

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*

BETÆNKNING

AFGIVEN AF

STATSBANEUDVALGET

AF 1911

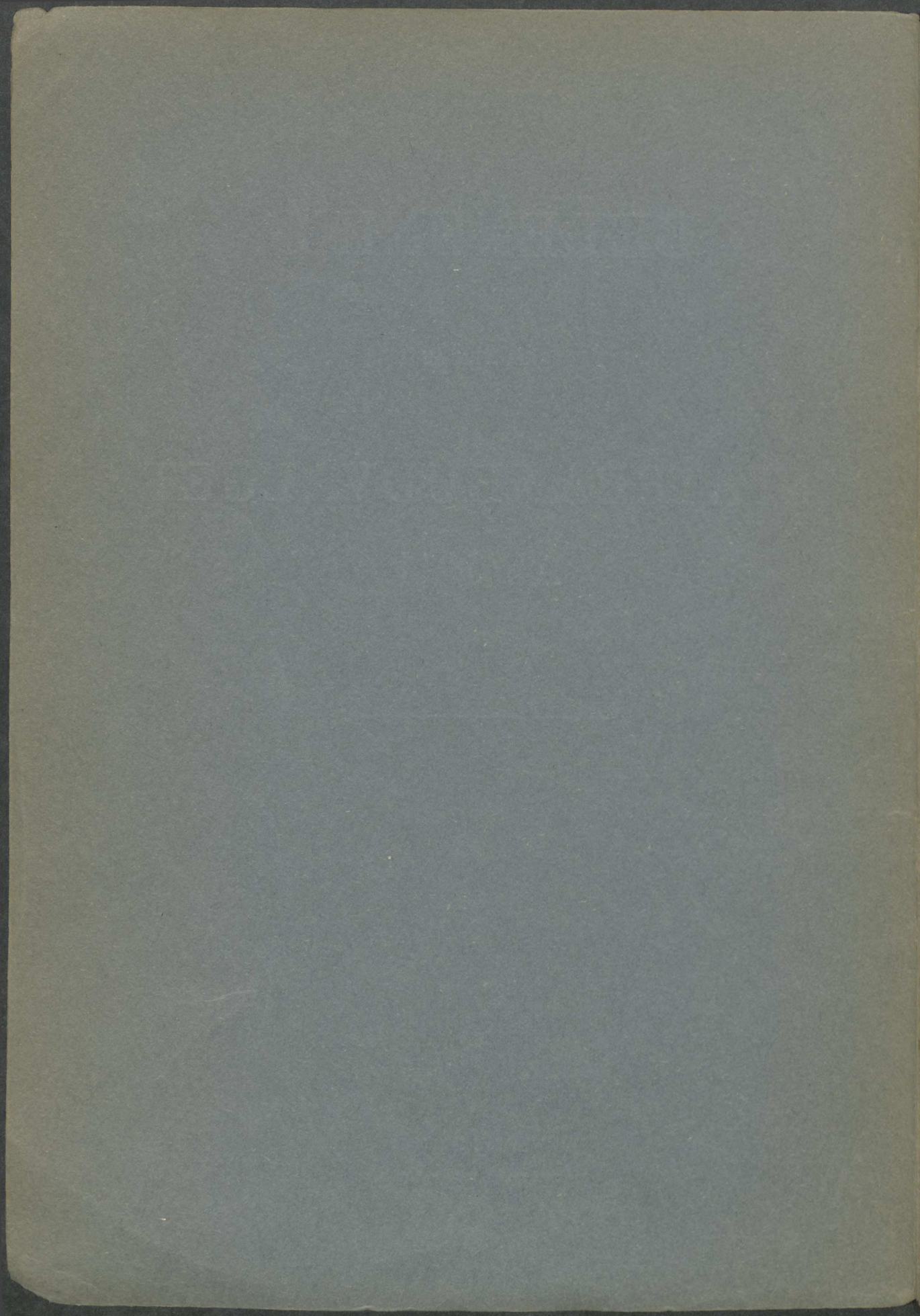
TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

KØBENHAVN

TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S

1913

6251 L Bet- og
Danmark (koll.)



BETHLEHEM

STANLEY D. VAUGHAN

AT 1911



TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

BETÆNKNING

AFGIVEN AF

STATSBANEUDVALGET

AF 1911



KØBENHAVN

TRYKT HOS J. H. SCHULTZ A/S

1913

TEKNISK BIBLIOTIK
Danmarks tekniske Højskole

BETÆNKNING

AF

STATSBANEUDVALGET

AF 1911



AF 1911

STATSBANEUDVALGET

1911

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Udvalgets Nedsættelse, Opgave og Virkemaade m. v.....	1— 7
I. Statsbanernes Styrelsesform m. v.	9—64
A. Statsdrift eller Privatdrift	11
B. Statsbanernes nuværende Styrelsesform og Spørgsmaalet om Ønskeligheden af Ændringer i samme	11—49
1. <i>Statsbanernes Forhold til Rigsdagen m. m.</i>	11—13
2. <i>Forholdet til Ministeriet</i>	13—17
3. <i>Statsbanernes Driftsledelse</i>	17—43
a. <i>Hovedstyrelsen</i>	17—20
b. <i>Afdelingerne</i>	20—33
I. <i>Trafikafdelingen</i>	22—23
a. <i>Trafikledelsen i Almindelighed</i>	22
b. <i>Statsbanernes Rejsebureauer</i>	22—23
II. <i>Baneafdelingen</i>	23—25
a. <i>Den egentlige Banetjeneste</i>	24
b. <i>Telegraf- og Signalvæsenet</i>	24—25
III. <i>Maskinafdelingen</i>	25—28
a. <i>Den egentlige Linietjeneste</i>	27
b. <i>Statsbanernes Værksteder</i>	27—28
IV. <i>Regnskabsafdelingen</i>	29—33
a. <i>Hovedbogholderiet</i>	29
b. <i>Kassevæsenet</i>	29—30
c. <i>Kassekontrollen</i>	30
d. <i>Revisionen, se nedenfor Afsnit 5.</i>	
e. <i>Billet- og Blanketforvaltningen</i>	30—31
f. <i>Tarifkontorerne, Behandling af Erstatningssager</i>	31
g. <i>Statistisk Kontor</i>	31—32
h. <i>Hoved-Materialforvaltningen</i>	32—33
c. <i>Distriktsledelsen</i>	33—42
I. <i>Trafikledelsen</i>	36—38
II. <i>Banetjenesten</i>	39—41
III. <i>Maskintjenesten</i>	41—42
IV. <i>Regnskabsvæsenet</i>	42
d. <i>Almindelige Bemærkninger vedrørende Driftsledelsen</i>	42—43
4. <i>Ledelsen af ny Statsbaneanlæg</i>	43—46
5. <i>Revisionen</i>	47—49

	Side
C. Lønningsspørgsmaal m. v.	51— 60
1. <i>Udvalgets Lønningsforslag</i>	51— 54
2. <i>Forslag til Ophævelse af Bestemmelserne om Tjenestemænds Andel i Statsbanernes Driftsudbytte</i>	54— 56
3. <i>Andragender</i>	56— 60
D. Spørgsmaalet om Oprettelse af et Jernbaneraad	61— 64
 II. Virksomheden ved Statsbanerne	 65—129
A. Om Forrentningen af den i Statsbanerne anbragte Kapital og om de almindelige Krav, som maa stilles til Statsbaneledelsen m. m.	67— 70
B. Forskellige Spørgsmaal vedrørende Statsbanerne i deres Helhed	71— 85
1. <i>Anlæg af ny Statsbaner og Udvidelse af bestaaende Statsbaneanlæg</i>	71— 73
2. <i>Angaaende de af Statsbanerne lejede Lokaler og Arealer samt Dispositionen over de Statsbanerne tilhørende Bygninger og Arealer, som ikke anvendes til Driftens Brug</i>	73— 78
3. <i>Spørgsmaalet om Statsbanernes Erhvervelse af Imprægneringsanstalterne ved Køge og Horsens Havne</i>	78— 80
4. <i>Om Statsbanernes Fremgangsmaade ved Anskaffelse af Kul, Cinders o. l. og Licitationsbetingelserne vedrørende saadanne Anskaffelser</i>	80— 83
5. <i>Statsbanernes Udgifter til Tryksager</i>	83— 85
C. Spørgsmaal vedrørende Trafikafdelingen	86— 95
1. <i>Trafikafdelingens Virksomhed, Statsbanernes Køreplan m. v.</i>	86— 89
2. <i>Udkørsel af Stykgods ved Statsbanernes Foranstaltning</i>	89— 90
3. <i>Garderober ved Statsbanestationerne</i>	90— 91
4. <i>Statsbanernes Depoter for glemte Sager</i>	91— 92
5. <i>Ishusene ved Statsbanestationer</i>	92
6. <i>Restaurationsforhold ved Statsbanerne</i>	92— 95
D. Spørgsmaal vedrørende Baneafdelingen	95—106
1. <i>Banernes Bygning og Vedligeholdelse</i>	95— 96
2. <i>Banernes Udgifter til Vedligeholdelse af Hegn og Bevogtning af Overkørsler</i>	96—101
3. <i>Betingelserne for Etablering af offentlige Sidespor samt for Oprettelse af Billetsalgssteder og Holdepladser</i>	101—105
4. <i>Vilkaarene for Anlæg af private Sidespor til Statsbanerne</i>	105—106
5. <i>Statsbanernes Udgifter til Plantninger</i>	106

	Side
E. Spørgsmaal vedrørende Maskinafdelingen	107—115
1. Virksomheden i Statsbanernes Værksteder m. v.	107—113
2. Driftsmateriellet og dets Udnyttelse.....	114—115
a. Lokomotiver og Vogne	114
b. Færger og Skibe	115
F. Regnskabs- og Tarifvæsenet.....	116—129
1. Statsbanernes Regnskabs- og Kassevæsen	116—127
a. Den nuværende Ordning	116—120
b. Udvalgets Bemærkninger og Forslag til Ændringer	120—127
2. Statsbanernes Takster	127—129
 III. Statsbanernes Forhold til Told-, Post- og Telegraf- væsenet	 131—140
 IV. Statsbanernes Forhold til Privatbaner.....	 141—142
 V. Særlige Spørgsmaal vedrørende Statsbanernes Tjenestemænd	 143—154
A. Sygekasserne for Statsbanepersonale.....	145—153
B. Auditøren ved Statsbanerne	154



Udvalgets Nedsættelse, Opgave og Virkemaade m. v.

Udvalget er nedsat i Henhold til Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder af 17. Juni 1911 saalydende:

»I Overensstemmelse med derom i afvigte Rigsdagssamling ved Behandlingen af Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster fra forskellige Sider udtalt Ønske har Ministeriet besluttet at nedsætte et Udvalg til Overvejelse af en mere hensigtsmæssig Ordning af Statsbanernes Styrelsesform og Drift, derunder Anlæg af ny Statsbaner.

Da Ministeriet vilde sætte Pris paa at kunne drage Nytte af Hr. Etatsraadens sagkyndige Bistand i denne Sag, skal man tjenstligst anmode Dem om som Formand at ville lede Udvalgets Arbejder.

Det bemærkes, at Udvalgets øvrige Medlemmer ville blive følgende: Folketingsmand, Hypotekbankdirektør *P. T. Nielsen*, Folketingsmand, Bygmester *J. Andersen*, Folketingsmand *L. Dinesen*, R. af Dbg., Folketingsmand, Etatsraad *Hammerich*, R. af Dbg., Dbmd., Folketingsmand, Forretningsfører *Chr. Rasmussen*, Landstingsmand, Direktør *Jørgen Berthelsen*, R. af Dbg., Landstingsmand, Konsul *Hey*, Komd. af Dbg., Dbmd., Ingeniør *Raben*, R. af Dbg., Konsul *C. Cloos*, R. af Dbg., Dbmd. af Frederikshavn og Fabrikant *H. Vestesen*, R. af Dbg., Aarhus.

Det tilføjes, at man har underrettet Udvalgets øvrige Medlemmer om, at de fra Dem ville modtage Meddelelse om Udvalgets Sammentræden, i hvilken Henseende De bedes foranstalte det fornødne.

Th. Larsen.

G. Giødesen.

Herr Etatsraad, Driftsdirektør *Kier*,
R. af Dbg., Dbmd.»

Den 29. Juni 1911 afholdt Udvalget et konstituerende Møde i København, i hvilket bl. a. besluttedes en Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder med det Resultat, at Generaldirektionen for Statsbanerne gjordes bekendt med, at der tilkom Udvalget Myndighed til at begære sig meddelt alle fornødne Oplysninger, samt at det

vilde være at bringe til Kundskab for Statsbanernes Tjenestemænd, at man maatte anse det for ønskeligt, at hver især af disse, der maatte kunne meddele Udvalget Oplysninger, som formentes at være af Interesse for sammes Virksomhed, tilstillede Udvalget saadanne Oplysninger.

Der er ikke sket nogen Forandring i Udvalgets Sammensætning, og dette har saaledes bestaaet af følgende 11 Medlemmer:

Etatsraad, Driftsdirektør *Kier*, Formand,
Folketingsmand, Bygmester *J. Andersen*,
Landstingsmand, Direktør *Jørgen Berthelsen*,
Konsul *C. Cloos*,
Folketingsmand *L. Dinesen*,
—, Etatsraad *Hammerich*,
Landstingsmand, Konsul *Hey*,
Folketingsmand, Hypotekbankdirektør *P. Th. Nielsen*,
Ingeniør *Raben*,
Folketingsmand, Forretningsfører *Chr. Rasmussen* og
Fabrikant *H. Vestesen*.

Som Sekretær for Udvalget har fungeret nuværende Kontorchef i Ministeriet for offentlige Arbejder *Frederik V. Petersen*.

Foranledningen til Udvalgets Nedsættelse blev given ved Rigsdagens Forhandlinger vedrørende det i Rigsdagssamlingen 1910—11 af Regeringen forelagte Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster. Ved Bestemmelsen af den Udvalget forelagte Opgave har det derfor været naturligt med Udtrykkene i Ministeriet for offentlige Arbejders foran citerede Skrivelse at sammenholde de Udtalelser angaaende Nedsættelse af Udvalget, som ere fremkomne ved Behandlingen af fornævnte Lovforslag (se Rigsdagstidende for 1910—11, Folketingets Forhandlinger, Sp. 4626—27, 6343—48 og 6620—22, Landstingets Forhandlinger, Sp. 1481, 1488, 1495 og 1508—09, samt Tillæg B, Sp. 1430—31 og 2363). Udvalgets Opgave angives i Ministeriets Skrivelse at være at overveje Tilvejebringelsen af en mere hensigtsmæssig Ordning af Statsbanernes Styrelsesform og Drift, derunder Anlæg af ny Statsbaner. Disse Udtryk, som stillede Udvalget særdeles frit overfor den nærmere Bestemmelse af Virksomhedens Omfang, har Udvalget i Overensstemmelse med de foran ommeldte, i Rigsdagen fremsatte Udtalelser forstaaet saaledes, at det paahvilede Udvalget at fremsætte Forslag, sigtende til Tilvejebringelse af en mere forretningsmæssig, økonomisk og udbyttegivende Drift af Statsbanerne gennem en hensigtsmæssig Omordning af disses Styrelsesform og praktiske Reformers af deres Driftsforanstaltninger. Hvad angaar Tilføjjelsen: »derunder Anlæg af ny Statsbaner« i Ministeriets oftnævnte Skrivelse, har Udvalget opfattet denne som refererende sig saavel til Ordningen af Statsbanernes Styrelsesform som til disses Drift, saaledes at Udvalgets Opgave i Henseende hertil maatte være dels at fremsætte Forslag til en endelig Ordning af Ledelsen af ny Statsbaneanlæg, dels at tage under Overvejelse, hvorvidt Statsbandedriftens Krav og Hensyn til en god Økonomi maatte kræve Reformers — større eller mindre — i de hidtil anvendte Fremgangsmaader ved Gennemførelsen af ny Statsbaneanlæg. Man har derimod anset det for liggende udenfor Udvalgets Opgave at undersøge, hvorvidt det maatte kunne anbefales at fremkomme med Lovforslag om Tilvejebringelse

af ny Jernbaner (Statsbaner eller private Jernbaner), og man har derfor kun beskæftiget sig med et enkelt herhen hørende Spørgsmaal (om Forlængelse af Slangerupbanen m. v.), angaaende hvilket en Erklæring fra Udvalget er begært af Ministeriet for offentlige Arbejder ved Skrivelse af 7. Maj 1912 saalydende:

»Til Statsbaneudvalget af 1911.

Ved at fremsende hosfølgende Sag angaaende et fra Slangerupbanens Bestyrelse fremkommet Andragende om Tilvejebringelse af Lovhjemmel for Meddelelse af Eneretsbevilling paa en Forlængelse af bemeldte Bane fra Slangerup til Frederiksværk samt angaaende det i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 6 Nr. 6 ommeldte Jernbaneanlæg fra Frederiksværk til Hundested skal man meddele, at Ministeriet efter Omstændighederne vilde sætte Pris paa at modtage en Udtalelse fra Udvalget angaaende denne Sag.

