksten fra 2,35 Øre pr. Kilometer til 2,50 (ca. 1 Øre pr. Mil), vil man dog vist betænke sig paa at kalde *klækkelig*, og hvorledes det efter Flertallets Forslag forholder sig med, at Forhøjelsen skulde være *gennemgaaende*, fremgaar af, at den kun rammer Persontrafiken paa *længere Afstande*, men ganske lader dem paa *kortere Afstande* slippe. Dette er saa meget uforstaaeligere, som Flertallet i den af Takstudvalget til Kommissionen afgivne Betænkning selv erkender, at Nærtrafiken bebyrder Banerne med forholdsvis større Driftsudgifter end Fjerntrafiken, og saaledes netop først og fremmest burde rammes af en Billetfordyrelse; men selv om man nu vilde se bort fra dette naturlige Billighedshensyn, maa det sikkert synes endnu mærkeligere, at det nævnte Flertalsforslag i saa eminent Grad svigter det Formaal, en Takstforhøjelse overhovedet maa have, nemlig at skaffe en klækkelig forøget Indtægt, en Svigten, som klarest fremgaar af selve Flertallets Redegørelse for dets Forslags Virkninger, hvorefter af de af Banerne befordrede ca. 11⁸/₁₀ Million rejsende de ca. 8¹/₃ Million undgaa *enhver* Forhøjelse og over 2¹/₂ Million kun ville komme til at betale 5 Øre mere pr. Rejse, medens den alene nævneværdige Takstforhøjelse falder paa den tilbageblivende Del — ikke en Gang 1 Million. Det vil neppe kunne nægtes, at det er en ret ejendommelig Maade, hvorpaa Flertalsforslaget saaledes skifter Vind og Sol mellem Banernes Kunder, ligefrem ubillig, ja uretfærdig imod dem, der maa rejse paa længere Afstande. Om muligt bliver Forslaget i finansiel Henseende endnu mere uforsvarligt; thi Følgen af, at den i og for sig minimale Takstforhøjelse (for III. Kl. kun ¹/₇ Øre pr. km.) alene rammer Rejser paa længere Afstande, altsaa et decideret Mindretal af samtlige rejsende, bliver derved den, at den tilsigtede Merindtægt bliver en forholdsvis ringe — Flertallet anslaaar den selv til under ¹/₂ Million. Og selv dette forholdsvis beskedne Beløb turde Praksis rimeligvis vise at være for højt anslaaet, idet man har regnet med det samme Antal Rejser paa længere Afstande som nu, uden at tage Hensyn til at disses Fordyrelse utvivlsomt vil drage en større eller mindre Del af Persontrafiken over til de med Banerne konkurrerende Dampskibe, for slet ikke at tale om den ret nærliggende Eventualitet, at alene Fordyrelsen af Rejserne paa lange Afstande kunde indskrænke disses Antal, en Fordyrelse, der vil blive saa meget føleligere, som Flertallet foruden Takstforhøjelsen ogsaa foreslaar en særlig Iltogstakst, der yderligere vil belaste denne Art af Rejser.

Mindretallet har derfor ogsaa modsat sig Indførelsen af en Iltogstakst, uagtet det ikke er blind for, at Iltogene fremfor almindelige Persontog yde de rejsende visse Goder, saasom hurtigere Befordring, mageligere Vogne o. s. v., som der kunde være en vis Rimelighed for at vederlægge med en Ekstrabetaling, dersom Iltog foranledigede Banen Ekstraudgift, hvilket imidlertid fra sagkyndigste Side er oplyst ikke at være Tilfældet, tvertimod — gennem en udførlig Redegørelse er det f. Eks. konstateret, at Iltoget 9,5 Morgen fra København til Korsør koster mindre at gennemføre end det almindelige Persontog Kl. 12, der baade forbruger mere Kul, kræver større Personale og foraarsager større Slid paa Materiellet end Iltoget. Er der saaledes af Hensyn til Iltogenes Bekostelighed ingen Grund til en forhøjet Betaling, synes Eksemplet fra vort sydlige Naboland, hvor en saadan er indført, og hvor Forholdene turde være ikke lidet forskellige fra vore, ikke at indeholde nogen overbevisende Begrundelse af, at vi bør gøre ligesaa. Til Trods for, at det her fremførte vel snarere taler imod end for særlige Iltogstakster, vilde man dog (for at forhøje Banernes Indtægt) have kunnet gaa med til deres Indførelse, dersom denne Ekstrabetaling ramte *lige*; men baade efter de nugældende og rimeligvis efter alle kommende Togplaner ville de rejsende paa længere Afstande være tvungne til udelukkende at benytte Iltog, medens de, der rejse kortere Strækninger, kunne vælge de billigere Persontog, hvorved der atter fremkommer en lige saa lidt begrundet som lidet tiltalende Favoriseren af Nærtrafikken paa Fjerntrafikens Bekostning, saa meget mindre begrundet, som det fra alle Sider erkendes, at Nærtrafikken er den for Banerne mindst lønnende.

Til Spørgsmaalet om Persontaksterne knytter der sig endnu et Moment af ikke ringe Interesse, nemlig „Kortsystemet“, der falder i forskellige Afdelinger: 1) Frikort, 2) Fripas og 3) Abonnementskort, hvilke sidste atter dele sig i 1) Kort mellem 2 bestemte Stationer og 2) Kort mellem alle Stationer, samt 3) Kort paa forskellig Tid — lige fra 14 Dage til et helt Aar. Under dette System falder formentlig ogsaa „Feriebørns Frirejser“, og selv om man nu end sætter Betydningen af Bybørns Landophold i Ferietiden nok saa højt, maa det vel dog indrømmes, at den Frirejse, der i den Anledning gives Børnene, er en ren filantropisk Foranstaltning, der koster Penge, og da Statsbanerne efter hele deres Væsen ikke ere beregnede paa Filantropi, synes det rimeligere, at de til disse Børnerejser fornødne Penge til Billetter fremkom enten ved private Indsamlinger og kommunal Foranstaltning eller ved Bevilling paa Finansloven, end at Udgiften skal falde Statsbanerne til Last. En Byrde, som vil vokse i høj Grad, naar (som det ser ud til) Landsbybørnene skulle aflægge Genvisit i Hovedstaden. Nærværende Mindretal har fra den første Dag, Kommissionen traadte sammen, søgt at henlede Medlemmernes Opmærksomhed paa det efter hans Mening forkastelige og irrationelle i hele dette Kortsystem. „Forkasteligt“, fordi det er en tærende Sot for Banerne, og fordi, moralsk set, Tildelingen af f. Eks. Frikort har mange og uundgaelige Skavanker, for blot at nævne den, at overordnede Institutioner, som Ministerier og Rigsdag, tildele sig selv Frikort. „Irrationelt“, fordi man samtidig med at klage over de altfor lave Takster vil udstede Kort til endnu langt lavere Takster, i Tiden endog saa lave, at en meget omfattende Art af Abonnementskort nedsætter de almindelig gældende Takster med $\frac{6}{7}$ — en rejsende, der f. Eks. har løst en almindelig III. Kl.'s Billet fra København til Lyngby, vil til sin Forbauselse kunne af en medrejsende, der har Abonnementskort, erfare, at den Jernbanetur, der koster ham 30 Øre, betaler den anden med 7 Øre. Ogsaa her møder man, som ved Feriebørns

„Frirejser“, den Begrundelse, at disse saa overordentlig billige, næsten gratis Abonnementskort muliggøre københavnske Familier at bo under Forhold, der i sanitær og hygieinisk Henseende ere af største Betydning, altsaa atter en filantropisk Opgave, som paalægges Statsbanerne. Mindretallet foreslog i Henhold til de her blot kortelig berørte Grunde at banlyse hele Kortsystemet, men dette viste sig gennem mangeaarig Tilvanthed at have groet sig saa fast, at Forslaget ikke fandt fornøden Tilslutning, hvorimod et mindre radikalt Forslag om en nogenlunde klækkelig Forhøjelse af Prisen paa Abonnementskort af alle Arter vedtoges af et Flertal.

Som det af foranstaaende vil fremgaa, er nærværende Mindretals Standpunkt overfor en ny Takstlov i sammentrængt Korthed dette: at der gives *alle*, der benytte Banerne til Personbefordring, fuldstændig *lige* Vilkaar, hvortil kræves, at Persontaksten forhøjes saaledes, at den rammer saavel Nær- som Fjerntrafiken, og at hele „Kortsystemet“ abandoneres, ligesom alle *Frirejser* (maaske dog med Undtagelse af det i Banernes Tjeneste ansatte Personale). En saadan Takstlov vilde, foruden at fyldestgøre det naturlige Krav paa Lighed, utvivlsomt give et rationelt Stød til en taalelig god Forrentning af de i Banerne anbragte Statsmidler.