Med Svaret bedes det indsluttede tilbagesendt hertil.

Th. Larsen.

P. Nørgaard.

Angaaende den her ommeldte Sag har Udvalget afgivet særlig Betænkning den 20. September 1912.

Foruden det foran ommeldte konstituerende Møde har Udvalget afholdt ialt 52 Møder, hvorhos der har været afholdt adskillige Underudvalgsmøder. Man har endvidere foretaget en Række stedlige Undersøgelser.

For at blive bekendt med de Anskuelser om Statsbanernes Forhold og Trangen til Ændringer i disse, som maatte være raadende indenfor Statsbanernes Generaldirektion og iøvrigt blandt Banernes Tjenestemænd, rettede man først Opfordringer til en stor Del af de paagældende om at ville udtale sig overfor Udvalget, hvilke Opfordringer beredvilligt bleve imødekomne af alle vedkommende, idet saavel Generaldirektøren for Statsbanerne og hver enkelt af Direktørerne som adskillige andre, saavel over- som underordnede, Tjenestemænd ved Statsbanerne ere komne til Stede ved Møder, som Udvalget har afholdt, og udførligt have udtalt sig saavel om Statsbanernes Styrelsesform som om mange andre Spørgsmaal vedrørende Anlæg og Drift af Statsbanerne. Paa Udvalgets Foranledning blev det derhos tilkendegivet de ved Statsbanerne ansatte, at der vilde blive givet alle, som maatte ønske det, Adgang til at udtale sig om Forholdene overfor Udvalget, og enhver, der har ytret Ønske i saa Henseende, har ogsaa faaet Lejlighed til at udtale sig saavel mundtligt som skriftligt. Udvalget har ved Udarbejdelsen af sine Forslag taget Hensyn til de fra Tjenestemændene fremkomne Udtalelser, men man har ikke anset det for rigtigt at referere de enkeltes Udtalelser. Det ikke ubetydelige Materiale, som ad de anførte Veje er tilgaaet Udvalget, har været Genstand for Drøftelser

i de af samme afholdte Møder. Til yderligere Bearbejdelse af en Række af de foreliggende Spørgsmaal har der været nedsat Underudvalg, dels til Behandling af større Grupper af Sager af visse Arter, dels til Undersøgelse af enkelte mere specielle Spørgsmaal. Disse Underudvalg have været følgende:

a. almindelige:

1. vedrørende Organisation, Regnskabsvæsen og Revision m. v. (Konsul *Hey* og Folketingsmand *P. Th. Nielsen*),
2. vedrørende Trafikvæsen (Landstingsmand *Jørgen Berthelsen* og Konsul *Cloos*),
3. vedrørende Banebygning, derunder Nyanlæg m. v. (Folketingsmændene Bygmester *J. Andersen*, *L. Dinesen* og Etatsraad *Hammerich* samt Ingeniør *Raben*),
4. vedrørende Maskinvæsen (Folketingsmand *Chr. Rasmussen* og Fabrikant *H. Vestesen*) og
5. vedrørende den endelige Redaktion af Betænkningen (*Jørgen Berthelsen* og *L. Dinesen*).

Som Formand for alle disse Underudvalg har fungeret det samlede Udvalgs Formand, Etatsraad *Kier*.

b. specielle:

1. vedrørende Statsbanernes Forhold til de private Jernbaner (*Cloos*, *Hey*, *P. Th. Nielsen* og *Raben*),
2. vedrørende Restaurationshold ved Statsbanerne, Garderobes ved Stationerne, Overenskomster med Vognmænd m. v. (*Jørgen Berthelsen*, *Cloos* og *Hey*) og
3. vedrørende Statsbanernes Sygekasser (*J. Andersen*, *Jørgen Berthelsen*, *P. Th. Nielsen* og *Chr. Rasmussen*).

Til Vejledning ved Fremsættelsen af Forslag til en eventuelt fornøden Omordning af Statsbanernes Regnskabsvæsen har Medlem af Udvalget, Landstingsmand, Konsul *Hey*, ved en Rejse til Preussen indhentet Oplysninger om, hvorledes Forholdene i saa Henseende dersteds ere ordnede saavel ved en Centraldirektion som paa en Statsbanestation.

Ogsaa i andre Retninger har Udvalget haft sin Opmærksomhed henvendt paa Forholdene i andre Lande, særlig i Sverige, Norge og Tyskland, specielt Bayern, hvis Administrationsordning i Hovedtrækkene svarer til den nedenfor af Udvalget foreslaaede. Angaaende Forholdene i Sverige og Norge skal fremhæves, at Administrationsordningen i disse Lande dannede Forbilledet for den for Tiden her i Landet gældende Ordning; begge Steder er man imidlertid siden hen naaet til Erkendelse af Manglerne ved en Styrelse gennem et Kollegium. I Sverige er den øverste Ledelse af Statens Jernbaner ved kgl. Instruktion af 31. December 1907 lagt i Hænderne paa en enkelt Mand, Generaldirektør, ved hvis Side staar en Overdirektør, Souschef, og under hvis Overledelse Statsbanerne ere inddelte i Distrikter, der hver især forestaas af en Distriktsforvaltning, bestaaende af en Distriktschef som Leder samt en Banedirektør, en Maskindirektør og en Trafikdirektør. I Norge er der i den allerseneste Tid vedtaget en Nyordning, hvorefter Forvaltningen af Statsbanerne i Hovedsagen sker ved Distriktschefer under overordnet Ledelse af Hovedstyret for Statsbanerne, som igen sorterer under det kongelige Departement for de offentlige Arbejder. Forberedelse af ny Anlæg og Gennemførelse af saadanne sker under den samme overordnede Ledelse. Hovedstyret for Norges Statsbaner bestaar af en Generaldirektør og fire ham bistaaende Jernbanedirektører. Ved Hovedstyret ansættes 3 Underdirektører, der fungere som Stedfortrædere for Jernbanedirektørerne. Visse Sager (bl. a. Disciplinærsager, Sager om Udnævnelser, Afskedigelser

og Forflyttelser m. m.) behandles i Møde af Hovedstyret, som kan tiltrædes af to af Stortinget valgte Medlemmer.

Med Hensyn til de Synspunkter, som have været ledende for Udvalgets Virksomhed og de nedenfor fremsatte Forslag og Henstillinger bemærkes:

Driften af Statsbanerne er en Forretningsvirksomhed, Befordringsentreprise, der ligesom de af private drevne Erhvervsvirksomheder maa ledes efter praktiske og hensigtsmæssige Metoder for at kunne virke tilfredsstillende først i Henseende til Betjening af Forretningens Kunder, dernæst med Hensyn til Opnaaelsen af et efter Forholdene passende økonomisk Udbytte af Driften for Ejeren af Virksomheden, alt selvfølgelig under fornøden Hensyntagen til Driftssikkerheden.

Den første og væsentlige Betingelse for Tilvejebringelse af en tilstrækkelig Forrentning af den i Virksomheden bundne Kapital er, at Etableringsudgifterne have været holdte indenfor rimelige Grænser, med andre Ord, at den Bekostning, der har været anvendt paa de til Virksomheden hørende faste Anlæg samt paa dennes Driftsmateriel m. v., staar i naturligt Forhold til den Avance, som kan udvindes af Driftsvirksomheden. Man maa derfor advare mod den Tendens, som ved Lejlighed har givet sig tilkende, hvor Anlæg have skullet udføres og Anskaffelser foretages for Statens Regning, til at udsøge de kostbareste Materialier, de mest monumentale Konstruktioner og det mest bekostelige Befordringsmateriel. En saadan Fremgangsmaade ved Varetagelsen af Statens Interesser i de omhandlede Retninger er lidet heldig, da det tværtimod bør være Formaålet ligesom i private Virksomheder at afpasse Kravene til Konstruktionernes Størrelse og Omfang m. v. samt til Materiellets Art og Udstyrelse efter de stedlige Forhold samt efter den Udsigt, som haves til Forrentning af den i Virksomheden bundne Kapital.

Kravene til Driftsvirksomheden fra Kundernes og fra Statens egen Side maa i alt væsentligt blive de samme. Af Kunderne maa det kræves, at Virksomheden ledes saa simpelt og med saa lidt Omsvøb som muligt; men fra Statens Side maa Fordringerne gaa i samme Retning, da en simpel og lidet omstændelig Betjening af Kunderne netop ogsaa vil være mindre bekostelig end en vidtløftig; den vil derhos, naar der træffes de fornødne praktiske Foranstaltninger, kunne være mindst ligesaa betryggende for begge Parter. Betingelserne for en hensigtsmæssig Drift af Statsbanerne ere i høj Grad afhængige af den ved Lovgivningen fastsatte Styrelsesform, og allerede af denne Aarsag maatte Udvalgets Opmærksomhed i første Række være henvendt paa en Undersøgelse af, hvorvidt Statsbanernes nuværende Styrelsesform kan anses for fyldestgørende, og i benægtende Fald af, hvilke Fordringer der maatte stilles til en Ordning, som kunde antages for mere egnet til at vække Tilfredshed.

Det første Spørgsmaal kan besvares med en Henvisning til, at det vistnok maa regnes for almindeligt erkendt blandt Publikum, og efter de Udtalelser, der ere fremkomne overfor Udvalget, ogsaa kan betegnes som en almindelig Opfattelse blandt Statsbanernes egne Tjenestemænd, at den nuværende Styrelsesform ikke har virket tilfredsstillende, idet den i hvert Fald til Dels maa have Skylden for, at Statsbanernes Forretningsgang nu i stort Omfang viser sig langsom og omstændelig. Mangfoldige Sager, som ere saa simple og ubetydelige, at de burde kunne afgøres hurtigt og af endog ret underordnede Tjenestemænd, vandre nu gennem mange Instanser op til den øverste Administration og derfra tilbage den besværlige Vej ad de mange Trin; ofte sendes Sagerne undervejs fra den ene sideordnede Myndighed til den anden og indenfor disses Omraader ligeledes frem og tilbage gennem flere Instanser; thi Administrationen er ikke alene delt i flere Afdelinger efter faglige Skelnemærker; men indenfor de enkelte Afdelinger findes forskellige Specialer og Specialister, vistnok flere end hensigtsmæssigt. Dertil kommer,

at de højere Instanser for Udøvelse af Administrationsvirksomheden ere flere end fornødent, og at Ledelsen paa nogle af de vigtigste af Administrationens Trin er lagt i Hænderne paa Kollegier enten med et Overhoved, hvis Myndighed overfor de øvrige Medlemmer af Kollegiet er særdeles begrænset, eller aldeles uden Overhoved, men alene bestaaende af flere i enhver Henseende sideordnede Embedsmænd, der hver især staar som Leder af sin faglige Afdeling. Saadanne Styrelsesformer svække i høj Grad Handledygtigheden og de enkeltes Ansvar.

En bedre Styrelsesform vil efter Udvalgets Formening, som giver sig nærmere Udtryk i de nedenfor fremsatte Forslag, kunne opnaas ad følgende Veje:

1. Indskrænkning af Antallet af Instanser indenfor Administrationen.
2. Henlæggelse af væsentlige Dele af Ledelsen til underordnede Myndigheder, saaledes at den centrale Administration kun beskæftiger sig med de mere almindelige og omfattende Dispositioner, Anlæg og Drift vedrørende.
3. Decentraliseringen maa dog ikke drives saa vidt, at flere sideordnede Myndigheder i lavere Instanser komme til hver for sig at udføre Virksomheder, som bedre og mere hensigtsmæssigt udføres af en enkelt Myndighed og en saadan, som sidder inde med en særlig Grad af Sagkundskab, hvorfor centrale Organer for de enkelte Afdelinger bør opretholdes.
4. En altfor overdreven Specialisering indenfor de enkelte Forvaltningstrin bør modarbejdes for at forhindre at specielle Synspunkter blive afgørende paa Bekostning af de mere almindelige og for den hele Virksomhed betydningsfuldere, samt for at undgaa, at Arbejder, som hensigtsmæssigt udføres af en enkelt Stab af Arbejdere, til unødig Vidtløftighed og Bekostning skulle kræve Tilstedeværelsen af flere forskellige Hold af Arbejdere.

5. Endelig bør der til Opnaaelse af en fast og praktisk samt saa vidt mulig forretningsmæssig Ledelse i Spidsen for Administrationen saavel som for dennes enkelte Grene stilles en enkelt Mand med fuld Myndighed og fuldt Ansvar for Virksomheden.

Det er i øvrigt en Selvfølge, at det Resultat, som opnaas ved Indførelse af en anden Styrelsesform, i væsentligt Grad maa være afhængigt af, i hvis Haand Ordningens nærmere Gennemførelse lægges, og at det særlig herved maa bero paa, at den paagældende forstaar at træffe den rette Skellinie mellem, hvad der henlægges til centrale Organer, og hvad der overlades til de stedlige Organer for Styrelsen. Overhovedet ligger det i Sagens Natur, at en praktisk Gennemførelse fra Administrationens Side af de af Udvalget stillede Forslag, saavel i Henseende til Styrelsesformen som vedrørende Anlægs- og Driftsforanstaltningerne, maa blive en afgørende Betingelse for Opnaaelsen af et tilfredsstillende Resultat.

Udvalgets Arbejde og de nedenfor fremsatte Forslag falde naturligt i to Hovedafsnit, nemlig paa den ene Side alt, hvad der vedrører Statsbanernes (derunder Statsbaneanlægenes) Styrelse samt Tjenestemændenes Stillinger m. v. og paa den anden Side alle Spørgsmaal angaaende den hensigtsmæssige Fremgangsmaade ved Udførelsen af Anlægsarbejderne og Driftsvirksomheden m. m. Paa begge Omraader har man ment at maatte indskrænke sig til at opridse Hovedlinierne, da den detaillerede Ordning bør være afhængig af de vekslende Driftsforhold og den tekniske Udvikling, hvorfor der med Hensyn hertil ikke maa lægges for stærke Baand paa Administrationen. Til Bemærkningerne i de nævnte Hovedafsnit har Udvalget i Afsnittene III—V føjet nogle Udtalelser vedrørende visse mere specielle Forhold.

Sluttelig erindres om, at det er en Selvfølge, at en systematisk og udtømmende Behandling af alle Spørgsmaal angaaende en hensigtsmæssig Fremgangsmaade ved Anlæg og

Drift af Statsbanerne ikke lader sig foretage af et Udvalg indenfor et begrænset Tidsrum, da en saadan Behandling kræver Indtrængen i altfor mangfoldige Detailforhold. Det har derfor ikke kunnet undgaas, at Udvalgets Fremdragen af en Del herhen hørende Spørgsmaal i nogen Grad har faaet Tilfældighedens Præg. Man har dog troet gennem sine Udtalelser, Henstillinger og Forslag for dette Omraade, dels at kunne bidrage til Forbedringer for de særlig fremdragne Felter, dels at kunne give en Antydning af, i hvilke Retninger man i det hele maa anse det for ønskeligt, at den fremtidige Udvikling ledes.



I. Statsbanernes Styrelsesform m. v.

I. Statsbarnes Styrelseform m. v.

A. Statsdrift eller Privatdrift.

Ved 1ste Behandling i Landstinget af det i Rigsdagssamlingen 1910—11 af Regeringen fremsatte Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster blev det fremhævet, at en mere fordelagtig og hensigtsmæssig Drift af de Staten tilhørende Jernbaner bedst og lettest vilde naas ved at søge Statsbanerne bortforpagtede (Rigsdagstidende for 1910—11, Landstingets Forhandlinger, Sp. 1496—98). Det skal ogsaa erkendes, at man ad denne Vej maatte kunne opnaa et endog meget rigeligt økonomisk Udbytte af det betydelige Aktiv, som Statens Jernbaner er; men Udvalget maa formene, at det ligger noget udenfor dets Opgave at bringe Forslag herom. Man skønner dernæst ikke, at Tiden er inde til en Opgivelse af Statsdriften, som dog i mange Retninger maa siges at frembyde betydelige Fordele, og i hvert Fald bør det først forsøges, om der ikke gennem en Reorganisation af Statsbaneadministrationen m. v. kan tilvejeskaffes en passende Forrentning af den i Banerne anbragte Kapital ogsaa under Statsdrift. Udvalget maa da ogsaa hævde, at det naturligste og for Landet bedste er, at Staten er fuldstændig Herre over Jernbanernes Hovedruter derigennem, at den selv besørger disses Drift. En Del Sidebaner kunde formentlig overgaa til Privatdrift, saaledes som det ogsaa har været antydnet under Forhandlingerne i Rigsdagen angaaende fornævnte Lovforslag (Rigsdagstidende for 1910—11, Folketingets Forhandlinger, Sp. 4573); men det maatte da ske under betryggende Former med Hensyn til Vedligeholdelse, Drift, Fastsættelse af Takster og meget andet.