Efter disse Udtalelser om Persontaksterne skal man gaa over til nogle Bemærkninger om Godstaksterne og begynde med at sige, at uagtet Mindretallet gerne indrømmer, at det er en i og for sig moderat Forhøjelse af Godstaksterne, der her foreslaas af Flertallet, maa Mindretallet desuagtet stille sig tvivlende overfor det rigtige og betimelige i Forslaget. Man bør nemlig formentlig ikke se bort fra, at en Forhøjelse af Godstaksterne ganske anderledes end en Forhøjelse af Persontaksterne griber ind i Erhvervslivet, ikke mindst i vort Lands bærende Erhverv: Landbruget, hvis Forbrugsartikler ville blive fordyrede, da de næsten alle ere meget vægtfyldige og bruges i store Kvanta, saasom Kul (til Mejerier og Slagterier), Cement (til Bygninger, Staldgulve, Krybber m. m.), Foder- og Gødningstoffer osv. osv., ligesom Transporten af Landbrugets Eksportartikler: Smør, Kød, Flæsk og levende Kreaturer ogsaa vil fordyres. Handelen vil selvfølgelig vide at frigøre sig for de forøgede Transportomkostninger ved at lægge disse dels paa Varens Pris, der sælges, og dels ved at drage den fra Prisen paa Varerne, der købes. Noget tilsvarende gælder Industrien, særlig den toldbeskyttede, der aldeles overvejende afsætter sin Produktion til Indlandet. Fragtfordyrelsen vil derfor i det væsentlige falde paa Landbruget, men om det er velbetænkt just nu at lægge en ny Byrde paa dette forud ikke altfor velstillede Erhverv, er noget, som vistnok fortjente en nøjere og gentagen Overvejelse. I ethvert Tilfælde er der en enkelt Fragtfordyrelse, nemlig den, der angaar Forsendelsen af levende Kreaturer, som maa vække særlig Betænkelighed, hvad den ogsaa gjorde i Landstinget, hvor Forhøjelsen af Kreaturtaksterne i Tingets sidste Samling derfor udstemtes. Kommissionens Flertal har imidlertid fastholdt sit Forslag om en Forhøjelse af Kreaturtaksterne, motiverende dette med, at den for Banerne indvundne Gevinst, ca. 100,000 Kr., var et saa ringe Beløb, at det, naar det fordeltes paa hvert enkelt transporteret Dyr, ikke kunde være videre generende for Creaturejerne. Dette Ræsonnement vilde være tilnærmelsesvis rigtigt, dersom de 100,000 Kr.s Merindtægt af Kreaturtransporten fordelte sig nogenlunde ligeligt paa alle Landets Creaturejere, men Flertallet har vistnok overset, at dette saa langtfra vil blive Tilfældet, at tværtimod en aldeles uforholdsmæssig Del af Merudgiften vil falde paa en ganske enkelt og mindre Del af Landet, nemlig de særligt kvægfedende Egne, Thy, Mors, Salling og Vendsyssel, der for det første paa Grund af deres fjerne Belig-

genhed have meget lange Afstande til Afsætningsstederne for deres fedede Dyr (Esbjerg, Kolding og København), og allerede derigennem ville komme til at betale langt mere af Transportfordyrelsen end de Kreaturejere, der bo nærved Afsætningsstederne, medens for det andet disse Egne have en forholdsvis langt større Kreaturomsætning end alle andre af Landets Egne, ikke blot fordi der her i Forhold til Areal holdes større Besætninger end andet Steds almindeligt, men ogsaa fordi Kvægfedning foranlediger Transport af Dyr i et helt andet Omfang end Mejeribrug, et Omfang, som for de her nævnte Egenes Vedkommende endog bliver enestaaende stort, idet en ikke ringe Del af deres Raamateriale (magre Kreaturer) maa hentes fra fjernere Egne (Varde og Ribe Egnen) og saaledes kræver en dobbelt Jernbanetransport. Hvis Flertallet havde kendt disse Forhold, og hvis det havde haft et indgaaende Kendskab til de Vilkaar, under hvilke Kvægfedningen nutildags arbejder, vilde det neppe have benyttet sin foran citerede Motivering af sit Forslag. Enhver, der virkelig kender de paagældende Forhold, vil vide, at de her skildrede nøje svare til Virkeligheden, og det vil derfor let skønnes, at selv en mindre Fordyrelse af Kreaturtransporten vil være betænkelig, og ganske særligt for de vestlige Limfjordsegne, hvor Fordyrelsen vil hilses med Bitterhed og føles som et Slag mod den i disse med saa stor Interesse og med saa stor Energi drevne Landbrugsindustri — Forædlingen af magert Kvæg til fedt.

Selv om nu Kommissionens Flertal maatte formene, at Hensynet til Landstingets Vedtagelse paa dette Punkt og til Landbrugets Interesser i det hele bør vige for Fordringen til en bedre Forrentning af Banerne, staar dog det Hovedspørgsmaal tilbage: „om Flertallets Forslag til en Forhøjelse af Godstaksterne kan antages at ville have den tilsigtede Virkning?“ Man forudsætter selvfølgelig, at dette har været Genstand for Flertallets nøje Overvejelse, men hvorvidt Resultatet af denne vil blive godkendt af Virkeligheden, turde maaske være noget tvivlsommere, thi Godstrafiken, der indbringer ligesaa meget som Persontrafikken, behøver jo ikke at synke ret meget, for at den af Forhøjelsen beregnede forøgede Indtægt forsvinder som „Dug for Sol“. Allerede en Stagnering i Stedet for den sædvanlige Stigning i Godstrafiken vil kunne bevirke noget lignende, men det vil neppe blive derved. Man ved jo, hvilken skarp Konkurrence Dampskibene alt nu ved de bestaaende Godstakster berede Banerne, i saa Henseende behøves kun et flygtigt Blik paa de lange Vognrækker, der ofte paa St. Anna Plads danne dobbelt Kø fra Kvæsthusbroen helt op til Bredgade, alle fyldte med Gods, bestemt for Provindserne pr. Dampskib. Hvilken mægtig Spore vil ikke denne Konkurrence faa ved en forøget Godstakst paa Banerne? Trøster man sig maaske med, som nogle antage, at Dampskibene selv skulde ville sløve denne Spore ved ogsaa fra deres Side at forhøje Fragtsatserne, gør man rimeligvis „Regning uden Vært“. Overhovedet er Dampskibenes Konkurrence i Godstrafiken utvivlsomt langt farligere end overfor Persontrafikken, hvor den udbredte Søsyge frygt er Banernes naturlige Allierede, medens mange Arter af Gods snarest egne sig bedre til at transporteres ad Søvejen end pr. Bane, og en Takstforhøjelse turde derfor blive et Eksperiment af højst tvivlsom Natur.

Naar Mindretallet saa udførligt har tilladt sig at fremdrage Mislighederne ved en Forhøjelse af Godstaksterne, er det ikke, fordi det tillægger sig selv et større Klarsyn end Flertallet, men fordi det i højere Grad end dette frygter det Indgreb i Erhvervslivet — først og fremmest i Landbrugets — som en Fordyrelse af al Godsfor-

sendelse vil medføre, og fordi dets Tvivl om derigennem at vinde et større Udbytte af Banedriften er meget større end Flertallets, og det har derfor troet det rigtigt overfor den Prøvelse, som Sagen senere vil blive underkastet af Regering og Rigsdag, at lade en fra Kommissionens Flertal afvigende Opfattelse komme til Orde.

2. Efter at Kommissionen havde tilendebragt sit Arbejde i Takstsagen, har Konsul *Tolderlund* fremsat et paa Genindførelsen af Dobbeltbilletter baseret nyt Forslag til Grundtakster for Personbefordringen. Hr. Tolderlund udtaler følgende om dette Forslag:

Indførelsen af Takstloven af 24de April 1896 vakte for Nærtrafikens Vedkommende Misfornøjelse, saavel hos de rejsende som i de Købstæder, for hvem Forbindelse med nærmeste Opland ved Jernbane er af Betydning ved, at Prisen paa 2 Enkeltbilletter i adskillige Tilfælde stillede sig højere end een Dobbeltbillet efter de ældre Takster. Denne Misnøje vil forøges, saafremt Grundtaksten for III. Klasse forhøjes til 2,60 eller 2,75 Ø. pr. Kilometer, da Billetprisen herved forhøjes, saasnart man naar til en Vejlængde af 8 Kilometer eller 1 Mil, hvorfor jeg anser disse Grundtakster for uigennemførlige og har derfor, for at have Udsigt til at opnaa et lidt større Udbytte af Personbefordringen, stemt for en Grundtakst af 2,5 Ø. pr. Kilometer i III. Klasse, hvorved Forhøjelse af Billetprisen for Rejser indtil 16 Kilometer undgaas, men da Resultatet heraf i Forbindelse med forhøjet Betaling for Hurtigtog kun er kalkuleret til at give en Merindtægt af 843,400 Kr., er dette ikke at anse som en finansiell Forbedring af Betydning for Statsbanerne. Vil man opnaa en saadan, maa man som i Sverige, Norge, Preussen og Sydtyskland sætte en højere Grundtakst for Enkeltbilletter og vende tilbage til Dobbeltbilletter for Rejser paa kortere Tid f. Eks. et Døgn eller for Rejser f. Eks. indtil 100 Kilometer, da dette er Midlet til, at Nærtrafikken ikke hæmmes, men sandsynlig forøges uden at forhøje Billetprisen for længere Afstande udover, hvad der i Nabolandene og Tydskland er gældende, tværtimod vil den ved den betydelige Moderation, som indrømmes for disse Rejser, fremdeles blive lavere, men ganske vist ikke saa uforholdsmæssig lav, som den nu af Befolkningens Flertal og særlig af fremmede rejsende erkendes at være.

Uagtet jeg i Principet anser en Tillægsbetaling for Rejser med Hurtigtog for rigtig og rimelig, kan jeg, naar der indføres højere Grundtakster, som jeg erkender særlig vil ramme de Rejser, hvor Dobbeltbilletter ikke kunne benyttes, og som det derfor kan være betænkeligt at belaste yderligere, frafalde denne.

Under Forventning af, at Frekvensen paa kortere Afstande betydelig forøges ved Indførelse af Dobbeltbilletter, ønsker jeg helst, at der kunde gaas ud fra en Grundtakst pr. Kilometer af:

8 Ø.	for	I. Klasse,
5 —	—	II. — ,
3 —	—	III. —

med Dobbeltbilletter til $1\frac{1}{2}$ Gange Enkeltbillettens Pris med Gyldighed for et Døgn eller om Vejlængden foretrækkes, da for indtil 100 Kilometer, samt at Mindestbetalingen fastsættes for de forskellige Vognklasser til henholdsvis 55, 35 og 20 Ø. for Enkel-

billetter, hvorefter Forholdet imellem nugældende Takster og ovenanførte Grundtakster stiller sig saaledes:

Kilometer.	III. Klasse.				II. Klasse.			
	Nugældende Takster.	Nye Enkeltbilletter	2 Billetter efter nugældende Takster.	Nye Dobbeltbilletter.	Nugældende Takster	Nye Enkeltbilletter.	2 Billetter efter nugældende Takster.	Nye Dobbeltbilletter.
10	25	30	50	45	40	50	80	75
15	40	45	80	70	60	75	120	120
20	50	60	100	90	80	100	160	150
25	60	75	120	120	100	130	200	200
30	75	90	150	140	120	150	240	230
35	85	110	170	170	140	180	280	270
40	95	120	190	180	160	200	320	300
45	110	140	220	210	180	230	360	350
50	120	150	240	230	200	250	400	380
60	145	180	290	270	240	300	480	450
70	165	210	330	320	280	350	560	530
80	190	240	380	360	320	400	640	600
90	215	270	430	410	360	450	720	680
100	235	300	470	450	400	500	800	750

For saa vidt Trafiken, som af mig forventet, ikke forøges, vil Merindtægten, efter foretaget Beregning paa Grundlag af Driftsberetningen for 1899—1900 og under Forudsætning af, at alle Billetter indtil 50 Kilometer løses som Dobbeltbilletter og herfra til 100 Kilometer efter en faldende Skala, ikke bliver større end ved det af Flertallet vedtagne Forslag, nemlig kun 825 à 850,000 Kr.

Vil man ikke forudsætte en forøget Frekvens og undgaa, at en Dobbeltbillet, udstedt til $1\frac{1}{2}$ Gange Enkeltbillets Pris, bliver billigere end 2 Enkeltbilletter til nugældende Takst, vil man være paa den sikre Side ved for Enkeltbillet at fastsætte pr. Kilometer en Grundtakst af

8,40 Ø. for I. Klasse,

5,25 — — II. — ,

3,15 — — III. — ,

der efter en Sandsynlighedsberegning paa samme Grundlag som foranført giver en Merindtægt af ca. 1,255,000 Kr. eller omtrent 50 % større Merindtægt end hvad der opnaas ved Flertallets Vedtagelse af Takster, Forhøjelse for Rejser paa lange Afstande og Tillægsbetaling for Befordring med Hurtigtog, hvortil føjes, hvad der kan ventes at indgaa mere end hidtil for Kort imellem samtlige Stationer og Abonnementskort imellem 2 Stationer.

TEKNISK BIBLIOTEK
 Danmarks tekniske Højskole

FORSKELLIGE FORHOLD.

	Side
Indledning	185
A. Forskellige Ruter.	
1. Nord- og Midtjyllands Forbindelse med København og Sjælland	185
2. Korsør—Kielfarten	187
3. Forbindelsen Frederikshavn—Norge.....	188
4. Linien Esbjerg—Parkeston	191
5. Forbindelsen over Ringe—Assens—Aarøsund.....	192
6. Forbindelsen over Syltholm—Femern.....	192
B. Tekniske og andre Spørgsmaal.	
1. Anvendelsen af sværere Skinner og det engelske Befæstelsessystem	194
2. Antallet af Maskinuheld paa Statsbanerne	194
3. Togenes Kørehastighed og Bekostningen ved en Forøgelse af samme.....	195
4. De gældende Bestemmelser om indskrænket Billetsalg til visse Tog.....	197
5. De forholdsvis faa Tog, der standse ved Landstationerne i Nord- og Vestjylland	198
6. Fordelingen af Personvognsmateriellet mellem Landsdelene m. m	199
7. Statsbanernes Anskaffelser	200

Under Kommissionens Arbejde er der dels ved dens egen Behandling af Sagerne, dels ved Henvendelser og Andragender, som ere indgivne til den udefra, kommet en Række af Spørgsmaal paa Tale, som vel ikke høre under Kommissionens Opgave, men som den dog efter den Maade, hvorpaa de ere fremkomne, har fundet det rimeligt at gøre til Genstand for Drøftelse og Omtale. Dette er da sket paa den Maade, at de have været henviste til et særligt Udvalg, det fjerde Udvalg (bestaaende af Medlemmerne: *Bluhme* som Formand, *Lunn*, *Meyer*, *Rasmussen* og *Skovsted*), der har gennemgaaet dem og derover afgivet Udtalelser til Kommissionen. Udvalgets Betænkning har derefter været Genstand for Forhandling i Kommissionen.

Kommissionen har ikke anset det for rigtigt at tage endelig Stilling til disse Spørgsmaal, der som bemærket ikke ligefrem henhøre under dens Opgave, og om hvilke der ogsaa i selve Udvalget har været delte Meninger. De i det følgende fremsatte Bemærkninger ere derfor i det væsentlige bestemte til at henlede Opmærksomheden paa de paagældende Forhold, og Kommissionens enkelte Medlemmer tage et udtrykkeligt Forbehold om, at de ved fremtidige Forhandlinger ville staa frit overfor de her behandlede Spørgsmaal.

Særligt ønske de to Medlemmer af Udvalget, *Meyer* og *Skovsted*, at bemærke, at de have anset det for rigtigt ikke i Betænkningen at komme ind paa en mere indgaaende Drøftelse af de forskellige Spørgsmaal og have derfor ment at kunne indskrænke sig til, hvad der fra deres Side findes fremført.

De paagældende Spørgsmaal skulle omhandles i to Afsnit:

- A. Forskellige Ruter,
- B. Tekniske og andre Spørgsmaal.

A. Forskellige Ruter.

1. Nord- og Midtjyllands Forbindelse med København og Sjælland.

Til Kommissionen er der indgaaet enslydende Andragender fra en stor Mængde jydsk Kommuner og Foreninger om Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse fra Refsnæs til Hou med tilsluttende Statsbaner, dels fra Kalundborg til Refsnæs

dels fra Hou over Odder til Skanderborg og Aarhus, og med en Dampfærgehavn paa Samsø ved Koldby Kaas.

I Andragendet, der med en tilhørende Redegørelse er afftrykt i Bilag C Side 52 ff., anføres i det væsentlige følgende Betragtninger til Støtte for samme. Ved den Udvikling af Sjællands og Københavns Forbindelseslinier, som er foregaaet i de senere Aar, har man ladet Hensynet til Udlandet træde alt for stærkt i Forgrunden. Hensynet til Forbindelsen paa Sverige har foranlediget de to Dampfærgeanlæg Helsingborg—Helsingør og Malmø—København, Hensynet til den tyske Trafik har fremkaldt den nu vedtagne Dampfærgelinie Gedser—Warnemünde. Hvad de indenlandske Forbindelser angaar, have vel Fyn og Sydjylland en direkte Forbindelse med Sjælland over Fredericia—Nyborg, men for Nord- og Midtjylland er denne Vej en Omvej. Naar hertil kommer, at Trafiken over Lillebelt vokser stærkt fra Aar til Aar, saa at de forhaandenværende Forbindelsesmidler snart ikke længere slaa til, synes det naturligt i Steden for at skride til den Slags kostbare Anlæg, som en fast Bro over Lillebelt i Forbindelse med et Dobbeltspor gennem Fyn, at dele denne Trafik ved at skaffe det hidtil stedmoderligt behandlede Nord- og Midtjylland en hurtigere, direkte og mere tidssvarende Forbindelse med Sjælland. Men hertil egner ingen Vej sig bedre end Linien Refsnæs—Hou. Naar den nye Forbindelse skal have Betydning baade for Gods og Personer, maa Sørueten nemlig drives med Dampfærge, og det er da af største Vigtighed, at Søvejen er saa kort som mulig. Mellem Refsnæs og Hou er der nu kun c. $6\frac{1}{2}$ Mil (c. 2 Timers Sejlads), omtrent halv saa kort en Vej som mellem Kalundborg og Aarhus (12 Mil). De tre Jernbanelinier, Refsnæs—Kalundborg, Hou—Skanderborg og Hou—Aarhus, ere ligeledes korte og tilvejebringe fortrinlige, direkte og centrale Forbindelser. Vejen mellem København paa den ene Side og Skanderborg og Aarhus paa den anden Side forkortes ad denne Linie med omtrent $\frac{1}{3}$, Rejsetiden for Personer vil derfor blive flere Timer mindre end over Fredericia, for Gods vil Tidsbesparelsen blive endnu større, da man vil undgaa den Ophobning af Godset, som for Tiden finder Sted paa begge Sider af Lillebelt. Anlægsomkostningerne ville blive forholdsvis lave, c. 9 Mill. Kr., og Liniens økonomiske Betydning for store Dele af Landet vil formentlig sikre dens Rentabilitet.

En enkelt af de Foreninger, hvem Andragendet har været sendt til Underskrift, nemlig Aarhus Amts landøkonomiske Selskab, har givet det en Paategning om, at den ikke helt kan tiltræde samme, men mener, at en direkte Dampfærgeforbindelse mellem Refsnæs og Aarhus vil vise sig heldigere og billigere, ligesom man da ogsaa, hvad der maa tillægges den største Vægt, bygger videre paa den hidtidige Udvikling af Forbindelsesmidlerne. Indtil videre bør ialtfald Dampskibsforbindelsen mellem Kalundborg og Aarhus forbedres, idet den bør udvides til Dag- og Natfart og besørges af store og kraftige Skibe. Dette menes at kunne ske uden nævneværdig Bekostning.

Idet Kommissionen, som ovenfor bemærket, forøvrigt ikke skal gaa nærmere ind paa, hvad der kunde tale for og imod de ovennævnte Andragender, skal den kun tilføje, at den, allerede længe forinden den modtog disse Andragender, havde hos Indenrigsministeriet søgt Oplysning om

„Trafikens Størrelse samt den omtrentlige Indtægt og Udgift for Farten Aarhus—Kalundborg, og

med hvilke Omkostninger det vil være forbunden for Staten at overtage denne Fart, og hvorledes Indtægt og Udgift kunne antages at stille sig under Statsdrift“.

Ministeriets Svar paa disse Spørgsmaal er trykt i Bilag A Side 170—171. Det viser, at Statstilskudet i Finansaarene 1897—98 og 1898—99 har været henholdsvis c. 60,300 Kr. og c. 64,900 Kr. — i 1899—1900 har Tilskudet efter Statsregnskabet været 55,073 Kr. —, idet der er tilsikret det forenede Dampskibsselskab en Minimums-Bruttoopsejling af 180,000 Kr., som altsaa ikke er naaet. Selskabets Udgifter kendes ikke. — Hvis Staten skulde overtage Farten, maatte der anskaffes to nye Dampskibe, saaledes at man besørgede denne Fart og Korsør—Kiel Farten med ialt 5 Skibe. To tidssvarende Skibe vilde koste c. 1,400,000 Kr. Udgiften ved en Drift med en Fart daglig i hver Retning vilde blive c. 218,000 Kr. aarligt, med to Farter — Dag- og Natfart — c. 290,000 Kr., hvortil vel snart vilde komme Udgiften til et nyt Iltog København—Kalundborg, c. 80,000 Kr. aarligt. Indtægten antages at ville blive betydeligt mindre end Udgiften.