B. Statsbanernes nuværende Styrelsesform og Spørgsmaalet om Ønskeligheden af Ændringer i samme.

1. Statsbanernes Forhold til Rigsdagen m. m.

Den lovgivende Magts Indflydelse paa Ledelsen af Statsbanerne er her til Lands større end i de fleste andre Lande, for et enkelt Omraade (Fastsættelsen af Statsbanernes Takster) vistnok endog større end noget andet Sted; den ytrer sig — foruden i den Kritik,

som Rigsdagens Medlemmer have Adgang til at fremsætte overfor Statsbanerne ligesom overfor alle andre Administrationsgrene, — dels i Rigsdagens Behandling af Banernes Budget under vedkommende Afsnit i Finanslovforslagene, dels gennem specielle Love, særlig Lovene om ny Statsbaneanlæg, om Statsbanernes Styrelse, om Lønning af Banernes Personale og om Statsbanernes Takster.

Med Hensyn til Budgetbehandlingen bemærkes:

Ifølge § 5 i Lov af 14. Marts 1867 om Statens Overtagelse af de jydske-fyenske Jernbaners Drift og senere Love har der altid været stillet Krav om, at Rigsdagen skulde kunne gøre sig bekendt med Statsbanernes aarlige Driftsberetning, men nogen Beslutning vedrørende denne vedtages ikke. Medens der i ældre Tid paa Finanslovene kun under Indtægten optoges det kalkulerede Overskud af Statsbanernes Drift (Nettooverskud og indenfor Linien Bruttoindtægt ÷ Driftsudgifter), blev det ved Lov om Statsbanernes Ordning af 12. April 1892 § 29 (jfr. Loven af 26. Marts 1898 § 24) bestemt, at der paa de aarlige Finanslovforslag skal optages et Overslag over de Indtægter og Udgifter, som antages at ville fremkomme ved Statsbanedriften i det paagældende Finansaar, og denne Fordring fastholdes fremdeles, uagtet Loven om Statsbanernes Ordning af 15. Maj 1903, jfr. Loven af 27. Maj 1908, ikke indeholder tilsvarende Bestemmelser. Den Behandling, Statsbanernes Budget gennemgaar paa Rigsdagen, er ret detaljeret, og den Form, hvori Budgettet nu fremtræder i Finanslovene, omfatter næsten alle Enkeltheder. Der skabes herved meget snævre Grænser for Statsbanestyrelsens Initiativ og Handlefrihed, og Udvalget finder derfor Anledning til at henstille til nøje Overvejelse, at der, naar Statsbanestyrelsen ledes ind i mere forretningsmæssige Former end de nuværende, gives Statsbanernes Budget en mindre detaljeret Form og Behandling, saa at Administrationen kan opnaa den for en tilfredsstillende Ledelse i den angivne Retning fornødne Dispositionsfrihed.

Hvad angaar de specielle Love, gennem hvilke den lovgivende Magts Indflydelse paa Statsbanerne ytrer sig, skal man bemærke, at Udvalget finder det naturligt og rigtigt, at Lovgivningsmagten ved Bestemmelsen om Anlæg af ny Jernbaner saavel som angaaende store og omfattende Forandringer af bestaaende Statsbaneanlæg har en afgørende Indflydelse; men det bør ikke overses, at Fordringerne til Administrationen om Tilvejebringelse af Udbytte af Statsbanedriften maa nedsættes i Forhold til det Omfang, hvori den lovgivende Magt tager Beslutning om Gennemførelse af Statsbaneanlæg, som ikke kunne ventes at blive rentable, men dog findes nødvendige eller ønskelige f. Eks. til Ophjælpning af fattige Egne eller af andre særlige Hensyn. Paa lignende Maade maa det erkendes, at Administrationens Evne til at tilvejebringe et tilfredsstillende Udbytte af Statsbanedriften nødvendigvis er bleven betydelig forringet gennem de Lønningsforbedringer, som ved nyere Love, navnlig ved Lovene af 15. Maj 1903 og af 27. Maj 1908, er tilstaaet Banernes Tjenestemænd.

Angaaende Statsbanernes Takster er der under Behandlingen i Landstinget af det i Rigsdagssamlingen 1910—11 af Regeringen forelagte Lovforslag stillet Forslag om, at Bestemmelse vedrørende Beregning af Statsbanernes Takster for Fremtiden ikke skulde træffes af Lovgivningsmagten (Rigsdagstidende for 1910—11, Tillæg B., Sp. 2362—63 og 2371—76, jfr. Landstingets Forhandlinger Sp. 1898—99). Udvalget kan ganske slutte sig til den Betragtning, som ligger til Grund for det ommeldte Forslag, nemlig at en større Frihed for Administrationen ved Fastsættelse og Regulering af Taksterne maa være en væsentlig Betingelse for Opnaaelse af tilfredsstillende Resultater af Banedriften i økonomisk Henseende. Man maa derfor anse det for ønskeligt, at der Tid efter anden indrømmes Administrationen en videre Dispositionsfrihed paa det her ommeldte Omraade; men man finder derhos Anledning til at frem-

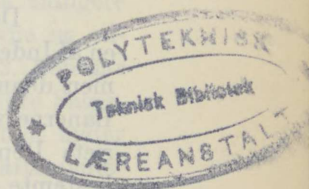
hæve, at Administrationens Opgave end mere har været vanskeliggjort ved den gennem senere Aars Lovgivning — tildels mod Statsbaneadministrationens egne Ønsker — skabte Veksen af snart lavere, snart højere Takster, thi medens Bevægefrihed ved Fastsættelse af de enkelte Takst- og Befordringsbestemmelser indenfor de fastslaaede Hovedrammer maa anses for hensigtsmæssig, bliver en altfor hyppig Forandring af Grundtaksterne uheldig allerede af den Grund, at en fyldestgørende Erfaring for, hvorledes Taksterne virke, kun kan erhverves gennem et længere Tidsrum, ligesom enhver fuldstændig Omvæltning af de paa det omhandlede Omraade bestaaende Forhold altid skaber Usikkerhed og derhos er bekostelig. Tilsvarende, men endnu føleligere Ulemper fremtræde ved Gennemførelsen af omfattende Ændringer i Statsbanernes Styrelsesform; men ogsaa med Hensyn hertil maa det erkendes, at de Tidsrum, som ere hengaaede mellem de af Lovgivningsmagten trufne forskellige Beslutninger om Forandringer i Statsbanernes Styrelsesform, ikke have været meget betydelige; man skal i saa Henseende henviser til Lovene af 12. April 1892, 26. Marts 1898 og 15. Maj 1903. Under Hensyn hertil er det at haabe, at den Omordning af Banernes Styrelsesform, som eventuelt maatte blive Frugten af Udvalgets Virksomhed, vil medføre en mere varig Tilstand end de tidligere Omordninger.

Der er gennem de senere Aar forvoldt Statsbaneadministrationen nogen Ulempe derved, at der til Gennemførelse af forskellige ude fra overfor Statsbanerne rejste Krav er søgt Støtte ved direkte Henvendelse snart til Rigsdagen, snart til Ministeren. Disse Krav have ikke altid været berettigede, og naar Administrationen desuagtet har maattet opfylde flere saadanne, er Resultatet undertiden blevet til Skade for god Økonomi. Det vilde derfor være ønskeligt, om der i Fremtiden kunde blive vist nogen Tilbageholdenhed ikke alene i Henseende til ad de ommeldte Veje at rejse saadanne Krav, men ogsaa med Hensyn til Opfyldelsen af dem.

Det bør dog tilføjes, at den ommeldte Fremgangsmaade fra Befolkningens Side sikkert maa ses paa Baggrund af de oftere fremkomne Klager over den Maade, hvorpaa Statsbaneadministrationen til Tider skal være optraadt overfor Befolkningen. Disse Klager have næppe altid savnet Berettigelse, og man finder derfor Anledning til at udtale, at det maa anses for ønskeligt for Bevarelsen af det rette Forhold mellem Administrationen og den Befolkning, som benytter Statsbanerne, at der ikke gives Anledning til slige Klager.

2. Forholdet til Ministeriet.

De ældste Bestemmelser om Statsbanernes Styrelse findes i fornævnte Lov af 14. Marts 1867, ved hvis § 1 Regeringen blev bemyndiget til at søge den i Medfør af Loven af 10. Marts 1861 indgaaede Kontrakt om Driften af de i samme omhandlede Jernbaner ophævet og til at erhverve de Driftsaktier, som det danske Jernbanedriftsselskab alt havde udstedt eller endnu ifølge nævnte Kontrakt var berettiget til at udstede for de fuldførte Jernbanesektioner i Jylland og Fyen. Angaaende Styrelsen af Banerne hedder det i Lovens § 4: »Det Ministerium, under hvilket Jernbanernes Drift henlægges, træffer de med Hensyn til sammes Ordning fornødne Foranstaltninger, saasom Udfærdigelse af Driftsreglementer, Fastsættelse af Fartplaner og Takster, Afslutning af Overenskomster med andre Jernbanebestyrelser og Ansættelse af Driftsbestyreren med Bestemmelse af dennes Myndighed«.



I Henhold hertil blev det, efter at Driften af de i Loven af 10. Marts 1861 omhandlede jydsk-fyenske Jernbaner var overtagen af Staten, ved kongelig Resolution af 19. August 1867 overdraget Indenrigsministeriet som øverste Autoritet at forestaa Banernes Drift og Vedligeholdelse samt Udstyring til Driften. Ministeriet antog derefter fra 1. September 1867 at regne Ingeniørkaptajn N. Holst til som Driftsbestyrer at forestaa Udførelsen af alle til Banernes Drift og Vedligeholdelse samt Udstyring til Driften hørende Forretninger.

Ifølge § 3 i oftnævnte Lov af 14. Marts 1867 overtog Staten kun midlertidig Driften af Banerne, indtil samtlige i Loven af 10. Marts 1861 omhandlede Jernbaner vare fuldførte. Ved Lov af 26. November 1868 ændredes denne Bestemmelse derhen, at Staten fortsatte Driften og Vedligeholdelsen af Stats-Jernbanerne indtil 1. April 1872, og ved Lov af 9. December 1871 bestemtes det, at Staten ogsaa efter nævnte Dag skulde besørge Driften af de jydsk-fyenske Jernbaner. Det fastsattes derhos ved denne Lov, at Forslag til Lov om de almindelige Bestemmelser for denne Drift skulde forelægges den i 1875 sammentrædende ordentlige Rigsdag. Ved Lov af 30. Marts 1876 blev Tidspunktet for Forelæggelse af saadant Forslag udsat til 1877. I Rigsdagssamlingerne 1877—78 og 1878—79 fremsatte Regeringen Forslag til Lov om Ordning af Forholdene, men uden Resultat.

Efter at Staten i Medfør af Lov af 2. Juli 1880 havde overtaget de det sjællandske Jernbaneselskab tilhørende Jernbaner, underlagdes ved kgl. Anordning af 17. April 1885 Driften af samtlige Statsbaner en af Indenrigsministeren udnævnt og umiddelbart under ham staaende Generaldirektør. En Lovordning af Styrelsesforholdene skete først ved Loven af 12. April 1892, der ligesom Loven af 26. Marts 1898 intet udtaler om Statsbanestyrelsens Forhold til Ministeriet. Ifølge § 1 i Lov af 15. Maj 1903 (Lov af 27. Maj 1908) styres de danske Statsbaner med tilhørende Søruter nu af en *under Ministeren for offentlige Arbejder staaende* Generaldirektion, hvem det tillige *af Ministeren* kan overdrages at lede Statsbaneanlægene.

Som det af det foran oplyste fremgaar, var Forholdet oprindelig det, at Styrelsen af Statsbanernes Drift var henlagt til Indenrigsministeriet, som udfærdigede alle Banerne vedrørende Bestemmelser og til Ledelsen af den daglige Drift antog en Driftsbestyrer, hvis Myndighedsomraade Ministeriet bestemte.

Den kgl. Anordning af 17. April 1885 henlagde vel Driften af Statsbanerne til en af Indenrigsministeren udnævnt og »umiddelbart under ham staaende« Generaldirektør; men dennes Stilling blev dog ikke herfor en lignende som en Departementschefs, idet de Banerne vedrørende Sager vedblivende forelagdes Ministeren og behandledes af Ministeriets Departementschef og øvrige Embedsmænd. Organisationslovene af 1892 og 1898 bestemte — som anført — intet om Ministeriets Forhold til Banerne, idet Lovenes § 1 kun udtale, at »Statsbanedriften ledes af en Generaldirektør«, der ifølge Lovenes § 16 (§ 14) udnævnes af Kongen. Ministeriets Stilling til Generaldirektøren og til Behandlingen af Statsbanernes Sager i det hele vedblev dog ogsaa under disse ny Bestemmelser at være i hvert Fald i Hovedsagen den samme som i tidligere Tid. Angaaende den i Praksis fastslaaede Ordning af Ressortforholdene henvises til, hvad der er oplyst i Bilag A., Side 13—24, til den Betænkning, som er afgiven af den i Henhold til Lov af 26. Marts 1898 § 26 nedsatte Jernbanekommission. Af det der anførte vil ses, at Generaldirektøren afgjorde løbende Sager i Henhold til de udstedte reglementariske Forskrifter, hvorimod alle andre Afgørelser vare forbeholdte Ministeriet.

I Loven af 15. Maj 1903 (27. Maj 1908) er det udtrykkelig udtalt, at Generaldirektionen for Statsbanerne staar under Ministeren for offentlige Arbejder. Ressort-

Bilag 1. forholdene lige over for Ministeriet ere i Hovedsagen ordnede ved § 2 i det som *Bilag 1*

til nærværende Betænkning aftrykte, af Ministeriet den 22. December 1903 udfærdigede »Foreløbige Reglement for Statsbanernes Generaldirektion«, hvor det er bestemt, hvilke Sager der af Generaldirektionen skulle forelægges Ministeren. Fortegnelsen over disse Sager slutter dog, som det vil ses, med en almindelig Tilføjelse, saalydende:

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

Ministeren har saaledes forbeholdt sig til enhver Tid at begære sig en hvilken som helst Sag forelagt, og Bestemmelserne have derfor kun Betydning som Rettesnor for Generaldirektionen selv og for Finansministeriets 2. Revisionsdepartement ved den af samme udøvede Kritik af Generaldirektionens Dispositioner. Det maa da ogsaa erkendes, at der, naar Ministeren overfor Lovgivningsmagt og Statsrevision staar som den ansvarlige for Statsbanernes Ledelse, ikke let lader sig opstille bestemte Skranker for hans Beføjelse til selv at træffe Bestemmelser, som han maatte finde tjenlige. Angaaende dette Spørgsmaal henvises til, hvad der er udtalt i fornævnte Jernbanekommissions Betænkning, Side 33, hvor blandt andet er henpeget paa, at der efter den da bestaaende Ordning (som i hvert Fald i Hovedsagen er bibeholdt siden) til Ministeriet indgik mangfoldige Sager, hvis Afgørelse efter Kommissionens Formening rettest burde henlægges til Banernes Styrelse. Udvalget betragter det i øvrigt som selvfølgelig, at Ministerens selvstændige Indgriben i Hovedsagen vil referere sig til de almindelige Principper, hvorefter Statsbanedriften m. v. ønskes ledet.

For enkelte Omraader er der i Tidens Løb fastsat specielle Bestemmelser vedrørende Ressortforholdene. Saaledes er der blandt andet under 21. November 1904 af Ministeriet udfærdiget særlige Regler for Anskaffelser til Statsbanerne, Salg af Materialier og Inventariegenstande, Arbejder for fremmede m. v. Mindre Ændringer ere foretagne i disse Regler ved Ministeriets Skrivelser af 30. Oktober 1909 og 6. September 1911.

Da det efter de gældende Love og andre Bestemmelser kunde anses for tvivlsomt, hvorvidt Generaldirektionens Indstillinger skulle rettes til Ministeren selv eller til Ministeriet, er dette Spørgsmaal ved Ministeriets Skrivelse af 20. Juni 1910 til Generaldirektionen for Statsbanerne afgjort derhen, »at de skriftlige Henvendelser fra Generaldirektionen og Generaldirektøren for Statsbanerne, der efter tidligere herfra truffen Bestemmelse hidtil have været stiledede til Ministeren, fremtidig skulle stiles til Ministeriet for offentlige Arbejder«. Denne Form for Henvendelserne har i øvrigt ogsaa tidligere været den gængse, og det er Ministeriets Embedsmænd, der behandle Sagerne og tilrettelægge dem for Ministeren, siden 1909 gennem det i Medfør af Lov af 12. Februar 1909 oprettede særlige Kontor for Behandling af Statsbanesager og enkelte andre Sager. Statsbanernes Generaldirektion kommer herved i Realiteten til at staa ikke blot under Ministeren, men ogsaa under Ministeriets Embedsmænd, idet Ministeriets Departementschef paa Ministerens Vegne leder Ekspeditionen af Hovedparten af Statsbanernes til Ministeriet indgaaende Sager og underskriver Skrivelserne vedrørende disse.