2. Korsør—Kielfarten.

Denne Fart besørges som bekendt af danske og tyske Skibe i Forening, saaledes at man fra dansk Side udfører en Nattur i hver Retning, fra tysk en Dagfart i hver Retning. Hver Part oppebærer Indtægten af sine rejsende og sine lokale Gods-transporter; den ikke meget betydelige Godsindtægt af gennemgaaende Forsendelser deles. Tidligere var der en ret anseelig Kreaturtransport ad denne Vej (Indtægten herfor deltes ikke), men i de senere Aar er denne næsten ganske ophørt.

Om Trafikens Størrelse og Rutens Indtægter og Udgifter kan der for de danske Skibes Vedkommende gives følgende Oplysninger fra de 10 sidste Aar:

Driftsaar.	Antal rejsende.	Befordret Godsmængde.	Indtægt.	Udgift.	Overskud
		Tons.	Kr.	Kr.	Kr.
1890—1891	23.936	11.365*)	357.663	331.872	+ 25.791
1891—1892	25.837	13.988*)	414.362	409.894	+ 4.468
1892—1893	20.118	7.798	269.026	283.920	÷ 14.894
1893—1894	19.761	6.152	237.620	316.298	÷ 78.678
1894—1895	19.446	5.067	230.774	266.965	÷ 36.191
1895—1896	22.847	5.547	262.125	323.637	÷ 61.512
1896—1897	21.251	6.179	260.107	262.110	÷ 2.003
1897—1898	21.762	6.162	252.479	309.551	÷ 57.072
1898—1899	22.966	6.622	254.264	297.395	÷ 43.131
1899—1900	23.606	6.527	259.385	383.907	÷ 124.522

*) Større Kreaturtransporter.

Som det vil ses, har Ruten i de sidste 8 Aar givet Underskud; for alle 10 Aar er det gennemsnitlige Underskud c. 38,800 Kr., dog spille Tilfældigheder noget ind i det sidste Aar; bortset fra dette kan Underskudet sættes til c. 30,000 Kr. aarligt. Imidlertid tilfører jo enhver Sørute en Trafik til de tilstødende Baner.

Med Hensyn til denne Rute, hvis Forhold i adskillige Retninger have været Genstand for Kommissionens Overvejelser, henvises særligt til Bemærkningerne i Bilag A S. 170, af hvilke det vil fremgaa, at den danske Stat ikke vilde kunne opnaa nogen Fordel ved at ophøre med Natfarten Korsør—Kiel, der har Betydning for Postbesørgelsen til og fra det sydlige Udland. Snarere maa det antages, at en saadan Foranstaltning vil medføre en anselig yderligere Udgift for Statskassen end den, der nu haves ved Rutens Drift.

3. Forbindelsen Frederikshavn—Norge.

Fra Kommissionens Side er der rettet en Forespørgsel til Indenrigsministeriet om, hvorvidt der har været ført Forhandlinger med Norge om Oprettelse af en Post- og Trafiklinie fra dette Land gennem Jylland til det sydlige Udland med Dampskibsforbindelse fra Larvik til Frederikshavn, og i bekræftende Fald om disse Forhandlingers Resultat. Svaret paa denne Forespørgsel findes i Bilag A S. 171 og gaar ud paa, at saadanne Forhandlinger have været førte, senest i 1895, men uden noget Resultat.

Spørgsmaalet om, hvilke Foranstaltninger der vilde kræves fra dansk Side for at drage Norges og Vestsveriges Trafik med Vesttyskland over Jylland har derefter været Genstand for Overvejelse i Kommissionens 4de Udvalg, hvis Flertal (*Bluhme, Lunn og Rasmussen*) bemærker følgende:

Norges Handelsinteresser gaa ikke til Berlin og Østtyskland, men til og over Hamburg mod Vesteuropa, og ved en ringe Forandring af den jydsk Køreplan og en passende Kørehastighed gennem Jylland maatte Turen Christiania—Frederikshavn—Hamburg kunne gennemføres paa 27 á 28 Timer. Der kræves kun, at det nuværende Iltog Nr. 163, som forlader Altona Kl. 11,32 Eftm. medførende hele Kontinentalposten og ankommer til Aarhus Kl. 8,18 Fm., men derfra føres videre kun som Persontog og først ankommer til Frederikshavn Kl. 3,10 Eftm. uden videre Forbindelse, fremtidigt føres videre fra Aarhus som Iltog, nogle Minutter før det nuværende Lokaltog Nr. 163, der afgaar Kl. 8,28 Fm., og som ikke vil kunne undværes. Det nye Iltog vil kunne være i Frederikshavn senest Kl. 12,30 Eftm. og tidsnok for en Dampskibsroute Frederikshavn—Larvik — i Larvik Kl. 9,30 Eftm., i Christiania næste Morgen Kl. 3 — saavel som for de allerede eksisterende Ruter Frederikshavn—Christianssand og Frederikshavn—Gøteborg. Paa denne Maade fik Iltoget stor Betydning for den norske og svenske Transithædsel og for jydsk Handel og Eksport. Til Gengæld kunde Eksprestoget Nr. 175 til Fordel for Banerne og Publikum gaa over til at blive Iltog med Standsning ved de Landstationer nord for Randers, som nu savne Forbindelsen, hvad der højst kunde forhale Ankomsten til Frederikshavn om Aftenen Kl. 10,50 med 10 Minutter. Dette vilde være uden Betydning, da der ikke haves Videreforbindelse over Havet eller Postuddeling.

I modsat Retning vilde et aldeles lignende Resultat kunne naas, naar et Eksprestog afsendtes fra Frederikshavn Kl. 7,30 Fm.

Det nuværende Tog Nr. 172 afgaar som Persontog Kl. 6,27 Fm. og bliver først fra Aalborg, Kl. 8,56, Eksprestog med Ankomst til Altona Kl. 10,18 Eftm. Ved at lade et Eksprestog afgaa fra Frederikshavn Kl. 7,30 Fm. vil det naa Tog Nr. 172 i Randers Kl. 10³/₄, og det førstnævnte Tog 172 bortfalder altsaa paa Strækningen

Aalborg—Randers som Eksprestog og overgaar til lokalt Persontog med Ankomst til og Standsning i Randers kort før Eksprestoget, som overtager dets nuværende videre Ekspresrute. Endvidere kan paa Strækningen Frederikshavn—Randers Eksprestog Nr. 188 til stor Fordel overgaa til Persontog for alle Stationer med kun 15 Minutters tidligere Afgang fra Frederikshavn, nemlig Kl. 6,30 Aften i Steden for som nu Kl. 6,45 uden Forbindelse fra Havet.

Der vilde saaledes kun kræves et nyt Eksprestog i hver Retning med Tilslutning til det nuværende Tog mellem Aarhus og Hamborg, det ene kun for Strækningen Aarhus—Frederikshavn og det andet kun for Strækningen Frederikshavn—Randers, for at vi skulde kunne drage den norske Trafik samt en stor Del af den svenske Trafik over Jylland. Selvfølgelig maatte der tillige søges tilvejebragt Overenskomst med Norge om daglig Dampskibsforbindelse mellem Frederikshavn og Larvik og med Sverige om daglig Forbindelse mellem Frederikshavn og Gøteborg til Post- og Persontrafikens Gennemførelse.

Ved Ophævelsen af Mellemrigsloven med Sverige er Norge bleven og vil i langt højere Grad kunne blive af Betydning for vor Eksport af Landbrugsprodukter, Fisk, Havesager m. v. Trods den mangelfulde Forbindelse, som nu haves, viser Kødeksporten fra Jylland en stærkt stigende Tendens, idet der alene fra Frederikshavn til Christiania udførtes i 1895 c. 186 Tons, i 1897 c. 300 Tons, i 1898 over 500 Tons, i 1899 c. 1,620 Tons, i 1900 c. 1,875 Tons (3,747,634 Pund).

Følgende Medlemmer (*Berntsen, Bluhme, Breinholt, Guldbrandsen, G. Hansen, Koch, Madsen-Mygdal, Rasmussen, Tolderlund*) ere vel enige i, at det næppe vil være rigtigt at stille bestemte Forslag angaaende de foran under Nr. 1, 2 og 3 omhandlede Ruter. Men da Forudsætningen for Kommissionens Nedsættelse i væsentlig Grad var den at overveje, hvad der muligt kunde bidrage til, at Statsbanedriften gav større Udbytte end for Tiden er Tilfældet, og da Gennemførelsen af Refsnæs—Hou Ruten sammen med en hurtigere Forbindelse mellem Hamborg og Norge—Sverige gennem Jylland over Frederikshavn efter vor Formening ogsaa har stor Betydning i Retning af et bedre økonomisk Resultat, finde vi Anledning til at tilføje følgende:

1. Linien Refsnæs—Hou. Om de Fordele, som denne Linie frembyder, henvises særligt til, hvad der foran er refereret paa Side 185 og 186 og til Indholdet af de angaaende denne Rute indkomne 63 Andragender fra Landboforeninger og andre Foreninger i Nord- og Midtjylland med tilhørende Bilag, hvorom Redegørelse er aftrykt i Bilag C, Side 52.

Dernæst forekommer det os, at denne Rute naturlig paatrænger sig af Hensyn til den stærkt stigende Trafik over Lille Belt. Denne Stigning har fremkaldt Spørgsmaal om Nødvendigheden af en Lille Belts Bro med tilhørende kostbare Anlæg, der ifølge Generaldirektoratets Skrivelse af 14de Marts 1899 er paaregnet at ville kræve følgende Beløb:

Fast Bro over Lille Belt	15,400,000 Kr.
Dobbeltspor Nyborg—Kauslunde	6,800,000 —
— Lille Belt—Lunderskov—Esbjerg . .	4,700,000 —
— Lille Belt—Randers	16,100,000 —
I alt . . .	<u>43,000,000 Kr.</u>

Omkostningerne ved en Dampfærgeforbindelse Refsnæs—Hou ville under Hensyn til tidligere Oplysninger fra Indenrigsministeriet som Svar paa en Forespørgsel fra Aarhus kunne kalkuleres til:

Jernbane Kalundborg—Refsnæs	1,0	Mill. Kr.
Dampfærgehavn Refsnæs	1,0	—
— Koldby Kaas	1,0	—
— Hou	1,0	—
2 Dampfærger	2,1	—
Jernbaneforbindelsen Skanderborg og Aarhus—Hou	2,9	—
I alt . . .	9	Mill. Kr.

I Stedet for fremdeles at sammenhobe Trafiken paa et enkelt Punkt (vil det formentlig være en gavnlig Foranstaltning at sprede denne. I ovennævnte Skrivelse fra Generaldirektoratet er det oplyst, at der fra og til Nordjylland — Nord for Skanderborg — pr. Dampfærge over Lillebelt i 1897—98 er befordret følgende Godsmængde:

Fra Nordjylland	17,803	Tons.
Til —	19,497	—
I alt . . .	37,300	Tons.

Hertil kommer den Godsmængde, der ad Linien Lunderskov—Esbjerg—Struer befordres til og fra Vestjylland og Thy, og man regner derfor næppe for højt ved at sige, at Refsnæs—Hou Ruten vil befri Lillebeltsoverfarten for en aarlig Godsmængde af omkring 50,000 Tons. Naar man dernæst tager Hensyn til, at den vedtagne Dampfærgeforbindelse mellem Gjedser og Warnemünde temmelig sikkert ad denne Vej vil drage en ikke ringe Del af det Gods, der nu gaar over Vamdrup—Lillebelt, turde det være sandsynligt, at denne sidste Omstændighed i Forbindelse med Ruten Refsnæs—Hou vil gøre en fast Bro over Lillebelt fuldstændig overflødig og dernæst have til Følge, at de øvrige i Forbindelse hermed projekterede temmelig kostbare Anlæg formentlig ville kunne udskydes for en længere Aarrække. Den finansielle Betydning heraf trænger ikke til nærmere Belysning, ligesom ogsaa den temmelig betydelige Gods- og Persontrafik over Refsnæs—Hou formentlig vil sikre denne Linies Rentabilitet, hvortil kommer, at det nuværende Tilskud til Aarhus—Kalundborg Ruten bortfalder.

En Udvidelse af den nuværende Dampskibsforbindelse over Aarhus—Kalundborg vil af mange Grunde ikke kunne erstatte Fordelene ved Linien Refsnæs—Hou, hvortil kommer, at Anlægskapitalen til denne Linie i væsentlig Grad vil kunne forrentes ved de forøgede Udgifter, som en saadan Udvidelse nødvendigvis vil kræve.

2. Forbindelsen Frederikshavn—Norge og Sverige.

Fordelen ved en daglig Dampskibsfart mellem Frederikshavn og Larvik og mellem Frederikshavn og Gøteborg i Forbindelse med tilsvarende Hurtigtog gennem Jylland over Vamdrup til Hamborg er udførligt belyst af vedkommende Udvalgs Flertal. Idet vi derfor særligt henvise til dette Flertals foranstaaende Bemærkninger herom paa Side 188 og 189 skulle vi her indskrænke os til at fremhæve, at Etableringen af en saadan Rute vil imødekomme et Ønske og en Trang, der for Jyllands Ved-

kommende med Aarene er bleven stedse stærkere og mere levende. Vi have Grund til at tro, at navnlig Norge vil sætte stor Pris paa Oprettelsen af en Post- og Trafiklinie fra dette Land gennem Jylland til det sydlige Udland, ligesom det er os bekendt, at man særlig for Christianias Vedkommende ønsker daglig Forsendelse af Kød fra Jylland i friske og gode Varer. Vi nære derfor det Haab, at en Forhandling med Norge og Sverige om Gennemførelsen af denne Rute ikke vil volde videre Vanskeligheder, særlig for Norges Vedkommende. At et lykkeligt Resultat af Bestræbelser i denne Retning vil have stor økonomisk Betydning baade for Jylland og for hele Landet, vil formentlig være klart, ikke blot af de Grunde, som Udvalgsflertallet foran har fremhævet, men ogsaa fordi der er Grund til at tro, at der ved Hjælp af denne Rute for dansk Kødeksport vil skabes et Marked, hvor vi ikke kunne vente nogen væsentlig Konkurrence, i alt Fald ikke for Tiden.

At en hurtig Postforbindelse mellem Norge og det sydlige Udland gennem Jylland paa den ene Side i Forbindelse med Dampfærgeforbindelsen Gjedser—Warne-münde til den anden Side muligvis kunde have til Følge, at den nuværende Dampskibsrute mellem Korsør og Kiel helt kunde undværes, vil være et Spørgsmaal af ikke ringe økonomisk Betydning, fordi denne Linies Driftsunderskud (se Side 187) er stærkt stigende, og den dernæst kræver særlige Hurtigtog mellem København og Korsør.

Vi skulle imidlertid ikke udtale os om, hvorvidt en saadan Mulighed er til Stede, og endnu mindre finde vi os beføjede til at stille noget bestemt Forslag i saa Henseende. Men de her omtalte Ruteforhold, baade Linien Refsnæs—Hou og Post- og Trafikforbindelsen gennem Jylland, vil formentlig befindes at være af en saadan Vigtighed, at de fortjene den alvorligste Overvejelse baade af Administrationen og Lovgivningsmagten.

Andre Medlemmer tage fornødent Forbehold overfor det saaledes fremførte.

4. Med Hensyn til

Linien Esbjerg—Parkeston

fremhæves følgende. Denne Linie har som bekendt en stor og stigende Betydning for Udførslen af vore vigtigste Landbrugsprodukter. Til Esbjerg og Esbjerg transit (til Videreforsendelse til England) forsendtes der saaledes efter Statsbanernes Driftsberetninger:

I Driftsaaret.	Af:			
	Kød og Flæsk.	Smør.	Æg.	Fisk.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
1895—1896	46.600	11.400	900	550
1896—1897	50.000	11.200	1.535	685
1897—1898	42.500	15.000	3.200	1.000
1898—1899	46.000	20.200	4.500	1.150
1899—1900	57.100	23.200	5.700	1.500

Personfærdslen ad denne Vej har derimod hidtil været ubetydelig og støder ganske vist paa ikke ringe Vanskeligheder. I Henvendelser til Kommissionen er

Opmærksomheden bleven henledet paa Spørgsmaalet om, hvorvidt der muligen ved hensigtsmæssige Foranstaltninger — navnlig en Forbedring af Toggangen fra og til Esbjerg — kunde oparbejdes en Trafik, dels fra England til Danmark, dels fra England over Danmark til Sverige og Norge, som kunde blive af Betydning ogsaa for Statsbanernes Økonomi.

5. Af et Medlem udenfor fjerde Udvalg (*Berntsen*) har været frembragt til Drøftelse i Kommissionen Spørgsmaalet om:

Forbindelsen over Ringe—Assens—Aarøsund.

Det Hovedsynspunkt, der herom har været gjort gældende, gaar ud paa, at Staten i Steden for at gaa til saa enorme Udgifter, som Anlægget af et Dobbeltspor gennem Fyn med en fast Bro over Lillebælt vil medføre, bør have sin Opmærksomhed henvendt paa at fordele Trafiken, dels ved Etablering af en Dampfærgeforbindelse fra Refsnæs til Hou, dels ved den nu vedtagne Dampfærgeforbindelse over Gedser—Warnemünde, dels ved en Forlængelse af Statsbaneanlægget Nyborg—Ringe til Assens med Dampfærgeforbindelse ad den gamle Postrute til Aarøsund og ved Forhandling med den preussiske Regering søge etableret en Jernbaneforbindelse fra Aarøsund til et Punkt paa den sønderjydske Stambane. Ved denne sidste Rute vil der skabes en direkte Forbindelse mellem København og Hamborg, der vil kunne tilbagelægges ca. $1\frac{1}{2}$ Time hurtigere end Forbindelsen mellem København og Hamborg over Fredericia. Spørgsmaalet om en saadan Rutes Tilvejebringelse bør derfor komme under Overvejelse sammen med de øvrige Planer vedrørende Landets Hovedforbindelses-Linier.

6. Forbindelsen over Syltholm-Femern.

H. C. Hansen bemærker:

Under dette Afsnit er, dels af Udvalgsmedlemmer, i denne deres Egenskab, dels af andre Kommissionsmedlemmer fremsat en Række interessante Udtalelser saavel om ønskede Forandringer i allerede bestaaende Ruter, som om Etablering af helt nye Forbindelseslinier. Som saadanne anbefales en Dampfærgeforbindelse Refsnæs—Hou med dertil hørende nye Baner og andre Anlæg — til en Overslagspris af 9 Mill. Kr. — og en Forbindelse Ringe—Assens—Aarøsund — uden Overslagssum enten for den danske eller den preussiske Del.

Begge disse nye Projekter har det fælles Formaål mægtigt at bidrage til det gode økonomiske Resultat af Banedriften, hvortil det jo var Kommissionens Hovedopgave at anviser Vejen, men som det har vist sig var saa vanskelig at finde paa det givne Omraade. Denne Vanskelighed har formodentlig fristet til at søge nye Muligheder, og saadanne menes at være fundne i de to Projekter, for det første deri, at „Lille Belts Broen med tilhørende kostbare Anlæg“ kunde spares tilligemed „de forøgede Udgifter til Aarhusruten“ og for det andet ved, at Korsør—Kiel Ruten kunde inddrages.

Det er meget rimeligt, at alle de nævnte Besparelser i Nyanlæg og Drift kunne naas, deri er jeg enig med Opfinderne af Projekterne, men jeg adskiller mig fra dem deri, at jeg ikke kan betragte Gennemførelsen enten af den ene eller begge disse Planer som nogen heldig Løsning af Spørgsmaalet enten i økonomisk eller anden Henseende.

Ganske vist vil Forbindelsen Refsnæs—Hou blive meget værdifuld for en stor Del af Jylland, men da den allerstørste Del af Liniens eventuelle Trafik jo maa medføre en tilsvarende Formindskelse i Trafiken paa de nuværende Linier, saa vil Statskassens Fordel ved Anvendelsen af de 9 Mill. Kr. vist blive meget tvivlsom, og man vil neppe derved komme det forønskede finansielle Resultat synderlig nærmere.

Derimod vil en Forbindelse — som allerede ved Loven af 9de Februar 1866 har faaet Statens Stempel — over Syltholm—Femern ikke alene medføre alle de nævnte Besparelser, men tillige give flere meget væsentlige Fordele. Disse tør jeg dog i dette Tilfælde kun gøre en meget sammentrængt Henviisning til.