Mod denne Ordning kan der rejses væsentlige Indvendinger. Den svækker Generaldirektionens og Generaldirektørens Ansvar og derigennem let ogsaa Ansvarsfølelsen derved, at den Kritik, som rejser sig mod Statsbaneledelsen, i Hovedsagen rettes direkte mod Ministeren og Ministeriet, som navnlig overfor Rigsdagen i Almindelighed maa tage til Genmæle, undertiden uden egentligt Detailkendskab til vedkommende Spørgsmaal, da de paagældende staa noget fjernt fra de daglige Driftsforhold m. v., hvorfor en Rigsdagsdebat kan tænkes at føre til, at Ministeren bindes paa Maader, for hvilke den egentlige Jernbaneledelse ikke let vil kunne paatage sig det fulde Ansvar. Dertil kommer, at den omhandlede Ordning er meget omstændelig, idet den medfører en Dobbeltbehandling af et stort Antal Sager, som under et andet System vilde kunne spares.

Som en simplere og formentlig mere hensigtsmæssig Ordning af Forholdet mellem Ministeren og Statsbanernes Driftsstyrelse kan henpeges paa den ved Lovene Nr. 50 af 12. April 1889 § 1 og Nr. 99 af 23. Maj 1902 § 1 (jfr. Lovene Nr. 42 af 22. Marts 1907 og Nr. 113 af 27. Maj 1908) fastsatte, hvorefter Generaldirektøren for Post- og Befordringsvæsenet staar direkte under Indenrigsministeren og er at anse som Departementschef i Indenrigsministeriet. Den saaledes for Postvæsenets Vedkommende trufne Ordning synes at have virket tilfredsstillende, og det maa anbefales, at den egentlige Driftsstyrelse for Statsbanerne paa lignende Maade stilles direkte under Ministeren, saa at ingen Departementschef med selvstændig Myndighed i Ministeriet faar med Behandlingen af Statsbanernes Sager at gøre, men Generaldirektøren for Statsbanerne selv kommer til at fungere som Departementschef.

Det maa formentlig anses for en Selvfølge, at de under Ministeriet for offentlige Arbejder henhørende Sager vedrørende de private Jernbaner ikke bør henlægges under Lederen af Statsbanerne, naar denne stilles direkte under Ministeren, men under anden Ledelse i samme Ministerium.

I Forbindelse hermed finder man Anledning til at henlede Opmærksomheden paa Tanken om atter at henlægge Postvæsenet under den samme Minister, under hvem Jernbane-, Telegraf- og Telefonvæsen samt Elektricitetsanlæg henhøre. En Forening af Post-, Telegraf- og Jernbanevæsen under en fælles Minister vilde uden Tvivl være hensigtsmæssig, og en Ordning paa dette Grundlag har jo iøvrigt ogsaa været hævdevunden her i Landet. Post- og Telegrafvæsenet overgik den 1. Januar 1874 fra Finansministeriet til Indenrigsministeriet, under hvilket Ministerium Jernbanevæsenet havde henhørt siden 24. November 1848, da de Jernbanekommissionen af 1844 paahvilende Forretninger henlagdes til samme. Ved kgl. Resolution af 13. Januar 1894 deltes Indenrigsministeriet midlertidig og ved kgl. Resolution af 28. September s. A. endeligt, saaledes at bl. a. saavel Jernbanevæsenet som Telegrafvæsenet og Post- og Befordringsvæsenet henlagdes til et nyt Ministerium for offentlige Arbejder. Ved kgl. Resolution af 22. Maj 1896, hvorved oprettedes et Landbrugsministerium, henlagdes de under Ministeriet for offentlige Arbejder hørende Sager — derunder saavel Jernbane- som Telegraf- og Postsager — paany til Indenrigsministeriet. Da Indenrigsministeriet ved kgl. Resolution af 27. April 1900 atter deltes, henlagdes alle de nævnte Sager til det da oprettede Ministerium for offentlige Arbejder. Først ved kgl. Resolution af 7. Juni 1902 overgik Post- og Befordringsvæsenet fra sidstnævnte Ministerium til Indenrigsministeriet, medens Jernbane- samt Telegraf- og Telefonvæsenet forblev under Ministeriet for offentlige Arbejder. I Tidsrummet fra 1. Januar 1874 til 7. Juni 1902 har Post- og Befordringsvæsenet saaledes henhørt under samme Ministerium som Jernbane- og Telegrafvæsenet (Telefonvæsenet), og den paa sidstnævnte Tidspunkt stedfundne Forandring var alene begrundet i de særlige øjeblikkelige Forhold, idet den daværende Minister ad interim for offentlige Arbejder, der tillige beklædte Embedet som Finansminister, da han paatog sig den vedblivende Ledelse af begge Ministerier, ønskede at fritages for Varetagelsen af Sager vedrørende Post- og Befordringsvæsenet. Det er Udvalget bekendt, at der særlig fra Rigsdagens Side er rettet gentagne Henvendelser til Regeringen om Genforening under et Ministerium af Post-, Jernbane- samt Telegraf- og Telefonvæsenet (jfr. blandt andet Rigsdagstidende for 1910—11, Landstingets Forhandlinger, Sp. 1066—67, og Tillæg B., Sp. 1875—76), og Konseilspræsidenten har (Rigsdagstidende for 1910—11, Landstingets Forhandlinger, Sp. 1326) udtalt, at dette Forhold skal blive gjort til Genstand for nærmere Overvejelse, idet dog samtidig er gjort opmærksom paa, at det ifølge Grundloven er Kongen, som fordeler Forretningerne mellem sine Ministre. En Omordning i den angivne Retning maa derfor anses for mulig, og Udvalget skønner heller ikke retteré,

end at en saadan vil være særdeles ønskelig under Hensyn til den Samvirksomhed, som paa mange Omraader foregaar mellem Jernbanerne og saavel Post- som Telegraf- og Telefonvæsenet. I denne Henseende skal særlig fremhæves, at Post- og Telegrafekspeditionen i meget stort Omfang ude i Landet udføres af Jernbanernes Tjenestemænd, og at en mere økonomisk og ogsaa i andre Henseender mere tilfredsstillende Ordning af disse Forhold saavel som i det hele af Samarbejdet mellem de paa-gældende Etater skønnes bedst og lettest at kunne gennemføres, naar Ledelsen tages i een Haand, efter at Etaterne ere samlede under en fælles Minister.

3. Statsbanernes Driftsledelse.

a. Hovedstyrelsen.

Angaaende Hovedstyrelsen af Statsbanernes Drift bemærkes:

Den nuværende Ordning er fastslaaet ved Lov Nr. 81 af 15. Maj 1903 §§ 1 og 2 (jfr. §§ 1 og 2 i Lov af 27. Maj 1908 om Statsbanernes Ordning). Ved Lovens § 1 er det bestemt, at de danske Statsbaner med tilhørende Søruter styres af en Generaldirektion, hvem det tillige af Ministeren kan overdrages at lede Statsbaneanlægene.

Generaldirektionen bestaar af en Generaldirektør og 4 Direktører, nemlig en Direktør for Trafikafdelingen, en Direktør for Baneafdelingen, en Direktør for Maskinafdelingen og en Direktør for Regnskabsafdelingen (herunder Tarifsager).

Med Hensyn til Fordelingen af Myndigheden indenfor Generaldirektionen hedder det i Lovens § 2:

»Generaldirektøren er Direktionens Chef og har Overtilsyn med dennes hele Virksomhed. Han er foresat for enhver, der er ansat ved Statsbanerne. Han kan efter Regler, der nærmere fastsættes af Ministeren, forlange sig enhver under Direktionen hørende Sag forelagt.

Generaldirektionens Fællesforhandlinger ledes af Generaldirektøren. I Tilfælde af Meningsforskel om en i den samlede Direktion behandlet Sag foretages der Afstemning. Det Forslag, for hvilket der er Flertal, eller i Tilfælde af Stemmighed det Forslag, for hvilket Generaldirektøren har afgivet sin Stemme, er vedtaget, medmindre anden Afgørelse i Sagen træffes af Ministeren.

Under Generaldirektøren som saadan henhøre Sager vedrørende Statsbanernes Organisation, Personale og Budget. Desuden kan han efter Ministerens Bestemmelse overtage andre Sager.»

De nærmere Bestemmelser angaaende Generaldirektionens Forretningsgang, Sagernes Fordeling mellem Generaldirektøren og de 4 Fagdirektører m. v. ere fastsatte ved det foran omtalte af Ministeriet den 22. December 1903 udfærdigede foreløbige Reglement for Statsbanernes Generaldirektion (Bilag 1). I Hovedsagen er den bestaaende Ordning saaledes, at alle vigtigere Sager Statsbanerne vedrørende behandles af Generaldirektionen i Fællesmøde (Reglementets § 13, jfr. § 2). Rent undtagelsesvis kunne Sager, der ikke taale Opsættelse, ekspederes uden forudgaaende Behandling i Fællesmøde (§ 14). Fællesmøde afholdes mindst en Gang ugentlig (§ 15); det ledes af Generaldirektøren. I Tilfælde af Meningsforskel om en i den samlede Direktion behandlet Sag foretages der Afstemning. Det Forslag, for hvilket der er Flertal, eller i Tilfælde af Stemmighed det For-

slag, for hvilket Generaldirektøren har afgivet sin Stemme, er vedtaget. Saaframt Generaldirektøren overstemmes, kan han indanke Sagen til Ministerens Afgørelse (§ 16).

Er Generaldirektøren forhindret fra at deltage i et Fællesmøde, ledes Mødet af den Direktør, som Generaldirektøren dertil bestemmer; men Lederens Stemme er da i Tilfælde af Stemmelighed ikke afgørende. Kan som Følge deraf ingen Afgørelse opnaas, bliver Sagen at henvise til et følgende Fællesmøde eller om fornødent at indstille til Ministerens Afgørelse.

Til Medhjælp for Generaldirektionen ved Udførelsen af de under samme hørende Forretninger er oprettet 8 Ekspeditionskontorer, nemlig et Sekretariat, 2 Trafikkontorer, 2 Banekontorer, et Maskinkontor og 2 Tarifikontorer, samt et Statistisk Kontor. Til Oplysning om Art og Omfang af disse Kontorers Virksomhed har man indhentet den som *Bilag 2* aftrykte Skrivelse med Underbilag af 18. Juni 1912 fra Generaldirektionen for Statsbanerne.

Den saaledes trufne Ordning er indført paa Grundlag af den Betænkning, som er afgiven af den i Henhold til Lov af 26. Marts 1898 § 26 af Indenrigsministeriet den 16. November 1898 nedsatte Jernbanekommission (jfr. Betænkningen Side 19—23). Der herskede dog indenfor nævnte Kommission ingenlunde Enighed angaaende Hensigtsmæssigheden af en Ordning som den foran ommeldte. Et Mindretal, bestaaende af 5 af Kommissionens 18 Medlemmer, og blandt hvilke særlig kan nævnes nuværende Direktør Rimestad, udtalte som sin Anskuelse (Betænkningens Side 22—23), 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. Nævnte Mindretal mente derfor, at man skulde indskrænke sig til at paalægge Generaldirektøren i enhver vigtig Sag kun at træffe Afgørelse i den samlede Direktion, efter at der var givet vedkommende Fagdirektør Lejlighed til at fremstille Sagen for denne, hvorhos det burde gøres de tilstedeværende Direktører til Pligt, naar de ikke kunde tiltræde en af Generaldirektøren fattet Beslutning, da at lade deres afvigende Mening tilføre Forhandlingsprotokollen, af hvilken en Afskrift skulde tilstilles Ministeren. Det ansaas dog for rigtigt at lade Sager angaaende Personalets Ansættelse, Afskedigelse, Forfremmelse og Forflyttelse afgøres ved Afstemning blandt Direktionens Medlemmer. Den nærmere Motivering af Mindretallets Stilling findes anført i Betænkningen Side 22—23 og Side 61—62.

Forbilledet for den af Kommissionens Flertal anbefalede og senere gennemførte Ordning var hentet fra Udlandet, blandt andet fra Sverige og tildels fra Norge. I disse Lande har man imidlertid, som foran anført, forladt en Ordning af denne Art og lagt den øverste Ledelse af Statsbanerne i Hænderne paa en enkelt Mand.

Spørges der da om, hvorvidt den her bestaaende kollegiale Styrelsesform kan anses for tilfredsstillende, maa det først erkendes, at den særlig i den senere Tid har været Genstand for stærk Kritik, ligesom det har vist sig, at de Udtalelser — skriftlige og mundtlige —, som overfor Udvalget ere fremkomne fra de ved Statsbanerne ansatte, aldeles overvejende gaa ud paa, at den bestaaende Ordning med den kollegiale øverste Ledelse er uheldig og altfor omstændelig. Man skønner heller ikke rettere, end at det foran ommeldte Mindretal indenfor Jernbanekommissionen af 1898 med Føje har næret Betænknelighed ved Forslaget om Indførelse af et Kollegium til Ledelse af Statsbanerne, og man kan tiltræde den Kritik af dette Forslag, som af Mindretallet er udtalt i Betænkningen Side 22 f. n. — Side 23 og Side 61—62, idet der er peget paa, at Generaldirektøren let bliver »tilovers i en saadan Ledelse, medens Ansvar et ganske forflygtiges«, at det ikke kan være rigtigt, naar man anvender Direktører, der hver for sig ere Specialister i en bestemt Hovedgren af Jernbanetjenesten, at aabne Mulighed for, at vedkommende Specialist og Generaldirektøren blive overstemte af de tre andre

Direktører i en Sag, hvortil de sidstnævnte mulig kun have meget ringe eller slet intet Kendskab», samt at Følgen af den ommeldte Ordning »kan blive en fast Sammenslutning mellem 3 af de 5 Direktører, der yriste al Magten ud af Haanden paa Mindretallet — som for saa vidt gerne kan bestaa af Generaldirektøren og hans Stedfortræder, Driftsdirektøren», eller — hvad der af Mindretallet er anset for endnu uheldigere — »en vekslende Majoritet med deraf følgende Planløshed i Styrelsen og fordunklet Ansvar».

Det maa i øvrigt erkendes, at det ved Bedømmelsen af de ommeldte Forhold vil have nogen Indflydelse, hvorledes man vil opfatte Statsbaneledelsens Hovedopgaver. Lægges den afgørende Vægt paa, at Banerne for det mindst mulige Vederlag byde Landets Befolkning den største Komfort og den mest fuldkomne Betjening i enhver Henseende, alt uden særligt Henblik paa, hvorledes Økonomien ved Banedriften stiller sig for Staten, vil en Ledelse som den nu bestaaende mulig kunne virke i det væsentlige tilfredsstillende. Vil man derimod i Overensstemmelse med den nu almindeligt herskende og af Rigsdag og Regering formentlig knæsatte Anskuelse finde det naturligt og rigtigt at stille det Krav til Statsbaneledelsen, at der skal tilvejebringes et i hvert Fald omtrent til sædvanlig Rentefod svarende Udbytte af den i Banerne bundne betydelige Kapital*), og saaledes fordre en udpræget praktisk og forretningsmæssig Ledelse af Statsbanedriften, da skønnes den nuværende Styrelsesform ikke at kunne gøre Fyldest; den er dertil altfor omstændelig og lidet bevægelig, gør Ledelsen i for høj Grad afhængig af det personlige Forhold mellem de enkelte Direktører og fører let til en for den fælles Styrelse ødelæggende Rivaliseren mellem Direktørerne for de enkelte Afdelinger eller til en urimelig Begunstigelse af en enkelt Afdeling paa Bekostning af andre; de foran omhandlede, af fornævnte Kommissions Mindretal fremhævede uheldige Sider ved Styrelsesformen ville derhos, naar de ommeldte Krav opstilles, i særlig Grad øve deres hemmende og sløvende Indflydelse. Da Udvalget for sit Vedkommende kan tiltræde Kravet om en nogenlunde anselig Forrentning af den i Banerne anbragte Kapital og som Følge deraf maa anse en mere forretningsmæssig Drift af Banerne for ønskelig, maa man anbefale en Omformning af den nuværende Ledelse, saaledes at der i Spidsen for Statsbanernes Styrelse i Stedet for en Direktion med 5 Medlemmer stilles een Generaldirektør som den ansvarlige, selvstændige Chef, der er alle andre ved Statsbanerne ansattes foresatte.

Ud fra den givne Forudsætning maa der stilles betydelige Krav til den Mand, som i sin Haand skal have den hele selvstændige Ledelse af Statsbanernes Styrelse. I første Række maa det kræves, at den paagældende er virkelig forretningskyndig og i Besiddelse af administrativ Dygtighed. Det er under Hensyn til, hvad der i Almindelighed bydes Ledere af større private Virksomheder, at vente, at en saadan Mand i hvert Fald ikke til enhver Tid vil kunne formaas til at paatage sig Stillingen, uden at der bydes ham væsentlig gunstigere Vilkaar, end Statens Embedsmænd i Almindelighed opnaa. Angaaende Lønningsspørgsmaalet henvises iøvrigt til, hvad der er anført nedenfor i Afsnit C.