Gennem mange foreliggende statistiske Oplysninger er det blevet en fastslaaet Kendsgerning, at den aldeles overvejende Del af vor Trafik paa det europæiske Fastland gaar i sydvestlig Retning; af disse skal her kun anføres den af forhenv. Indenrigsminister Bardenfleth i Rigsdagstidende for 1898—99 (Tillæg A. Sp. 2739) givne Beretning, at der i 1897—98 befordredes via Vamdrup og Vedsted 97,000 rejsende og 121,700 Godstons, hvorimod der via Gedser, altsaa i sydøstlig Retning kun befordredes 21,200 rejsende og 2,000 Tons Gods. Alene denne Oplysning giver et tilstrækkeligt klart og godt Billede af Forskellen paa Strømmens Styrke i de to Retninger, men der er en til Vished grænsende Sandsynlighed for, at selv denne stærke Udvikling imod Sydvest vil tage yderligere Fart ved Aabningen af Syltholm—Femern Ruten, da denne vil faa saa store Fortrin for alle nu eksisterende Linier som følgende Sammenstilling viser:

Roskilde—Vamdrup	har en Længde af.....	30, ₆	Mil, deraf	3, ₈	Sø,
Roskilde—Kiel	— — — — —	28, ₅	— —	18, ₀₀	—
Roskilde—Warnemünde	— — — — —	25, ₀	— —	6, ₅	—
Roskilde—Femern	— — — — —	24, ₆	— —	3, ₀	—

Heraf fremgaar, at den sidstanførte Linie frembyder flere temmelig betydelige Fordele; én, at man der har langt den korteste og, i alle Henseender, bedste Søvej der kan findes, ikke alene paa nogen af de alt i Virksomhed værende Ruter, men i det hele taget mellem Kontinentet og Skandinavien, en anden deri, at Afstanden fra Udgangspunktet til den paagældende Grænstation ogsaa er kortere end nogen af de tre andre Liniers, og en tredje deri, at man ved Ankomsten til Femerns Kyst vil være de fleste af det vesteuropæiske Fastlands store Centrer meget nærmere end enten i Vamdrup eller Warnemünde.

Denne Forbindelse anbefaler sig desuden derved, at der ikke behøves at stilles forholdsvis store Krav i finansiell Henseende til Etableringen, idet der kun behøves at forlænge den til Rødby gaaende Bane med det korte Stykke ud til Syltholm og der at anlægge en Dampfærgehavn med nødvendige Færger.

Men selv et saa overordentlig stort Fremskridt paa Trafikvæsenets Omraade, som en direkte Forbindelse Orehoved—Syltholm vilde være, skal, efter Undersøgelser, foretagne paa Foranledning af Medlemmer i et af Folketingets Jernbaneudvalg, kunne faas for c. 9 Mill. Kroner, altsaa for en lignende Sum, som kræves alene til Gennemførelsen af Projektet Refsnæs—Hou; men hvilken af disse to Linier der vilde faa størst Betydning for Staten, saavel i økonomisk som i anden Henseende, derom vil Dommen, der fældes af upartiske Mænd, næppe være meget tvivlsom.

B. Tekniske og andre Spørgsmaal.

1. Anvendelsen af sværere Skinner og det engelske Befæstelsessystem.

Da det fra forskellige Sider i Kommissionen ^{er det} ~~var~~ blevet nævnt som en Mulighed, at der kunde opnaas Besparelse ved ligesom i England at benytte sværere Skinner og det der anvendte Befæstelsessystem, ^{der} ~~rettede man~~ en Anmodning til Indenrigsministeriet om at foranledige oplyst, hvilke Omkostninger der vilde være forbunden med at gaa over til at bruge 45 kg. Skinner paa de stærkest trafikerede Banestrækninger og 30 eller 37,5 kg. Skinner paa de andre Banestrækninger under Anvendelse af det engelske System for Skinnernes Befæstelse.

Ministeriets Svar paa denne Forespørgsel er aftrykt i Bilag A Side 153—157; det fremgaar af samme, at Bekostningen omtrentlig vil kunne anslaaes til 45 à 50 Mill. Kroner.

Sagen er ogsaa gjort til Genstand for Omtale i den foreliggende engelske Rejseberetning, se Bilag B. S. 63.

Sagen skal ikke her tages op til Behandling.

2. Antallet af Maskinuheld paa Statsbanerne.

Kommissionen har i en Skrivelse til Indenrigsministeriet udbedt sig Oplysning om

„Antallet af stedfundne Maskinuheld paa de danske Statsbaner sammenholdt med Antallet af kørte Lokomotivmil — samt; om muligt tilsvarende Oplysninger for de svenske, norske og württembergske Statsbaner og for London and North Western Banen.“

Herpaa har Indenrigsministeriet svaret ved Fremsendelse af to Skrivelser, fra Statsbanernes Generaldirektorat og sammes Maskinafdeling, ~~der findes aftrykte i Bilag A. S. 157—158.~~

Det fremgaar af disse Skrivelser, at Antallet af Maskinuheld paa de danske Statsbaner er en Del vekslende fra Aar til Aar, men i det hele aftagende. I 1894—95 forefaldt der saaledes 139 Uheld — svarende til 1 for hver 7652 Lokomotivmil; i det sidste Aar, hvorom Oplysninger meddeles, 1898—99, indtraf der kun 113 Uheld, svarende til 1 for hver 13041 Lokomotivmil.

Gennemsnitlig er der i de 7 Aar 1892—93 til 1898—99 indtruffet 109 Uheld om Aaret; da Middeltallet af Lokomotiver i disse Aar efter Statsbanernes Driftsberetninger har været 314, falder der altsaa i Gennemsnit omtrent 1 Uheld om Aaret paa hver 3 Lokomotiver.

Da det ikke har været muligt at fremskaffe de af Kommissionen ønskede tilsvarende Oplysninger fra fremmede Baner, brister imidlertid al Sammenligning, og det er derfor næppe muligt paa Grundlag af det forhaandenværende Materiale at danne sig en begrundet Mening om, hvorvidt Tallet af Maskinuheld paa de danske Statsbaner er stort eller lille. Og naar det i Maskinafdelingens Skrivelse om Uhedenes Art og Oprindelse kun kan oplyses, at af de 113 Uheld i 1898—99 skyldes 50 Brud paa Maskindele, „medens Resten fordeler sig paa forskellige andre Omstændigheder, saasom Mangel paa Omhu fra Personalets Side, herunder ogsaa en Del af de 24 Varmeløbninger, Naturforholdenes Indvirkning o. s. v.“ — ere disse Udtalelser ikke tilstrækkeligt klare til, at man af dem kan udlede bestemte Resultater.

Naar det i Maskinafdelingens Skrivelse udtales:

„at det ved Sagens Bedømmelse maa erindres, at den udstrakte Anvendelse af Forspand, som Fremførelsen af de svære Tog paa vore Baner nødvendiggør, rummer en stor Fare for Beskadigelse af Materiellet ved ophvirvlet Støv fra den lette Ballast“, skal Udvalgets Flertal (*Bluhme, Lunn, Rasmussen*) dertil bemærke, at Støv paa Banerne i vort Land jo er forsvindende mod de Masser af Støv, der i hedere og mindre regnfulde Egne af Sydeuropa hvirvles op af Togene, samt at den udstrakte Anvendelse af Forspand for svære Tog efter dets Mening er urigtig, idet en større Mængde mindre Tog vilde tilfredsstille Erhvervslivet bedre og ikke spænde Maskinmateriellets Ydeevne saa yderligt, som det i Følge de givne Oplysninger maa antages at være Tilfældet.

Udvalgets Flertal formener ogsaa, at Erhvervslivet yderligere vilde kunne støttes, naar nogle af den store Masse Ekstratog, som dagligt befare alle Baner, bleve gjorte til blandede Tog. For at lette dette kunde de blandede Tog have den Ret, at Passagererne maatte finde sig i, at Udstigning fandt Sted eventuelt paa Sidespor, saa at den tidsspildende Standsning ved Perronerne bortfaldt for disse Tog. Megen Lokaltrafik vilde paa den Maade kunne besørges uden Ulempe for Banerne og til Lettelse for Person- og Eksprestog. Efterhaanden som Banerne forsynes med Dobbeltspor, vil det selvfølgelig lettere naas at kunne dele de lange og svære Tog i flere mindre Tog.

Hertil bemærker Udvalgets Mindretal (*Meyer og Skovsted*), at det slutter sig til den Opfattelse, at Anvendelse af Forspandsmaskiner bør ske i saa ringe Omfang som muligt, hvad Statsbanernes Administration ogsaa har paabudt; men Mindretallet kan ikke tiltræde de øvrige, af Flertallet fremsatte Udtalelser.

3. Togenes Kørehastighed og Bekostningen ved en Forøgelse af samme.

Kommissionen har hos Ingenrigsministeriet udbedt sig Oplysning om,

„hvor meget hurtigere Togene med Anvendelse af det nuværende Materiel kunne gennemføres paa de forskellige Strækninger end for Tiden, samt om der vil være forbundet Omkostninger og da hvilke med en hurtigere Gennemførelse af Togene“.

Svaret herpaa er givet i en Skrivelse, der findes aftrykt i Bilag A Side 162—163. Det udtales heri, at Køretiderne for de enkelte Tog beregnes paa Grundlag af „Tabeller for Køretid“, der ere forskellige for de forskellige Banestrækninger (efter Sporstyrke, Stigningsforhold og Krumninger), men iøvrigt baserede paa de ved Politireglementet fastsatte Maksima for Gennemsnitshastighederne af Il-, Person- og Godstog. Til den saaledes beregnede Køretid føjes endnu Tillæg for: Igangsætning, Standsning, Krydsning, Gennemkørsel ved Stationer og for Togeekspeditionen paa de forskellige Stationer. Paa Grundlag af Tabellerne udregnes derefter den Belastning, som de forskellige Maskiner kunne trække paa de forskellige Banestrækninger, og Belastningen udregnes da saaledes, at „Maskinernes Trækkeevne udnyttes fuldt ud“.

Videre udtales det i Besvarelsen, at hvis Kørehastigheden skal forøges, da maatte dette naas ved:

1. en Formindskelse af Togenes Belastning ved Indlægning af flere Tog, eller
2. ved at forøge Trækkekraften ved Forspandsmaskiner, eller
3. ved at forøge Trækkekraften ved Anvendelse af stærkere Maskiner.