Med Hensyn til den Virksomhed, som maa paahvile Generaldirektøren, bemærkes, at den for en væsentlig Del vil bestaa i et virksomt Tilsyn med Ledelsen af Forvaltningens enkelte Grene og et vaagent Henblik paa alle Forhold, som have Indflydelse paa den forretningsmæssige Drift; den vil nødvendiggøre hyppige Rejser i Indland og Udland og medføre talrige Forhandlinger saavel med Etatens Embedsmænd som med andre. Det maa derfor anses for nødvendigt, at der til at erstatte Generaldirektøren under Bortrejse og til at føre det stadige Tilsyn med de meget talrige Skrivelser og andre Ekspedi-

*) Det skal dog bemærkes, at den Fordring ikke bør opstilles, at hver enkelt Banelinie til enhver Tid skal forrente sig, særligt vil saadant Krav ikke kunne stilles for saa vidt angaar nylyt aabnede Baner.

tioner, som daglig maa udgaa i Generaldirektørens Navn, gives denne ved Siden en Stedfortræder, der som Souschef kan erstatte ham i det Omfang, som fornødent gøres. I Særdeleshed vil saadant paakræves, naar Generaldirektøren som foran i Afsnit B. 2 anbefalet stilles direkte under Ministeren, idet herved de Opgaver, som ville komme til at paahvile førstnævnte, i nogen Grad ville omformes og udvides i Forhold til, hvad for Tiden er Tilfældet. Den nævnte Souschef foreslaas benævnet: *Vicedirektør for Statsbanerne*. Angaaende hans Lønning henvises til Afsnit C.

Med Hensyn til, hvilken umiddelbar Medhjælp der bør stilles til Raadighed for Generaldirektøren og Vicedirektøren, bemærkes:

Naar Generaldirektøren for Statsbanerne, som af Udvalget foran foreslaaet, stilles direkte under Ministeren for offentlige Arbejder uden et ministerielt Departement som Mellemlid, bør der i Stedet for det nuværende Statsbanekontor under nævnte Minister samt det nuværende under Generaldirektøren for Statsbanerne staaende Sekretariat oprettes et ministerielt Kontor, til hvilket maa henlægges *dels* den Statsbanerne vedrørende Virksomhed, som nu udføres af 2det Ekspeditionskontor under Ministeriet for offentlige Arbejder, *dels* den væsentligste Del af de Forretninger, som bestrides af Generaldirektørens nuværende Sekretariat, alt dog med de Ændringer, som ville følge af Gennemførelsen af en hensigtsmæssig Decentralisation af Statsbaneledelsen. Kontorets Personale maatte vistnok rettest foruden af Embedsmænd fra Ministeriet bestaa af ansatte i det nuværende Sekretariat; alt i alt maatte den fremtidige Virksomhed formentlig kunne udføres af et Personale af omtrent lignende Størrelse som det nuværende Sekretariats.

b. Afdelingerne.

Til yderligere Medhjælp for Generaldirektøren og Vicedirektøren foreslaas bevaret centrale Organer for Virksomhedens enkelte Afdelinger, da det, som anført foran Side 6, maa anses for hensigtsmæssigt, at saadanne Dispositioner Driften vedrørende, som bedst lade sig udføre fra et enkelt Sted, træffes fra Hovedstyrelsens Side gennem Myndigheder, som sidde inde med særlig Sagkundskab paa vedkommende Omraade.

Angaaende Spørgsmaalet om, hvilket Antal af Afdelinger der maatte findes passende, bemærkes, at den nu bestaaende Deling af Statsbanernes Styrelse i 4 Afdelinger (Trafikafdelingen, Baneafdelingen, Maskinafdelingen og Regnskabsafdelingen) formenes at burde bibeholdes. En saadan Sondring har gennem mange Aar her som i Udlandet vist sig naturlig og hensigtsmæssig. Man kan endvidere anbefale, at Ministeren bemyndiges til, saa snart Forholdene maatte kræve det, at oprette en særlig Afdeling for Søfarten. Den i Praxis indførte Tvedeling, hvorved Dækspersonalet er henlagt under Trafikafdelingen, Maskinpersonalet under Maskinafdelingen, — jfr. de som *Bilag 3—4* aftrykte, af Ministeriet for offentlige Arbejder den 14. Maj 1909 stadfæstede Instrukser henholdsvis for Søfartsinspektøren og for Skibssingeniøren samt den som *Bilag 5* med et Underbilag ligeledes aftrykte Skrivelse af 7. Maj 1912 fra Generaldirektionen for Statsbanerne — skønnes at være forkastelig. Det rigtige maa være at Statsbanernes Søfartsvæsen underlægges en enkelt Mand, der kan udjævne de Modsætninger, som kunne opstaa mellem Dæks- og Maskinpersonalet. I § 1 i Lov Nr. 81 af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning er det fastsat, at Søfarten skal henhøre under Direktøren for Trafikafdelingen; men under Hensyn til, at Skibssingeniøren naturligt henhører under Maskinafdelingen, og at den langt overvejende Del af Søfartsvæsenets Budget allerede er henlagt under og naturligt henhører under denne Afdeling, og da en hensigtsmæssig og forretningsmæssig Drift af Søfartsvæsenet i overvejende Grad maa baseres paa indgaaende Kendskab til og Erfaring i Skibsbygnings- og Maskintekniken, have nogle af Ud-

Bilag 3—4.

Bilag 5.

valgets Medlemmer været stemte for, at den øverste Ledelse af Søfartsvæsenet paa lignende Maade som Anskaffelsen, Vedligeholdelsen og Ledelsen af Statsbanernes Lokomotiver henlægges under Maskinafdelingen, og i denne Retning gaa iøvrigt ogsaa Udtalelser, som Udvalget har indhentet fra særlig sagkyndig Side inden for den private Dampskibsdrift. Andre Medlemmer af Udvalget have i Modsætning hertil forment, at Hovedvægten bør lægges paa den trafik- og søfartsmæssige Side. Det samlede Udvalg er derfor enedes om at foreslaa Søfartsvæsenet — saa længe en særlig Afdeling for samme ikke er oprettet — stillet direkte under Generaldirektøren, som til enhver Tid kan tilkalde vedkommende Afdelingschef til Vejledning med Hensyn til Oplysninger om de Spørgsmaal, som kræve Afgørelse. Ved denne Ordning formener Udvalget, at Søfartsinspektøren i den daglige Virksomhed opnaar mere Handlefrihed end nu, hvilket skønnes at være formaalstjenligt.

Hvad dernæst angaar Styrelsen af de ommeldte 4 Hovedafdelinger af Statsbanernes Administration, bør der i Spidsen for hver af disse under Generaldirektøren ansættes en selvstændig Chef; at dette vil være en Nødvendighed, naar Generaldirektøren ikke er en i noget af de paagældende Fag specialuddannet Mand, synes selvfølgelig; men det bør ogsaa i modsat Fald være Tilfældet, da de paagældende Stillinger hver for sig maa forudsættes at ville lægge saa meget Beslag paa deres Indehavere, at en Forening af noget af Embederne med Generaldirektørstillingen ikke kan anbefales; det kan desuden ikke findes heldigt for en forretningsmæssig Ledelse af Banerne, at Generaldirektøren særlig vier en enkelt Afdeling sine Kræfter, og at hans Interesse i for høj Grad tages fangen af specialtekniske Studier eller af Arbejder af særegen Art, og dette saa meget mindre, som det netop vil blive en Hovedopgave for en fremtidig Overledelse af Statsbanerne at søge udslettet det Skel, som, efter hvad der foreligger oplyst for Udvalget, for Tiden bestaar mellem Statsbanernes forskellige Afdelinger, og at tilvejebringe det bedst mulige Samarbejde mellem disse.

Snarere kunde der være Tale om, at den foreslaaede Vicedirektør tillige kunde beklæde Stillingen som Chef for en af Afdelingerne; men en saadan Forening af Stillinger turde dog ikke anbefales, navnlig ikke i den første Tid efter Indførelsen af en Omorganisation af Styrelsen, dels fordi selve Gennemførelsen af denne og Arbejdet mod det Maal, som ønskes opnaaet ved samme, maatte blive en saa væsentlig Opgave for Souschefen ligesom for Generaldirektøren, at den rettest burde lægge fuldt Beslag ogsaa paa førstnævnte, dels fordi lignende Grunde som foran anført mod en Forening af Generaldirektørstillingen med en Fagchefs ogsaa tale imod at overdrage Souschefen en Stilling af sidstnævnte Art.

Naar Styrelsen af Statsbanerne som foreslaaet lægges i Hænderne paa Generaldirektøren alene, og Cheferne for de nævnte 4 Afdelinger ophøre at være Medlemmer af Direktionen, vil det være naturligt at betegne disse som Afdelingschefer, ikke som Direktører. Om Afdelingschefernes Lønningsforhold henvises til nedenstaaende Afsnit C.

Med Hensyn til Samarbejdet mellem Generaldirektøren (Vicedirektøren) og Afdelingscheferne bemærkes, at dette almindeligvis bør foregaa ved mundtlig Forhandling, efter Omstændighederne i Møder, hvor alle eller flere af Afdelingscheferne ere til Stede.

Ved Undersøgelsen af, hvilken Medhjælp der bør tildeles de enkelte Afdelingers Hovedledelse, samt hvilke Virksomheder der bør henlægges til disse, maa hver Afdeling rettest betragtes for sig selv.

I. Trafikafdelingen.

a. Angaaende *Trafikledelsen i Almindelighed* bemærkes:

Til umiddelbar Assistance for Direktøren for Trafikafdelingen findes, som foran berørt, for Tiden 2 Kontorer (1ste og 2det Trafikkontor). Desuden er der til Disposition for Direktøren stillet en Trafikinspektør.

Med Hensyn til Virksomheden i Kontorerne henvises til de Oplysninger, som foreligge i Underbilag B. til fornævnte som Bilag 2 aftrykte Skrivelse af 18. Juni 1912 fra Generaldirektionen for Statsbanerne, medens man angaaende fornævnte Trafikinspektørs Forretningsomraade henviser til Underbilag C til den som *Bilag 6* aftrykte Skrivelse af 12. Juni 1912 fra Generaldirektionen for Statsbanerne.

Det forekommer Udvalget, at den ommeldte umiddelbare Medhjælp for Trafikafdelingens Hovedstyrelse maa kunne væsentlig indskrænkes. Herom bemærkes:

Den Decentralisation, som efter Udvalgets Formening bør tilstræbes, maa i første Række finde Sted med Hensyn til den egentlige Trafikledelse, og man maa navnlig finde, at en aldeles overvejende Del af de Forretninger, som nu udføres af 2det Trafikkontor, mere hensigtsmæssigt maatte kunne overlades til Distriktscheferne (se nedenfor, Afsnit I B 3 c.) og disses Underordnede, saaledes at kun de større Principspørgsmaal afgøres af Chefen for Trafikafdelingen, men alle løbende Sager af Distrikternes Embedsmænd. Naar en saadan Omlægning fandt Sted, maatte uden Tvivl hele Virksomheden under Chefen for Trafikafdelingen kunne udføres gennem eet Kontor, om fornødent med et lidt større Personale end det nuværende 1ste Trafikkontors.

Ifølge Underbilag C. til fornævnte Bilag 6 anvendes den til Disposition for den nuværende Trafikdirektør værende Trafikinspektør dels til Afløsning i Kredsene under overordnede Embedsmænds Sygdom eller Orlov, dels til at føre Tilsyn med Benyttelsen af Togene for at opnaa en præcisionsmæssig Gennemførelse navnlig af Godsbefordringen. Endelig har man fra Tid til anden overdraget den nævnte Trafikinspektør Udførelsen af en Del særlige, tildels rent midlertidige Hverv. Det forekommer Udvalget, at denne Stillings Berettigelse bortfalder ved den paatænkte ny Ordning, der henlægger en Del af Centralforvaltningens Virksomhed til Distrikterne. Hvad angaar Trafikinspektørens Udførelse af Aføsningstjeneste i Kredsene, skønner man ikke, at der kunde være noget til Hinder for til saadan Tjeneste at anvende dertil egnede blandt Underordnede af de Embedsmænd, som have Forfald, og Tilsynet med Toggangen bør kunne varetages af Distriktscheferne eller efter disses Foranstaltning. For saa vidt der maatte findes Trang til et yderligere Tilsyn fra Centralstyrelsens Side, maa dette formentlig kunne udføres af Chefen for Trafikafdelingen med Assistance af dennes Kontorpersonale. De særlige Hverv, som have været overdragne til den paagældende Trafikinspektør, synes lige saa vel at kunne bestrides af det fornævnte Kontorpersonale eller eventuelt af Tjenestemænd i Statsbanernes Distrikter. Udvalget vilde derfor finde det rettest, at den ommeldte Stilling inddrages.

b. Med Hensyn til et specielt Omraade, nemlig *Ekspeditionen af sammensatte Billethæfter og Abonnementskort* finder Udvalget Anledning til her at fremkomme med følgende Bemærkninger:

Med det anførte, noget omstændelige Navn betegnes det Kontor, der af Publikum i daglig Tale kaldes »Rundrejsebureauet«. Medens den officielle Titel er ganske korrekt, men aldrig vil blive anvendt Mand og Mand imellem, er Betegnelsen Rundrejsebureau, der falder meget let, ikke længer et ganske rigtigt Udtryk for Kontorets

Virksomhed. Forholdet er nemlig dette, at det oprindelig stillede Krav om, at en sammensat Billet skulde danne en virkelig Rundrejse, ikke nu fastholdes.

Rettest og mest praktisk burde Kontorets Navn være: *Statsbanernes Rejsebureau* og Kontorets Opgaver og hele Virksomhed bør svare til denne omfattende Betegnelse.

Den offentlige Kritik af Statsbanernes overordnede Ledelse er særlig for saa vidt angaar det her omhandlede Omraade ofte gaaet ud paa, at der i Strid med Forholdets Natur ikke blev taget tilstrækkelig forretningsmæssige Hensyn ved adskillige Sagers Behandling. Aldeles uberettiget synes denne Kritik ikke at være, og efter Undersøgelse af Forholdene ved det her omhandlede Kontor mener Udvalget at turde udtale, at det synes til Tider og navnlig i de seneste Aar at have skortet den øverste Ledelse paa fuld Forstaaelse af den store Betydning, som et rigtig ledet officielt Rejsebureau kan have. I vore Nabolande har man anderledes forstaaet at drage Nytte af Rejsebureauerne til at fremme Trafikken med Udlandet. Det kan se uvigtigt ud, om oftnævnte Kontors Navn er det ene eller det andet, men ret beset er det ikke saaledes.

Kontoret oprettedes i 1889, efter at Begyndelsen under Udstillingen i 1888 var sket ved privat Initiativ. Dets Betydning angives nogenlunde ved at oplyse, at medens Salget af de under Kontoret henlagte Billetter o. l. i 1889 androg ca. 185,000 Kr., androg den samlede Omsætning i 1911 ca. 1,226,006 Kr. Foruden Forstanderen beskæftiges nu ved Kontoret 4 Assistenten og en Medhjælper, hvorhos der i Sommermaanederne benyttes nogen Ekstrahjælp.

Udvalget er af den Formening, at man foruden at udvide Omraadet for Kontorets Virksomhed bør give det en mere selvstændig Stilling end hidtil, og man gaar ud fra, at Erfaringen har vist Rigtigheden heraf. Kontoret sorterer nu under Forstanderen paa Københavns Personbanegaard. Dette var vistnok den rigtige Ordning i 1889, men som Forholdene nu have udviklet sig, er der næppe Grund til at bibeholde den. Henset til Betydningen af Kontorets foreslaaede Virksomhed forekommer det Udvalget, at det bør sortere direkte under Chefen for Trafikafdelingen. Med Kontorets mere selvstændige Stilling vil der ogsaa kunne paalægges det større Opgaver og man vil i saa Henseende ogsaa finde det formaalstjenligt, at Statens Rejsebureau »Norden« i Berlin henlægges under »Statsbanernes Rejsebureau« i København samtidig med, at dette Bureau faar at gøre med alt, hvad der vedrører Spørgsmaalet om Reklame for de danske Statsbaner i Udlandet.

Udvalget henleder Opmærksomheden paa, at det sikkert vil være stemmende med Publikums Interesse, at de af oftnævnte Bureau ekspederede Billetter for Københavns Vedkommende ikke som nu afhentes ved Personbanegaardens Billetkontorer, men derimod almindeligvis i selve Rejsebureauet, hvor de ere bestilte, og kun ved Billetkontorerne, for saa vidt Afhentningen finder Sted udenfor Rejsebureauets Kontortid. Billetkontorerne ere ude af Stand til at besvare adskillige Forespørgsler fra de rejsendes Side, ligesom de savne Evne til at berigtige mulig indløbne Fejl ved Sammensætningen af Billethæfter o. l.

II. Baneafdelingen.

Medens man med Hensyn til Baneafdelingens Virksomhed ved Anlæg af ny Statsbaner henviser til Afsnit 4 nedenfor, skal her alene omhandles Afdelingens Virksomhed

vedrørende de i Drift værende Statsbaner. Denne deler sig i 2 Omraader, nemlig *den egentlige Banetjeneste* samt *Signal- og Telegraf-tjenesten*.

a. *Den egentlige Banetjeneste* bestaar i Vedligeholdelsen af Banelegemerne med Tilbehør samt Bygninger og alle andre faste Anlæg samt Bevogtning af Overkørsler. Til Medhjælp ved Ledelsen af denne Virksomhed har Direktøren for Baneafdelingen, som foran anført, for Tiden 2 Kontorer. Desuden har han til Raadighed en Baneingeniør, jfr. i det hele Underbilag C. til Bilag 2 og Underbilag B. til Bilag 6.

Fra de ommeldte 2 Kontorer burde formentlig rettest en stor Mængde Sager, der kunne karakteriseres som rent løbende, udlægges til Baneingeniørerne i Distrikterne (se nedenfor Afsnit I. B. 3 c.). Efter en saadan Ændring maatte den tilsyneladende ikke meget omfattende Virksomhed, som henhører under Baneafdelingens 2det Kontor, uden Ulempe kunne henlægges til 1ste Banekontor, og 2det Banekontor saaledes kunne inddrages. Da der under Baneafdelingen henhører et ikke ringe Antal Sager af rent juridisk Natur, maatte der dog i saa Fald i Banekontoret være fornøden juridisk Assistance.

Den direkte under Direktøren for Baneafdelingen, tjenestegørende Baneingeniør forestaar Tilsynet med Udarbejdelse af Normaltegninger og leder Projekteringsarbejderne, hvorhos han fører Tilsyn med Afdelingens Tegnearkiv m. v. Under Hensyn til det meget betydelige Omfang, som Projekteringsarbejderne vedrørende Udvidelser af Statsbanernes Anlæg — dels som Følge af ny Stats- og Privatbaneanlæg i Tilslutning til ældre Statsbanestationer, dels af andre Aarsager — til enhver Tid maa have, anser Udvalget det for nødvendigt, at der til Udførelse af saadanne Arbejder m. v. vedblivende er stillet en Baneingeniør til Raadighed for Baneafdelingen. Nødvendigheden heraf vil dernæst forøges, naar Projekteringerne vedrørende ny Statsbaneanlæg, som af Udvalget foreslaaet nedenfor i Afsnit 4, henlægges til nævnte Afdeling.

b. Efter den nu bestaaende Ordning er Virksomheden vedrørende *Statsbanernes Telegraf-, Telefon-, Signal- og Sikringsanlæg* henlagt til en særlig Afdeling under Bane-direktøren med et ret betydeligt selvstændigt, specialuddannet over- og underordnet Personale, nemlig 2 Signalinspektører, 8 Telegrafmestre, 37 Telegraformænd og 38 Telegrafarbejdere. Ved denne Ordning forvoldes ofte en langsom og besværlig Forretningsgang, idet Arbejder, som i og for sig ere særdeles simple, skulle udføres af de specialuddannede Folk, som hyppig maa rekvireres langvejs fra, uagtet Arbejderne lige saa godt vilde kunne udføres af den paa Stedet værende Linieoverbanemester og hans Folk. Forretningsgangen bliver ogsaa vidtløftig, idet der til Udførelsen af et Arbejde, som kunde udføres af det nævnte Personale, vil kræves to eller efter Omstændighederne tre Hold Folk, som end ikke altid ere i Stand til at arbejde samtidig. Naturligvis bliver en saadan Fremgangsmaade ogsaa meget bekostelig, dels fordi den kræver et uforholdsmæssigt stort Personale, dels fordi de enkeltes Arbejdstid ikke tilfulde kan udnyttes paa Stedet, og megen Tid gaar tabt til Rejser for det specialuddannede Personale. Hertil kommer en omfattende Korrespondance for og med Specialafdelingerne, som kræver en ikke ubetydelig Kontormedhjælp og saaledes yderligere Bekostning. Det maa derfor anbefales, at de foran omhandlede specielle Arbejder i videst mulig Udstrækning udføres af Baneafdelingens almindelige Personale, og at det specialuddannede indskrænkes mest muligt. Efter hvad der er oplyst for Udvalget, synes det ikke at kunne bestrides, at en betydelig Reduktion i denne Retning maa kunne finde Sted. De fleste af de Arbejder, som udføres af det særlige Telegrafpersonale, kræve saa ringe speciel Uddannelse, at en saadan let vil kunne erhverves af Overbanemestrene og deres

Folk, og de enkelte Arbejder, som nødvendig forudsætte en fyldigere Specialuddannelse, kunde enten udføres af private Haandværkere eller — om saadant foretrakkes — af ganske enkelte specialuddannede Tjenestemænd. Vist nok lader det sig ikke gøre helt at undvære al Specialuddannelse og -Kundskab vedrørende Telegraf-, Telefon-, Signal- og Sikringsanlæg; de nuværende Signalinspektørstillinger bør derfor oprettholdes, dog med nogen Omfordeling af Forretningerne mellem dem, jfr. nærmere nedenfor; men Signalinspektøernes særlige specialuddannede Personale bør væsentlig indskrænkes.

Den Ordning af Forholdene, som formenes at maatte anbefales, er følgende:

Til Raadighed for Baneafdelingens Hovedbestyrelse (Generaldirektoratet) ansættes i Stedet for de nuværende Signalinspektører to Tjenestemænd, der lønnes ligesom disse, nemlig en Signalinspektør, hvis Virkeomraade er Signal- og Sikringsanlægene, og en Telegrafinspektør, hvis Virksomhed omfatter Telegraf- og Telefonanlæg; til denne sidste henlægges derhos (fra Maskinafdelingen) Stations- og Pladsbelysningen. Disse Tjenestemænds Virksomhed skal bestaa i det særlig sagkyndige Tilsyn med de paagældende Anlæg, ligesom de skulle fungere som Konsulenter paa vedkommende Felter. Endvidere skulle de efter Generaldirektoratets nærmere Bestemmelse lede Nyanlæg og større Forandringer af bestaaende Anlæg indenfor vedkommende Omraader. Ved denne sidste Virksomhed skulle de bistaas af enkelte særligt uddannede Tjenestemænd. Hvad derimod angaar det daglige, mindre betydende Arbejde i Distrikterne paa nævnte Omraader, skal dette under vedkommende Baneingeniørs Ansvar udføres af Overbanemestrene og disses Personale, mulig med Hjælp af en Telegraformand i hvert Distrikt, idet Baneingeniøren i øvrigt skal være berettiget til, naar han maatte finde det fornødent, gennem Henvendelse til Generaldirektoratet at paakalde Signalinspektørens eller Telegrafinspektørens Vejledning eller Hjælp. Herigennem formenes at ville opnaas en mere hensigtsmæssig og mindre bekostelig Ordning end den nuværende.

III. Maskinafdelingen.

Virksomheden under denne Afdeling deler sig i 2 selvstændige, af hinanden i Hovedsagen uafhængige Omraader, nemlig *Liniertjenesten* og *Værkstedstjenesten*. Til Medhjælp ved den centrale Ledelse af de herhen hørende Virksomheder har Direktøren for Maskinafdelingen et Kontor, hvorhos der direkte under ham er ansat 4 Maskingeniører.

Angaaende Arbejdets Art og Omfang i det nævnte Kontor foreligger Oplysning i Underbilag D. til Bilag 2, hvortil henvises. Fra bemeldte Kontor foreslaas — jfr. nærmere nedenfor — henlagt til Statsbanernes Hovedværksteder en Del Forretninger, bl. a. vedrørende Afdelingens Materialbeholdning i København samt Regnskabsvæsenet vedrørende Centralværkstedet sammesteds m. v. For saa vidt der, som foreslaaet nedenfor under IV, under Statsbanernes Centralledelse oprettes et for alle Afdelinger fælles Kontor for alle større Materialanskaffelser m. v., vil Maskinkontoret yderligere frigøres for en ikke uvæsentlig Del af sin nuværende Virksomhed. Tilbage vil dog blive et tilstrækkeligt Arbejdsomraade for et Kontor til Hjælp for Chefen for Maskinafdelingen, om end Kontorets Personale under de forandrede Forhold maatte kunne noget indskrænkes.

Med Hensyn til de 4 til Raadighed for Maskindirektøren stillede Maskingeniører er det i Underbilag A. til Bilag 6, jfr. den som *Bilag 7* aftrykte Skrivelse af 10. Juni 1912 fra Generaldirektionen for Statsbanerne, oplyst, at

Bilag 7.

en leder Maskinafdelingens Tegneste og bistaar Maskindirektøren ved Udførelsen af alle Projekteringer og Nybygninger samt Forandringer ved det Direktøren underlagte Materiel saavel vedrørende Værkstedes- som Lokomotiv- og Skibstjenesten,

en bistaar Direktøren ved Projekteringer, Nyanlæg og Beregninger angaaende Belysnings- og Opvarmningsvæsenet i Materiellet, paa Stationer og i de øvrige Statsbanerne tilhørende Bygninger samt fører Tilsyn med Arbejdets Udførelse paa Stationer og i Skibe og

to ere stillede til Disposition for Direktøren for Maskinafdelingen og benyttes til Afløsning under Sygdom og Permission for Maskinbestyrere og for den Ingeniør, der leder Statsbanernes Værksted i Nyborg. I øvrigt ere de som Regel til Tjeneste i 1. og 5. Maskinkreds, men de forrette ogsaa lejlighedsvis Tjeneste i det under Maskindirektøren hørende Kontor og i andre Kredse, naar Tjenestens Tarv, Gennemførelsen af ny Anlæg, forøget Trafik eller lignende kræver det. Endvidere overdrager man de omhandlede 2 Maskiningeniører fra Tid til anden forskellige særlige Hverv.

Udvalget maa formene, at Antallet af de foran nævnte Maskiningeniører maa kunne indskrænkes, hvorhos man vil finde det hensigtsmæssigt, at en Del af den Virksomhed, som udføres af den ene af de nævnte Ingeniører, henlægges til Hovedværkstederne. Det erkendes, at Chefen for Maskinafdelingen til Disposition ved Udførelsen af Projekteringer m. v. vedrørende Materiellet bør have en Maskiningeniør; derimod skønnes det ikke, at der kan være Trang til at bevare Stillingen som Belysnings- og Opvarmningsingeniør under Centralledelsen. En Hovedaarsag til Oprettelsen af den ommeldte Stilling har, efter hvad Udvalget har erfaret, været Oprettelsen af elektriske Værker paa en Række større Statsbanestationer, men Forholdene have forandret sig, efter at der ved de allerfleste af disse Steder er etableret kommunale Elektricitetsværker, der levere Strømmen billigere, end Statsbanerne kunne producere den. Dette har medført, at Størstedelen af Statsbanernes egne Værker ere nedlagte, og Resten vil antagelig ogsaa forsvinde om ikke lang Tid, medens ny selvstændige Værker formentlig næppe kunne ventes etablerede af Statsbanerne. Man vilde dernæst finde det naturligt, at Lysledningsanlæg i Stationsbygninger og paa Banegaarde for Fremtiden projekteres og udføres gennem Statsbanernes Baneafdeling under Ledelse af Telegrafinspektøren; til den nævnte Afdeling maa ligeledes kunne henlægges Centralopvarmningsanlæg. Endelig bør Centralværkstederne selv føre Tilsyn med de i Værkstederne værende Motoranlæg, med Drejerskivemotorerne i Lokomotivremiserne, Kulkraner samt med den elektriske Togbelysning og Belysningen i Skibe og Færger. Til Ledelsen af disse ikke ubetydelige Arbejder, hvortil vilde komme andre og større Opgaver, for saa vidt der maatte blive indført elektrisk Drift paa enkelte Lokalstrækninger under Statsbanerne, maa man anse det for nødvendigt, at der i hvert af Statsbanernes Hovedværksteder (i København og Aarhus) ansættes en Elektrotekniker. Naar dette sker, maa Stillingen som Belysnings- og Opvarmningsingeniør under Maskinafdelingens Hovedledelse kunne inddrages.

Hvad angaar de to foran ommeldte til Disposition for Direktøren for Maskinafdelingen værende Maskiningeniører, foreslaar Udvalget de paagældende Stillinger inddragne. De særlige Hverv, som hidtil have været overdragne de nævnte Maskiningeniører, kunne formentlig uden Ulempe overdrages til andre, f. Eks. til ansatte i Maskinkontoret, og Afløsningstjeneste for de i Distrikterne og i Værkstederne værende Maskiningeniører bør rettest udføres af de paagældendes underordnede.

I Stedet for de foran nævnte 4 direkte under Direktøren for Maskinafdelingen ansatte Ingeniører foreslaar man saaledes ansat direkte under Hovedstyrelsen 1 Ingeniør og ved Værkstederne 2 Elektroteknikere. Mulig kunne begge disse eller i hvert Fald den ene af dem indtil videre lønnes som Ingeniørassistent, ikke som Ingeniør.

Vedrørende de enkelte under Maskinafdelingen henhørende Omraader bemærkes i øvrigt:

a. Angaaende den egentlige Linietjeneste henvises til nedenstaaende Afsnit I. B. 3 c (Distriktsledelsen).

b. *Statsbanernes Hovedværksteder* bør formentlig sortere direkte under Maskinafdelingens Hovedstyrelse (Generaldirektoratet), medens Virksomheden i de mindre Hjelpeværksteder tænkes henlagt under Maskiningeniøren i vedkommende Distrikt. Hovedværkstederne ere beliggende henholdsvis i København, Aarhus og Nyborg. Da Værkstedet paa sidstnævnte Sted er betydelig mindre end de to andre, maa man anbefale, at Forholdene i Nyborg ligesom hidtil ordnes paa en simplere Maade end de andre to Steder. Man skal derfor her først særskilt omtale, hvorledes *Ordningen i Værkstederne i København og Aarhus* formenes at burde være.

I Spidsen for hvert af disse Værksteders Ledelse foreslaas som nu stillet en Værkstedsbestyrer; men denne bør udrustes med større Myndighed og Selvstændighed end de nuværende Bestyrere og paalægges et langt videregaaende Ansvar, jfr. nærmere nedenfor. Man vil anse det for rigtigt, at der i Hovedtrækkene arbejdes i Værkstederne efter Ordre og Tegninger fra Generaldirektoratet; herved vil opnaas fornøden Ensartethed i Enkeltheder vedrørende Konstruktionen af Lokomotiver og Vogne m. v.; ligeledes bør de større Indkøb af Materialier til Værkstederne foregaa under ét ved Generaldirektoratets Foranstaltning; men i øvrigt bør det paahvile Værkstedsbestyrerne aldeles selvstændigt at lede hele Virksomheden i Værkstedet og de til samme knyttede Etablissementer ganske som en Driftsdirektør for en privat Fabrikvirksomhed. I Værkstederne vil der være at føre nøje Regnskab med, hvad hvert Arbejde og Produktionen af hvert enkelt Fabrikat koster Værkstedet — idet man til Materialprisen og Arbejdslønnen vedrørende de enkelte Arbejder føjer en forholdsmæssig Andel i Værkstedernes Anlægs- og Etableringsudgifter samt de almindelige Udgifter til Administration, Vedligeholdelse af Bygninger og Redskaber, Belysning, Brændsel m. v. Herigennem vil man kunne opnaa fuldstændigt Kendskab til, hvorledes Virksomheden og dennes enkelte Dele svare sig. Værkstedsbestyrerne skulle selv ved deres egne Haandværkere besørge saadanne almindelige Vedligeholdelsesarbejder ved Værkstedsbygningerne, hvortil de fornødne Haandværkere haves til Raadighed, og kun naar andre Vedligeholdelsesarbejder (f. Eks. Murerarbejde) eller Nybygninger eller større Bygningsforandringer skulle udføres, bliver saadant Arbejde at udføre ved Baneafdelingens Foranstaltning, medens Udgifterne ved Arbejderne debiteres vedkommende Værksted. Den hidtil bestaaende Ordning, hvorefter ethvert Reparationsarbejde ved Værkstedsbygningerne skal udføres ved Baneafdelingens Foranstaltning, uagtet Værkstedet til sin Raadighed har Haandværkere af de paagældende Fag, forekommer ikke Udvalget hensigtsmæssig.

Medens Værkstedsmagasinet i Aarhus for Tiden sorterer under Værkstedsbestyreren, har man i København henlagt Magasinet og Værksteds-Regnskabsvæsenet direkte under Maskindirektørens Kontor. Denne sidste Ordning synes ikke heldig, da den formentlig maa medføre forøget Personale, hvorhos den naturlige Forbindelse mellem Magasin og Værksted gaar tabt, og Værkstedsbestyreren mister det for en forretningsmæssig Drift nødvendige Ansvar for alle Enkeltheder i Værkstedets Regnskabsvæsen. Det maa kræves, at saavel Værkstedernes Materialbeholdninger, Administrationen af og Regnskabsføringen vedrørende disse som hele Regnskabsvæsenet for Værkstederne henlægges direkte til Værkstedsbestyrerne, der til deres Raadighed ved Udførelsen af de herhen hørende Arbejder maa have fornøden kontoruddannet og regnskabsskyndig Assistance.