Statsbanerne anse det imidlertid ikke for muligt at vælge noget af disse Alternativer paa Grund af de dermed forbundne uforholdsmæssige Udgifter, hvis Størrelse dog selvfølgelig vil afhænge af det Omfang, hvori Foranstaltningen gennemføres (for hvormange og paa hvilke Strækninger), og hvilken forøget Hastighed man vilde tilstræbe.

1. 2. 3. Udvalget
Fjerde Udvalg har ogsaa om denne Sag delt sig i et Flertal og et Mindretal. Flertallet (*Bluhme, Lunn, Rasmussen*) mener, at Kørehastigheden paa vore Baner vistnok maatte kunne forøges, idet den Hurtighed, hvormed vore Tog fremføres, lader en Del tilbage at ønske, saa meget mere som Køretiderne, saaledes som disse af Banerne selv ere fastsatte, meget ofte ikke overholdes. Togforsinkelser ere ret hyppige, og dette er foruden i Kørehastigheden maaske ogsaa begrundet i den langsomme Ekspedition paa Stationerne, foraarsaget dels ved de Togførerne paalagte skriftlige Udarbejdelser og Udveksling af Dokumenter med Stationsforstanderne, der atter kan influere paa Togsikkerheden, dels ved Ekspeditionen af Rejsegods og ved Togførernes Pligt til at drage Omsorg for Passagerernes Ind- og Udstigning og lignende. Denne sidste Pligt kunde muligt indskrænkes, naar Publikum her i Landet efterhaanden blev vænnet til at hjælpe sig selv; Kupedørene maatte være lettere at aabne indvendigt fra; Trinbrædderne bedre anbragte; og navnlig burde paa alle Stationer Navnet være opslaaet tydeligt paa 3 Steder, nemlig for begge Stationsender og paa Midten, saa at enhver Passager, i det mindste om Dagen, kunde overbevise sig selv om, hvor han var. Om Natten kunde man i det mindste belyse et af Stationsnavnene tydeligt. Togføreren vilde derved kunne befris for at huske paa hver Passagers Udstigningssted.

Af de 3 fornævnte Alternativer, som Statsbanerne opstille for at opnaa hurtigere Kørsel, er Udvalget enigt med Banerne i at forkaste Nr. 2 og 3.

Derimod maa Flertallet i Modsætning til Statsbanerne holde paa Rigtigheden af at vælge det første Alternativ, at føre flere men mindre Tog over Banerne.

At gøre Togene saa store, at Maskinernes Trækkeevne som udtalt i Besvarelsen udnyttes fuldt ud, umuliggør at indhente Forsinkelser eller ved pludselige Tilfælde at kunne udvikle maaske paatrængende nødvendigt større Kraft. Smaa, men mange Tog er netop, hvad man ad Erfaringens Vej er kommen til i England (se Beretningen derfra). At Togene deles, kan ikke som af Generaldirektoratet hævdet betinge Nødvendighed af nogen stærk Materielforøgelse, idet Forspandsmaskinerne blive sjældnere og Antallet af Ekstratog færre. Kun paa stærkt trafikerede Baner vil man nødes til efterhaanden at lægge Dobbeltspor, hvad jo alt er paabegyndt. At Erhvervslivet vilde støttes mere ved mange smaa Tog fremfor ved enkelte svære er selvindlysende, og i Modsætning til Statsbanerne har Flertallet den Mening, at den hurtige Fremførelse af Togene let lader sig iværksætte med det nuværende Materiel, naar man gaar over til at føre flere og mindre Tog. Selve den Ting, at Togene skulle fremføres hurtigt og rettidigt, vil formentligt fremme Ekspeditionen paa Statsbanerne. Men dette bør ogsaa støttes ved, at Togføreren fritages for alt andet Arbejde end Billetteringen og Omsorgen for Togets Sikkerhed og rettidige Fremførelse.

Udvalgets Flertal skal herefter udtale, at det maa anses for heldigt, dels for at opnaa en hurtig Ekspedition af Togene paa Stationerne, dels for at tilvejebringe en Mulighed for hurtig Gennemførelse af flere Tog, naar Deling af Tog er ønskelig, at der stræbes hen til:

1. at man i saa stor Udstrækning, som Forholdene tillade det, indfører højere Perroner, som formentlig i væsentlig Grad ville fremme Besættelsen af Togene, samt paa anden Maade søger at lette Publikum Ind- og Udstigningen,
2. at man, ved paa 3 Steder paa Stationerne at opslaa Stationens Navn, nemlig ved begge Ender og paa Midten, gør det muligt for de rejsende at orientere sig paa en let Maade,
3. at Togene fremføres saa hurtigt som muligt mellem Stationerne,
4. at man ved at søge Midler til Anlæggelse af Dobbeltspor paa de Strækninger, hvor Trafiken har naaet et saadant Omfang, at en saadan Foranstaltning kan forsvares, gør det muligt at fremføre et større Antal Tog,
5. at Togførerne saavidt muligt fritages for andet Arbejde end at sørge for Togsikkerheden og Togets hurtige Fremførelse,
6. at Adgangen for Publikum til selv at kunne hjælpe sig ud og ind af Kupeerne lettes, og
7. at Indskrivning af Rejsegods sker under en saa let og simpel Form som muligt, eventuelt ogsaa ved Afskaffelse af det ved Loven af 24de April 1896 indførte Indskrivningsgebyr for Rejsegods.

Mindretallet (*Meyer og Skovsted*) kan ikke slutte sig til de af Flertallet fremførte Udtalelser angaaende forskellige Enkeltheder ved Driften, men skal dog ikke her nærmere imødegaa Flertallets Bemærkninger. Der vilde nemlig hertil udkræves en meget omstændelig Udvikling af de omhandlede Driftsforhold, og Mindretallet mener derfor at kunne indskrænke sig til at henholde sig til de af Statsbanerne gennem Ministeriet givne Oplysninger om de heromhandlede Forhold. X

4. De gældende Bestemmelser om indskrænket Billetsalg til visse Tog.

Herom har Kommissionen rettet en Forespørgsel til Ministeriet, hvis Svar er aftrykt i Bilag A. S. 163—167.

Udvalgets Flertal (*Bluhme, Lunn, Rasmussen*) har om dette Punkt bemærket, at det kan finde det rigtigt, at Statsbanerne, naar der virkelig er Trang dertil, søge at dele Trafiken ved at give Forbud mod Salg til enkelte Tog af Billetter til alle Stationer, men paa den anden Side mener Udvalget ogsaa, at saadant bør ske med en vis Begrænsning og saaledes, at Forbudene ikke blive virkningsløse.

Medens der herefter ikke vides noget at bemærke til de for Togene fra København (Tog 47, 65 og 83) udstedte Salgsforbud, maa man formene, at saadanne Forbud, som de, der efter Sommerkøreplanen for 1899 vare fastsatte for Benyttelsen af de to jydskke Tog 175 og 172 — hvilke Forbud dog ikke findes i den nugældende Køreplan paa Grund af de Ændringer, der ere foretagne ved samme — vare for vidtgaaende.

Disse Regler bevirkede nemlig, at en III. Klasses rejsende, der vilde benytte Toget Nr. 175 fra Skjørping til Aalborg, i Steden for en Billet Skjørping—Aalborg, Pris 65 Øre, maatte løse en Billet Skjørping—Sindal, Pris 2 Kr. 15 Øre. Forskellen var saaledes 1 Kr. 50 Øre. Naar man fra København i tilstrækkelig Grad kan hindre Benyttelsen af visse Tog ved et Tillæg af 50 Øre for III. Klasse, ja endnu mindre, kan det næppe være nødvendigt i Jylland at fastsætte et 3 Gange saa stort Tillæg til Opnaaelse af samme Øjemed.

Paa den anden Side vare de — nu ogsaa ændrede — Regler, der gjaldt for Tog 66, utilstrækkelige. Man forbyder ikke en rejsende at benytte et Tog fra Odense til København ved at udstede Forbud mod Salg af Billetter Odense—København til samme, naar den rejsende kunde omgaa Forbudet ved at løse en Billet til Hellerup, der ikke kostede mere end Billetten til København. Enten bør man her ophæve Forbudet eller, hvis der virkelig er Trang til Deling af Rejsestrømmen, udstede det saaledes, at det ikke kan omgaa.

I Slutningen af Ministeriets Svarskrivelse antydes det, at medens man ved Billetforbudet har naaet at dele Trafiken saaledes, at Togene hidtil have kunnet tilfredsstille Færdslen, er denne nu paa sine Steder stegen saa stærkt, at den Mulighed ikke er udelukket, „at man drives ind paa Spørgsmaalet om at udelukke III. Klasse fra Hurtigtogene“.

En saadan Foranstaltning vilde her i Landet dog næppe kunne gennemføres, uden at man samtidig forøgede Prisen betydeligt for I. og II. Klasses Billetter med Hurtigtogene, hvad der vilde formindske deres Passagerantal og samtidigt nødvendiggøre flere Persontog. Nærmere vil det ligge dels at dele Trafiken ved en hensigtsmæssig Linie over Kalundborg—Aarhus og dels ved paa passende Steder at indlægge Dobbeltspor. Ogsaa Gennemførelse af tidssvarende Forbindelser over Frederikshavn til og fra Gøteborg og Christiania vil muligt tage noget af den nuværende Trafik paa Sverige og Norge fra de sjællandske og fynske Baner (jfr. hvad der herom er bemærket foran paa Side 188 og 189).

Udvalgets Flertal maa bestemt udtale sig imod Afskaffelsen af III. Klasses Vogne i Hurtigtogene. Hvis Nødvendigheden absolut kræver det, maa man hellere forhøje Biletpriserne for Eksprestogene, saa at disse kun benyttes af saadanne rejsende, for hvem det er nødvendigt at komme hurtigst muligt frem. Iøvrigt mener Flertallet, at I. Klasses Kupeer burde afskaffes i alle andre Tog, der saaledes kun skulde føre II. og III. Klasses Vogne. III. Klasses Vogne burde da gøres bekvemmere, Antallet af Kupeer for Ikke-Rygere forøges, og Belysningen forbedres. Ved Opslag i selve Kupeerne burde Publikum gøres bekendt med Rygeforbudet.

Mindretallet (*Meyer og Skovsted*) skal, da de paaankede Bestemmelser nu ere ændrede og saaledes have tabt al aktuel Interesse, indskrænke sig til at udtale, at det deler Flertallets Anskuelse angaaende Ønskeligheden af Afskaffelsen af I. Kl. Kupeer paa Sidebaner, Lystbaner og i blandede Tog, men at det iøvrigt ikke formaar at overse den finansielle Virkning af Flertallets Forslag og Ønsker vedrørende Materiellet og dets Anvendelse og derfor ikke tør fremkomme med nogen Indstilling derom.

5. De forholdsvis faa Tog, der standse ved Landstationerne i Nord- og Vestjylland.

Ogsaa om denne Sag har Kommissionen rettet en Forespørgsel til Indenrigsministeriet, hvis Svar er aftrykt i Bilag A. S. 159—162.

Kommissionens 4de Udvalg har i Hovedsagen været enigt i de almindelige Betragtninger, som anstilles i denne Svarskrivelse, og navnlig i den, at Fjerntrafiken, naar den har naaet en passende Størrelse, bør betjenes ved særlige gennemkørende Tog, medens Nærtrafiken da besørges af Tog, som holde ved alle Stationer. Men Udvalgets Flertal (*Bluhme, Lunn, Rasmussen*) kan ikke være enigt i, at den Fjerntrafik, som bevæger sig over Strækningerne Aalborg—Randers og Ringkøbing—Lunderskov, har naaet en saadan Størrelse, at det kan være nødvendigt

her at føre henholdsvis 3 og 2 Tog igennem uden Standning, hvorved de rejsende til og fra Landstationerne, som ville foretage længere Rejser, henvises til flere Timers Ophold paa en Mellemstation. I det hele bør Køreplanen saa vidt gør ligt overalt lægges saaledes, at Lokaltogene faa hurtigst mulig Tilslutning til Fjerntogene. Mindretallet (*Meyer og Skovsted*) mener, at saadant ofte kan være vanskeligt nok paa de Strækninger, hvor Toggangen er mindre tæt, med mindre der indlægges nye Tog, til hvilke der ellers ikke haves Trang; det tror derfor, at Itogene paa saadanne Strækninger bør holde ved saa mange Stationer som muligt og som Regel mindst hver 3die Mil.

Hele Udvalget henleder Opmærksomheden paa, at medens de daarligst stillede Egne have fra 0 til 2 à 3 Eksprestog med kun 8 à 9 Lokaltog, have de heldigst stillede Egne af Landet fra 7 til 10 Eksprestog og fra 12 til 15 Lokaltog. Vel kan nu Togantallet ikke være lige stort overalt, men det vilde dog være ønskeligt, om Erhvervslivet kunde stilles noget mere ligeligt Landet over, og dette kunde muligt naas ved paa sine Steder at indføre de i Udlandet kendte „Omnibustog“, der i det væsentlige ere indrettede efter samme Princip som det, der anvendtes paa den tidligere Dampsporvognsline paa Strandvejen. Et Forsøg i saa Henseende burde vistnok foretages.

6. Fordelingen af Personvognsmateriellet mellem Landsdelene m. m.

Da man i Kommissionen havde det Indtryk, at det ældre og tarveligere Materiel anvendes i højere Grad i Jylland end paa Øerne, rettede man en Forespørgsel herom til Ministeriet, hvis Besvarelse er aftrykt i Bilag A S. 167—168. Det søges i denne paavist, at Anker i saa Henseende ere uberettigede, da hver Landsdel ved Banernes Sammenslutning beholdt sit Materiel, og Nyanskaffelserne ere komne begge Landmaader lige meget til Gode. Dog findes der af Hensyn til det større Antal rejsende i de gennemgaaende Tog en Del flere Bogievogne i det sjællandske end i det jydsk Distrikt.

Kommissionens 4de Udvalg har endvidere henledet Opmærksomheden paa Spørgsmaalene om en god Belysning af Kupeerne og gode Klosetforhold i Togene, navnlig ogsaa for III. Klasses rejsende.

Endvidere har Udvalget ogsaa stærkt fremhævet Kravet om, at Billettering fra Trinbrædderne bør afskaffes.

Endelig fremsætter *Bluhme* med Hensyn til Banernes Brændselsforbrug følgende Bemærkninger:

Som bekendt bruges der nu paa vore Baner overalt Kul. Istedetfor ved hver Station at lade Forstanderen forsyne sig billigst muligt med Egnens Brændsel, forskrives dette nu fra England, og fra Importhavnen fare store Vognladninger med udenlandsk Brændsel til alle Stationer paa samme Tid som Erhvervslivet idelig fører Klager over manglende Godsvogne. Det vilde være ønskeligt, at Banerne skred til Forsøg med Tørv til Lokomotiverne, eventuelt i Form af Tørvebriketter, saa at Landets Rigdom paa Moser udnyttedes, og at Landets hele Erhvervsliv ikke skulde udsættes for alvorlige Kalamiteter, hvis en evropæisk Krig umuliggjorde Kultilførsel. De sidste Aars Begivenheder have, saa synes det, vist det berettigede i at henlede Regeringens og Lovgivningsmagtens Opmærksomhed paa denne Sag.

7. Statsbanernes Anskaffelser.

Kommissionen har hos Indenrigsministeriet søgt Oplysning om:

„Reglerne for og den Fremgangsmaade, som benyttes ved Anskaffelser til Statsbanedriften af fast og rullende Materiel, derunder af Maskiner, samt ved Indkøb af Forbrugsgenstande og af Raamaterialier, derunder Oplysning om, hvem der forestaar disse Anskaffelser, hvor ofte de foregaa, efter hvilke Regler Udskydelse af gammelt og Fordeling af nyt foregaa, hvorledes der gaas frem med Udbydelser, og da navnlig i hvilken Udstrækning Konkurrence benyttes, samt hvem der gives Adgang til Konkurrencen, Oplysning om disse Anskaffelser i de seneste Aar, samt hvor stort Materiellet var den 31te Marts 1899“.

Af Ministeriets Besvarelse af disse Spørgsmaal, se Bilag A. Side 144—153, fremgaar det, at Statsbanerne ved deres Anskaffelser benytte følgende Fremgangsmaader:

1. Offentlig Licitation;

denne benyttes især ved Anskaffelse af Genstande, der enten ere af en Kvalitet og Art, der almindelig gaa i Handelen eller som kunne forfærdiges paa almindelige Værksteder eller Fabriker her i Landet, og af saadan Beskaffenhed, at Varernes Kvalitet uden Vanskelighed lader sig bedømme, særligt alle Raamaterialer og Haandværkerarbejder.

2. Bunden Licitation;

denne benyttes ved Anskaffelse af de vigtigere Genstande, hvor det er af Betydning at skaffe sig 1ste Klasses Produkt, saasom Lokomotiver, Vogne, disses Dele og lignende, og hvor man ved Henvendelse til 1ste Klasses Firmaer søger en Garanti, som vanskeligt kan naas gennem den offentlige Licitation; Ministeriet afgør, til hvilke Firmaer Henvendelsen skal ske.

3. Køb hos bestemte Firmaer;

denne benyttes, hvor man erfaringsmæssigt, tildels gennem Licitationer, ved, hvorfra der faas de billigste og bedste Varer, f. Eks. Akkumulatorer, Murbuesten, Cylinderolie, Gummivarer o. lign. Generaldirektoratets Approbation udfordres til disse Anskaffelser.

Udvalget har i sin Betænkning udtalt, at det i al Almindelighed kan anerkende det rigtige og hensigtsmæssige i den af Statsbanerne saaledes fulgte Fremgangsmaade.

Paa den anden Side mener Udvalget dog, at det turde være formaalstjenligt ikke absolut at fastslaa Nødvendigheden af offentlig Licitation for de under Punkt 1 indbefattede Anskaffelser; særlig tænkes her paa alt vedrørende Haandværks- og Fabriksarbejde. Erfaringen har nemlig vist, at de bydende efterhaanden fristes til saa lave Bud, at det ikke mere bliver muligt at levere gode Materialier eller godt Arbejde. Haandværksarbejdet synker i Kvalitet, og samtidig bliver let den Pris, som maa betales af Statsbanerne, uforholdsmæssig høj, uden at dette kommer den paa-gældende Leverandør tilgode, idet det har vist sig, at der ved saadanne offentlige Licitationer kan dannes Ringe, hvor det bestemmes, at til alle Bud skal lægges en bestemt Sum, hvilken Sum da den, hvem Leverancen tilslaas, skal udbetale til Deling mellem samtlige øvrige licitationsbydende.

Ved virksom Kontrol er det vel muligt at sikre sig mod absolut slet Arbejde, men enhver Kontrol er vanskelig overfor Præstationer, der vel kunde være slettere, men dog ikke ere saa gode, som de burde være, og hvilke man i mange Tilfælde nødes til at antage.

Licitationerne sætte Præmie paa Middelmaadigheden, idet de dygtige og solide Haandværkere og Fabrikanter enten holde sig borte fra Licitationerne eller ligefrem tvinges til at nedsætte Arbejdets Kvalitet. Der klages derfor ofte i Haandværkerkredse over Licitationsprincippet ved offentlige Arbejder, og uden at Udvalget tør anbefale at afskaffe det, mener det dog at burde anbefale Afveksling, saasom med bunden Licitation eller Henvendelse til bestemte Firmaer for vigtige eller større Arbejder, og saaledes, at offentlig Licitation kun anvendes overfor Handelsvarer og Raaprodukter, eller hvor en virksom Kontrol kan føres med de tilbudte Ydelser fra Haandværk og Industri.

Udvalget fremhæver sluttelig Ønskeligheden af, at Arbejdet for Statsbanerne saa vidt muligt og i saa stor Udstrækning som muligt sikres den indenlandske Industri.

Saaledes afgives nærværende Betænkning.

København, den 15de Juni 1901.

H. N. Hansen.

N. Andersen.	Berntsen.	E. Bluhme.	N. B. Breinholt.	P. Christensen.
Guldbrandsen.	Gustav Hansen.	H. C. Hansen.	G. Koch.	Villars Lunn.
Madsen-Mygdal.	N. Meyer.	Philipsen.	L. Rasmussen.	C. O. Rimestad.
	Skovsted.	H. Tolderlund.		

N. J. U. Andersen.



TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