Til umiddelbar Assistance ved Udførelsen af den egentlige Værkstedsledelse bør Værkstedsbestyrelsen have en Maskiningeniør samt en eller flere Ingeniørassistenter og det fornødne Kontorpersonale. Maskiningeniøren er at anse som Værkstedsbestyrelsens Souschef og Stedfortræder, hvis Virkeomraade i øvrigt nærmere bestemmes af Værkstedsbestyrelsen.

Til at føre Tilsyn med og lede de enkelte Arbejder i Værkstederne er for Tiden i hver af Værkstedernes Underafdelinger ansat en eller flere Værkmestre, medens der synes at mangle et Mellemlid mellem disse og Værkstedets Overledelse. Man foreslaar derfor, at der i hvert af Værkstederne i København og Aarhus ansættes en Overværkmester. Denne skal have Tilsyn med samtlige Værkmestres Gerning og Overtilsyn med Udførelsen af Arbejderne i Værkstedet i det hele; det paahviler ham særlig at have sin Opmærksomhed henvendt paa Forbedring af Arbejdsmetoderne i Værkstedet samt Fastsættelsen og Revisionen af Akkordpriser. Til Overværkmesteren henlægges — for saa vidt det ikke lader sig udføre af Værkstedets Regnskabsfører eller Hovedkontor — den Regnskabsføring og det Kontorarbejde, som nu udføres af Værkmestrene. Til Udførelse af dette Arbejde gives der ham det fornødne Kontorpersonale. Naar Værkmestrene saaledes fritages for det ikke ubetydelige Kontorarbejde, som nu paahviler dem, vil deres Antal kunne væsentlig indskrænkes, og alligevel vil man formentlig kunne opnaa et langt mere effektivt Tilsyn med de enkelte Arbejder i Værkstedet og en bedre Ledelse af disse, end der nu haves.

De foran fremsatte Forslag kunne mulig føre til en Forøgelse af underordnet Personale i Værkstedernes Regnskabs- og Kontorafdelinger; men man vil ved Forslagenes Gennemførelse formentlig kunne naa til en bedre og mere økonomisk Drift af Værkstederne, hvorfor Driften som Helhed forventes at kunne frembyde fordelagtigere Resultater end hidtil.

Til hvert af de foran omhandlede Værksteder er knyttet et *Laboratorium*, som udfører de for Værkstederne og for den almindelige Statsbanedrift fornødne Materialprøver. Medens Værkstederne maa levere Arbejdskraften for Laboratorierne, synes disses Ledere at burde stilles direkte under Generaldirektoratet. Det maa erkendes at frembyde store Fordele at bevare et Laboratorium ved hvert af de to Værksteder, men det synes ikke fornødent at gøre disse lige store, idet en stor Del af Virksomheden maa kunne koncentreres i det københavnske Laboratorium, saaledes som det til Dels allerede nu er Tilfældet, jfr. Udvalgets Bemærkninger nedenfor Side 113.

I *Nyborg* ledes Værkstedet for Tiden af en Maskiningeniør, der til sin Raadighed har det fornødne Regnskabspersonale. Denne Ordning foreslaas under Hensyn til de langt mindre Forhold, her end i de to andre Hovedværksteder, bibeholdt, dog med den Ændring, at Værkstedets Ledelse og Regnskabsføring foregaar efter lignende Principper som foreslaaet for Værkstederne i København og Aarhus. Endvidere foreslaas det — jfr. nærmere, hvad der anføres nedenfor i Afsnit I B 3 c — til den nævnte Maskiningeniør at henlægge den hele Lokomotivtjeneste paa Fyen. Med Hensyn til denne Tjeneste betragtes Maskiningeniøren som staaende under Distriktschefen, medens han i øvrigt sorterer under Generaldirektoratet.

IV. Regnskabsafdelingen.

Til Statsbanernes Regnskabsafdeling er for Tiden henlagt foruden det egentlige Regnskabsvæsen (Bogholderi og Kassevæsen) en Række andre Forvaltningsomraader under Statsbanerne. Direkte under Direktøren for Regnskabsafdelingen er saaledes henlagt:

- a. *Hovedbogholderiet*, der ledes af en Hovedbogholder i København,
- b. *to Kassekontorer*, et i København, et i Aarhus,
- c. *en Kassekontrol* ved hver af de to Hovedkasser, der hvert Sted ledes af en Kassekontrollør.
- d. *Revisionen*, der ledes af en Overrevisor, som tillige fungerer som Kontorchef, samt 2 andre Kontorchefer,
- e. *Billet- og Blanketforvaltningen*, der forestaas af en særlig Forstander,
- f. *to Tarifikontorer* og
- g. *et statistisk Kontor*.

Med Hensyn til Virksomheden i hver enkelt af disse Afdelinger bemærkes:

a. *Hovedbogholderiet*. Udvalget har nedenfor under Afsnit I. B. 3 c, Distriktsledelsen, IV, Regnskabs- og Kassevæsenet, i Overensstemmelse med Princippet i Forslagene for Banernes egentlige Driftsafdelinger foreslaaet ogsaa Regnskabsvæsenet decentraliseret. Denne Ordning vil lette Hovedbogholderiet for en stor Del af det løbende Arbejde. Materialet hertil indkommer maanedvis gennem Afdelingernes og Værkstedernes Regnskaber. Det bør formentlig rettest paahvile Hovedbogholderiet, og ikke som nu et Ekspeditionskontor (Sekretariatet) at samle alle Forslagene til Budget fra de forskellige Distrikter og Underafdelinger, ligesom det maa paahvile Hovedbogholderiet at anbringe Banernes disponible Penge paa fordelagtig Maade og at aflægge Maaned- og Aarsregnskaber, hvorhos man vilde finde det rigtigt, at Hovedbogholderiet tillige fik den Opgave at vaage over, at de forskellige regnskabsførende Embedsmænd i Distrikterne og ved Værkstederne indrette Regnskabsvæsenet saa praktisk og enkelt som muligt, saa at al overflødig Regnskabsaflæggelse bortfalder. I denne Forbindelse skal man bemærke, at man maa anse det for overflødigt, at der aflægges særlige Regnskaber ved Trafik-, Bane- og Maskinafdelingens Kontorer i Generaldirektoratet; de nævnte tekniske Kontorer bør alene beskæftige sig med tekniske Opgaver og Korrespondance desangaaende.

Under Hensyn til, at den væsentligste Del af Bogføringen, som anført, foreslaas lagt ud til Distrikterne, anser man det for overflødigt foruden en Hovedbogholder at have en særlig Bogholder i Statsbanernes nedenfor nævnte 1. Distrikt (i København). Man foreslaar derfor Distriktsbogholderiet nævnte Sted henlagt til Hovedbogholderen, der altsaa bliver Chef saavel for Hovedbogholderiet som for Distriktsbogholderiet i 1. Distrikt.

b. *Kassevæsenet*. Ligesom Bogholderiet foreslaar man ogsaa Kassevæsenet decentraliseret, jfr. nærmere Afsnit I. B. 3 c IV. Da dertil kommer, at Statsbanernes Kassevæsen ved den nedenfor i Betænkningens II. Del, Afsnit F. 1. foreslaaede udstrakte Benyttelse af Bankerne m. v. vil lettes for væsentlige Dele af sammes nuværende Virksomhed, anser man det for uforholdent at opretholde begge de nu bestaaende Kassekon-

torer (Hovedkasser). Derimod vil man anse det for rigtigt indtil videre at opretholde en Hovedkasse for Statsbanerne i København, til hvilken man tillige foreslaar henlagt Kasseforretningerne vedrørende Statsbanernes nedenfor nævnte 1. Distrikt; man skønner dog ikke, at Hovedkassererstillingen vil faa en saadan Betydning, at den som nu bør henføres til 22. Lønningsklasse, hvorfor man foreslaar den henført til 21. Lønningsklasse.

Bilag 8. *c. Kassekontrollen.* Ved hver af Statsbanernes Hovedkasser er etableret en særlig Kassekontrol, som forestaas af en Kassekontrollør. Som det vil ses af den som *Bilag 8* aftrykte Instruks for nævnte Embedsmænd, paahviler det disse at føre de for Tilsynet med vedkommende Kasse fornødne Kontrolbøger. Ingen af Hovedkassereren udstedt Kvittering er forbindende for Kassen, med mindre den tillige bærer Paategning om at være noteret af Kassekontrolløren; ligeledes skal enhver Indtægts- og Udgiftsordre samt Regningsfortegnelse og enhver original Kvittering baade for Penge og Deposita forsynes med Kassekontrollørens Noteringspaategning. Kassekontrolløren skal paase, at alle Udgiftsbilag ere kvitterede, og at Kvittering for udsendte Penge indsendes indenfor en passende Tid. Endelig fører Kassekontrolløren Tilsyn med Hovedkassen og foretager mindst en Gang maanedlig Revision af Kassens Beholdninger.

Udvalget indser ikke Nødvendigheden af denne særlige Kassekontrol, idet alle til Hovedkasserne udstedte Indtægts- og Udgiftsordrer udfærdiges af og bogføres i Hovedbogholderiet, alt efter forudgaaet Behandling i Statsbanernes Revision. Det skønnes ikke rettere, end at der herigennem maa opnaas en tilstrækkelig og fuldt betryggende Kontrol, saa at en særlig yderligere Kontrol for dette Omraade maa blive overflødig. Tilsyn med Kasserne og Eftersynet af disses Beholdninger maatte kunne henlægges til Revisionen. Efter den foran af Udvalget foreslaaede Decentralisering af Kassevæsenet og den nedenfor i Betænkningens II. Del anbefalede forandrede Forretningsgang med Benyttelse af Banker i størst muligt Omfang ville Kasserne derhos tabe en væsentlig Del af deres nuværende Betydning, idet Stationernes Oppebørsler indsættes paa Bankkonti, og Udsendelse af Penge til Distrikterne almindeligvis vil blive uforuden, da de nødvendige Tilskud ville kunne faas hos de lokale Banker. Under saaledes ændrede Forhold vilde den særlige Kassekontrol vise sig end mere overflødig.

Under Henvisning til det foran anførte foreslaar Udvalget den særlige Kassekontrol ophævet og den samme nu paahvilende Kontrol med Ind- og Udbetalinger, Notering af Indbetalingsordrer og Anvisninger m. v. henlagt til Bogholderiet paa vedkommende Steder, samt Tilsynet med Kassernes Regnskabsbøger og Beholdninger henlagt til Revisionen.

d. Revisionen. Herom henvises til Afsnit 5 nedenfor, hvor man har stillet Forslag om, at Revisionen udskilles fra Statsbanernes Regnskabsafdeling og henlægges til en selvstændig Hovedrevisor.

e. Billet- og Blanketforvaltningen, der nu forsyner samtlige Statsbanestationer og Kontorer med Blanketter og forestaar Udleveringen af Billetter, har man ikke fundet Anledning til at foreslaa forandret, idet man maa anse det for mest opportunt, at denne er samlet og i stærk Kontakt med den kritiske Revision. Udvalget har haft Opmærksomheden henvendt paa, om ikke *Trykningen af Billetter*, der nu besørges af Statsbanerne selv, med Fordel vilde kunne bortliciteres til fremmede. Paa Grundlag

af foreliggende og indhentede Oplysninger har man opstillet en rent kalkulatorisk Sammenligning mellem Statsbanernes nuværende aarlige Udgifter ved Billettrykningen og det Beløb, for hvilket man formener, at kunne faa samtlige Billetter leveret hos fremmede, og det ses ikke rettere, end at man ved at bortlicitere Billetlevering og -trykning vilde kunne opnaa nogen aarlig Besparelse; man er imidlertid naaet til den Overbevisning, at det af praktiske Hensyn er at foretrække, at Trykningen vedblivende udføres af Banernes eget Personale. For saa vidt der, som foreslaaet nedenfor under h, under Statsbanerne oprettes en Hoved-Materialforvaltning, bør Billet- og Blanketforvaltningen mulig rettest henlægges under samme.

f. Med Hensyn til Tarifikontorerne bemærkes:

Iste Tarifikontors Forretningsomraade skønnes ikke væsentlig at burde ændres, om end en Del løbende Sager fra Kontoret maatte kunne lægges ud til Distrikterne til Opnaaelse af en simplere Forretningsgang i Bagatelsager. Paa lignende Maade maatte ogsaa 2det Tarifikontor kunne frigøres for et ikke ringe Antal mindre Sager. Til Genæld vilde Udvalget finde det rigtigt, at der til dette Kontor, som allerede nu behandler en stor Del Sager vedrørende Erstatninger for bortkommet, forsinket og beskadiget Gods og Kreaturer, henlagdes alle herhen hørende Sager af nogen Betydning. Til nærmere Oplysning om de for nævnte Omraade nu gældende Regler har man fra Generaldirektionen for Statsbanerne indhentet den som *Bilag 9* aftrykte Skrivelse af 22. Februar 1912. Som det vil ses, er Forholdet nu det, at Trafikbestyrerne kunne afgøre visse Erstatningssager, som dreje sig om Værdier under 50 Kr., medens alle andre Erstatningssager behandles af 2det Tarifikontor. Udvalget har imidlertid modtaget talrige Vidnesbyrd om, at den Fremgangsmaade, som benyttes, hvor Oplysninger søges til Bedømmelse af selv højst ubetydelige Erstatningssager af den ommeldte Art, er særdeles vidtløftig og derfor ogsaa unødigt bekostelig, idet det er Skik at indhente skriftlige Erklæringer fra alle Tjenestemænd, som maa antages at have haft Berøring med vedkommende Forsendelse. Der udvikler sig herved en meget omfattende, men i mange Tilfælde ganske unyttig Korrespondance. Udvalget maatte anse det for tilstrækkeligt — bortset fra ganske særlige Forhold — at Oplysninger i saadanne Tilfælde søges hos Modtagelses- og Afsendelsesstationen. Man vilde derhos anbefale, at *dels* Sager, der kun angaa ubetydelige Værdier, f. Eks. Værdier ikke over 10 Kr., *dels* Sager angaaende *indenlandske* Forsendelser til Værdier f. Eks. ikke over 50 Kr., i hvilke Spørgsmaalet om Statsbanernes Ansvarsfrihed eller deres Pligt til Erstatning er utvivlsom, og hvor Erstatningens Udmaalning heller ikke giver Anledning til Tvivl, behandles endeligt af den paagældende Station (Modtagelsesstationen), eventuelt efter Konference med Afsendelsesstationen, medens alle andre herhen hørende Erstatningssager behandles af 2det Tarifikontor efter den foran antydede Fremgangsmaade, der vil være simplere end den hidtil anvendte.

Bilag 9.

g. Statistisk Kontor. Statsbanernes statistiske Kontor ledes af en Kontorchef, der til Raadighed har 2 Fuldmægtige og 31 Assistenten. Desuden benyttes til Tider nogen Ekstramedhjælp. Udgiften til samtlige Lønninger andrager ca. 90,000 Kr. aarlig.

Kontorets Hovedopgave er at fremskaffe de statistiske Beregninger, som Administrationen anser for nødvendige, og at behandle disse, saaledes at de, for saa vidt det ønskes, kunne finde Optagelse i Statsbanernes aarlige Driftsberetning, som udgives ved Kontorets Foranstaltning. Til Kontoret er henlagt som en særlig Opgave Behandlingen af Rapporterne over Vognbevægelsen. Disse Rapporter, der ere nødvendiggjorte ved de

i Statsbanernes Politireglement stillede Krav, indkomme *daglig* i et Antal, der efter Aars-
tiderne varierer fra 500 til 750.

Af den i Juni 1901 afgivne Betænkning af den i Henhold til Lov af 26. Marts
1898 nedsatte Jernbanekommission fremgaar det, at et Flertal af Kommissionens Med-
lemmer var af den Anskuelse, at det statistiske Kontor burde ophæves; ikke saaledes
at forstaa, at Førelsen af Statistik skulde bortfalde, men saaledes, at man samtidig med
at indskrænke de statistiske Arbejder fordelte de nødvendige Opgaver mellem de for-
skellige Afdelinger og lod den endelige Bearbejdelse af Stoffet overgaa til Revisionen
(Betænkningen Side 26—27).

Nærværende Udvalg kan dog ikke dele denne Opfattelse og maa derfor holde paa,
at Kontoret bevarer. En paalidelig og hurtigst mulig Besvarelse af Spørgsmaal af stati-
stisk Art, der af Statsbanernes øverste Ledelse kræves, vil næppe kunne naas, med mindre
Gerningen udføres i et særligt Kontor.

Paa den anden Side er Udvalget af den Formening, at der uden Skade maa kunne
gennemføres adskillig Indskrænkning paa dette Omraade. I denne Henseende skal aldeles
eksempelvis anføres, at det ovenfor omtalte Arbejde med Behandlingen af de daglige
Vognrapporter beskæftiger fem à seks Mand af Kontorpersonalet, og Udbyttet synes
ikke at staa i passende Forhold til den anvendte Arbejdskraft, idet Kontrollen med Vogn-
materiellets Benyttelse utvivlsomt maa kunne ske paa anden og simplere Maade. I Over-
ensstemmelse hermed foreslaas fornøden Ændring foretaget i Politireglementet for Stats-
banerne. Ligeledes vil man ved en Gennemgang af de i Driftsberetningen optagne Over-
sichter o. l. sikkert finde ikke faa Oplysninger, der koste Kontoret særdeles stort Arbejde
uden i tilsvarende Grad at byde almindelig Interesse, og som mulig kun optages i Beret-
ningen, fordi de en enkelt Gang have været paakrævede af Administrationen.

Allerede nu findes der i Statsbanernes Driftsberetning ikke faa Partier, der til-
stilles Kontoret færdige til Optagelse fra andre Kontorer. Der er næppe Tvivl om, at man
i endnu flere Tilfælde vil have lettere ved at lade et og andet statistisk Arbejde udføre
ude omkring ved de forskellige Afdelingers Kontorer og paa Stationerne, hvad der vides
at finde Sted ved udenlandske Baner.

h. Ved de Undersøgelser, som Udvalget har foretaget med Ordningen af Regn-
skabsvæsenet for Øje, er man ogsaa kommen ind paa at undersøge, paa hvilken Maade
Anskaffelser til Statsbanerne af de forskellige Materialier nu foregaar, og man lægger
ikke Skjul paa, at den nuværende Ordning findes lidet heldig. Dels foretages der af de
forskellige Afdelinger og Underafdelinger Materialindkøb uden Hensyn til, om de
indkøbte Materialier maaske allerede findes i stor Mængde hos en anden af Statsbanernes
Afdelinger, dels afholdes der paa flere Omraader Licitation af hver Afdeling for sig over
de samme Varer, ligesom der under Haanden indkøbes adskillige Varer af Afdelingerne
(og Underafdelingerne) hver for sig, som med større Fordel kunde indkøbes under et;
eksempelvis skal nævnes, at Uniformsvæsenet er ordnet saaledes, at den militære Klæde-
fabrik leverer Klæde til Uniformerne, medens Trafik-, Bane- og Maskinafdelingen hver
for sig afholder Licitationer over Distinktioner og Knapper, over Huer og over For-
færdigelse af Uniforms- og Beklædningsgenstande, saaledes at der kan afholdes flere
Licitationer aarlig alene over Beklædningsgenstande; ligeledes holde forskellige Kontorer
hver for sig Regnskab med Uniformsleveringen og Uniformernes Varighed.

Under Hensyn til det anførte foreslaar Udvalget, at der oprettes en

Hoved-Materialforvaltning

fælles for alle Statsbanernes Afdelinger til Anskaffelse og Forvaltning af Forbrugsartikler, navnlig saadanne, som anskaffes til flere forskelle Afdelinger; men derimod ikke Drifts-materiel og Værktøjsmaskiner, hvilket formentlig fremdeles bør anskaffes af Maskin-afdelingen, ej heller Skinner, Sveller og lignende Materialier, hvis Anskaffelse ogsaa i Fremtiden som hidtil bør ske gennem Baneafdelingen. I ressortmæssig Henseende foreslaas Hoved-Materialforvaltningen lagt under Regnskabsafdelingen med let Adgang til Benyttelse af Statsbanernes Laboratorier. Det skulde være dens Opgave efter Samraad med de forskellige Forbrugere at udarbejde Forslag til Licitationsbetingelser, afholde Licitationerne, undersøge Vareprøverne, acceptere Tilbudene eller indstille disse til Generaldirektørens Antagelse osv. og at fordele Varerne til Forbrugerne. De Fordele, der vilde opnaas ved at samle alt Materialindkøb og Forvaltning af de indkøbte Materialier vilde blandt andet være, at der vilde kunne opnaas billigere Priser, at Lagerbeholdningerne lettere maatte kunne holdes indenfor en rimelig Størrelse, at der opnaas Besparelser ved Formindskelse af Ekspeditionen af Regninger (Revision, Bogføring, Udbetaling osv.), og at en effektiv Revisions Opgave vil blive betydelig lettere, naar der kun er een indkøbende Myndighed, end naar der indkøbes Varer fra mange forskellige Sider.

Under Hoved-Materialforvaltningen skulde da alt Uniformsvæsen henlægges med det dertil hørende Noteringsarbejde over de til hver enkelt ansat udleverede Genstande, hvorved en ret stor Korrespondance mellem de forskellige Afdelinger vilde bortfalde. Endvidere skulde Værkstedsmagasinerne Forsyning med indkøbte Materialier foregaa fra Hoved-Materialforvaltningen, saaledes at der indrettes tidssvarende, praktiske Materialregnskaber, og saaledes at Udleveringen af de af Statsbanerne selv fabrikerede Artikler til alle de forskellige Afdelinger fandt Sted fra de allerede nu eksisterende Værkstedsmagasiner gennem Hoved-Materialforvaltningen.

TEKNISK BIBLIOTEK

Danmarks tekniske Højskole

c. Distriktsledelsen.

Angaaende den nu bestaaende Ordning af Statsbanernes Linieforvaltning bemærkes:

Ifølge § 5 i Lov Nr. 81 af 15. Maj 1903 (jfr. den under 27. Maj 1908 optrykte Lov om Statsbanernes Ordning) deles Statsbanerne med Hensyn til den stedlige Ledelse i indtil 6 Kredse. I hver Kreds ansættes to Kredsbestyrere, nemlig en Trafikbestyrer og en Banebestyrer, der henhøre direkte under vedkommende Direktører, samt desuden en Maskinbestyrer, der henhører under Direktøren for Maskinafdelingen. Til Medhjælp for Trafik- og Banebestyrere ansættes henholdsvis Trafikinspektører og Baneingeniører.

I Medfør af denne Lovbestemmelse ere Statsbanerne for Tiden inddelte i 5 Kredse, hver med 3 højere Embedsmænd, som have Ledelsen hver for sin Afdelings Vedkommende. De nærmere Bestemmelser for deres Virksomhed ere givne ved de som *Bilag 10—12* aftrykte, af Ministeriet for offentlige Arbejder den 14. Maj 1909 stadfæstede Instrukser med dertil sig sluttende Bestemmelser, ifølge hvilke der blandt andet til Medhjælp for Trafikbestyrerne er ansat Trafikinspektører, for Banebestyrerne Baneingeniører og for Maskinbestyrerne Ingeniørassistenter, jfr. i øvrigt den som *Bilag 13* aftrykte Skrivelse af 6. Maj 1912 fra Generaldirektionen for Statsbanerne.

Den ommeldte Ordning er indført paa Grundlag af Indstilling fra Flertallet i Jernbanekommissionen af 1898, hvis Begrundelse af Forslaget findes anført i Kommis-

sionens Betænkning Side 28—31. Som det vil ses, tilsigtedes det gennem Ordningen at opnaa en større Decentralisation af Myndigheden og en større Simpelhed i Forretningsgangen.

Et Mindretal, bestaaende af 6 Medlemmer, hvoriblandt nuværende Direktør Rimstad, foreslog derimod at bevare det da bestaaende Sektionssystem og dertil knytte Distriktsraad, sammensatte af alle i visse Distrikter ansatte Sektionsledere med en enkelt af dem som Forretningsleder (se Betænkningen Side 27—28, 31—32 og 62—63). Ogsaa Mindretallet ansaa det i øvrigt for rigtigt at tilstræbe en større Decentralisation, men mente, at en saadan meget vel kunde opnaas under det da bestaaende System.

Spørges der nu, hvorledes den Ordning, som indførtes paa Grundlag af Kommissionens Flertals-Indstilling, har virket, maa det uden Tvivl indrømmes, at den har vakt ringe Tilfredshed. Ifølge de for Udvalget fremkomne Udtalelser og de ad anden Vej indhentede Erfaringer er den tilsigtede Decentralisation, hvis Ønskelighed Udvalget ogsaa for sit Vedkommende kan tiltræde, ikke opnaaet. Den Frygt, som af fornævnte Kommissions Mindretal er udtalt, Betænkningen Side 31, for, at Distrikterne ikke skulde faa »tilstrækkelig Betydning i Forhold til det ret kostbare Apparat, men komme til at virke hemmende mellem Overledelsen og den lokale og daglige Gerning«, synes at have vist sig fuldt begrundet. Ordningen synes ikke at have virket tilfredsstillende for den lokale Befolkning, og den har medført en meget omstændelig Forretningsgang, som giver Anledning til et efter Udvalgets Formening urimeligt Antal Brevvekslinger mellem forskellige Embedsmænd og deraf flydende Bekostelighed og Forhaling af Sagernes Ekspedition.

Ordningen lider frem for alt af tvende Hovedfejl, nemlig at man har oprettet Distrikter uden nogen Distriktschef, men med 3 sideordnede Embedsmænd i Spidsen, hvis Samarbejde har et aldeles tilfældigt Præg, og at man har villet presse Trafik-, Bane- og Maskinafdelingernes Styrelse af de stedlige Afdelinger ind i de samme Rammer uden nogen naturlig Begrundelse.

Udvalget er af den Opfattelse, at det ikke vilde være hensigtsmæssigt at lægge den egentlige Drifts- (Trafik-) Ledelse direkte i Hænderne paa Trafikafdelingens Chef; Virksomhedens Omfang, Landets særegne Form og Landsdelenes forskellige Forhold stille naturligt Krav om en Inddeling i Distrikter med relativ Selvstændighed. Vil man dertil søge at opnaa en økonomisk og praktisk Drift og fremfor alt en saadan virkelig Decentralisation af den daglige Driftsvirksomhed, som betinger en saadan Drift, maa der ikke alene kræves en Inddeling i Distrikter, men man maa tillige indrømme disses Ledere en betydelig Selvstændighed og et omfattende Ansvar.

I Henhold hertil stiller Udvalget følgende Forslag til Ordning af Statsbanernes Liniestyrelse:

Ledelsen af den daglige Drift med alt, hvad dertil henhører, forestaas under Generaldirektørens Tilsyn af Distriktschefer, hvis Antal foreløbig fastsættes til 3 med Hjemsted henholdsvis i København, i Aarhus og f. Eks. i Struer. Distrikternes Omraade tænkes fastsat saaledes:

1. Distrikt: Sjælland—Falster, i alt ca. 565 km, med Overfarterne Helsingør—Helsingborg, København—Malmø, Korsør—Nyborg, Korsør—Kiel, Masnedø—Orehoved og Gedser—Warnemünde,
2. Distrikt: Banestrækningerne Nyborg—Fredericia, Tommerup—Assens, Vamdrup—Frederikshavn, Hobro—Løgstør, Aarhus—Grenaa, Randers—Ryomgaard, Lunderskov—Esbjerg og Bramminge—Vedsted, i alt ca. 730 km, med Lillebæltsoverfarten, og

3. Distrikt: De øvrige Banestrækninger i Jylland, for Tiden ca. 625 km — hvortil senere vil komme Banestrækningerne Herning—Vejle, Funder—Bramminge og Skern—Videbæk —, med Overfarterne ved Oddesund og ved Glyngøre.

Sjælland—Falster udgør baade geografisk og i Henseende til Trafikforholdene et Hele, der ikke let lader sig skille, og som under Hensyn til Banestrækningernes ringe Længde uden Vanskelighed kan ledes fra et Sted. Distriktet er det mindste i Udstrækning, men har den stærkeste Trafik og derfor ogsaa det største Personale og vil af disse sidste Aarsager formentlig kræve den mest intensive og omfattende Virksomhed af Distriktslederen, medens det vil frembyde en Fordel, at saa godt som hele Distriktets Trafik koncentrerer om København, og at Afstandene i Distriktet ikke ere betydelige.

Ved Forslaget om en Deling af Jylland—Fyen i 2 Distrikter har man taget i Betragtning den Udvidelse af Banenettet i Jylland, som i Medfør af Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 vil finde Sted. Man har derhos haft for Øje dels Hensynet til, hvilke Banestrækninger der ifølge de tilstedeværende Trafikforhold naturligt ledes under eet, dels Hensigtsmæssigheden ved en saa vidt muligt ensartet Drift indenfor det enkelte Distrikt, idet

2. Distrikt efter den foreslaaede Deling væsentlig vil bestaa af Baner med stærkere Trafik,
3. Distrikt af Baner med svagere Trafik og derfor med færre Tog.

Distriktscheferne, som skulle forestaa den daglige Drift i Distrikterne saavel i teknisk som i økonomisk Henseende, skulle under Generaldirektørens Tilsyn have besluttende Myndighed i alle under det enkelte Distrikt hørende Sager paa lignende Maade, som en Driftsbestyrer ved en privat Jernbane har det under vedkommende Bestyrelses Tilsyn; de skulle være ansvarlige for, at Driften foregaar paa en økonomisk og saavel for Staten som for Publikum hensigtsmæssig Maade, og ved hyppige Rejser overbevise sig om, at Driftstjenesten i Distrikterne foregaar paa forsvarlig Maade og overensstemmende med de gældende Love og de af Ministeren, Generaldirektøren, Afdelingscheferne og Distriktscheferne selv fastsatte Bestemmelser. Distriktscheferne skulle i det Omfang, hvori det er muligt, føre fuldstændigt Regnskab over alle i Distriktet forefaldende Indtægter og Udgifter og tillægges i dette Øjemed fornøden Kontorassistance, derunder regnskabskyndig Medhjælp.

Distriktschefens Hovedgerning er Trafikledelsen, og hans Plads indenfor Statsbanernes Organisation er saaledes nærmest i Trafikafdelingen. Til hans Raadighed stilles det fornødne Antal Trafikinspektører og det i øvrigt nødvendige Personale; men foruden at være foresat for Trafikpersonalet i Distriktet er han tillige foresat for hele det i Distriktet arbejdende Bane- og Maskinpersonale, idet de i Distriktet ansatte Baneingeniører og den (de) der ansatte Maskiningeniør(er) betragtes som stillede til Distriktschefens Raadighed. Som Følge af det anførte paahviler det Distriktslederen at sørge for et godt og effektivt Samarbejde mellem Trafik-, Bane- og Maskinafdelingens Tjenestemænd i Distriktet og for, at de lavere staaende Tjenestemænds Arbejde udnyttes bedst muligt til Fordel for Distriktet eller efter Omstændighederne i et Nabodistrikt uden Hensyn til, under hvilken af Statsbanernes Afdelinger (Trafik-, Bane- og Maskinafdeling) de paagældende efter deres Stilling nærmest maa anses for henhørende, idet de ansatte, naar Forholdene kræve det eller gøre det ønskeligt, skulle være pligtige at udføre Arbejde under en hvilken som helst Afdeling.

Som det vil ses, er det Tanken, at Distriktscheferne skulle være udrustede med stor Myndighed og Selvstændighed. Da de ville faa en meget betydelig Indflydelse paa Driftens Resultater, og da der maa stilles Fordringer til dem om administrativ Dygtighed og udviklet Forretningssans, vil det være nødvendigt at byde

dem Lønningsvilkaar, som staa i passende Forhold til de Krav, som stilles til dem, jfr. iøvrigt nedenfor, Afsnit C.

Som foran ommeldt er det Tanken, at Distriktschefen skal forestaa den hele Ledelse af den daglige Drift i vedkommende Distrikt, altsaa en Virksomhed, der vedrører baade Trafik-, Bane og Maskinafdelingen. Ved den nærmere Omtale af Virksomheden og den Medhjælp, som maa gives Distriktslederne, bliver det derfor naturligt at omtale hver Side af Virksomheden for sig.

I. Trafikledelsen foreslaas ordnet saaledes:

Hver Distriktschef varetager alle Forretninger, som angaa Virksomheden i hele Distriktet, ligesom han er ansvarlig for, at Samarbejdet med Nabodistrikterne foregaar bedst muligt og paa den for en økonomisk Udnyttelse af samtlige Statsbaner heldigste Maade.

Distrikterne inddeles i Sektioner, man tænker sig 3 i hvert Distrikt, fordelte saaledes:

I 1. Distrikt:

1. Sektion med Sæde i København, der forestaar Driften af de københavnske Stationer og Overfarten København—Malmø og leder Toggangen i hele Distriktet,

2. Sektion med Sæde i København for den sjællandske Nordbane, Kystbanen, Frederikssundbanen og Strækningen København—Gedser, ialt ca. 300 km, med Overfarterne Helsingør—Helsingborg, Masnedø—Orehoved og Gedser—Warnemünde, og

3. Sektion med Sæde i Roskilde for de øvrige sjællandske Banestrækninger, i alt ca. 265 km med Storebæltsoverfarten og Korsør—Kiel Overfarten;

i 2. Distrikt:

4. Sektion med Sæde i Fredericia for Banestrækningerne Nyborg—Fredericia—Vamdrup, Tommerup—Assens, Lunderskov—Esbjerg og Bramminge—Vedsted, i alt ca. 230 km, med Lillebæltsoverfarten,

5. Sektion med Sæde i Aarhus for Banestrækningerne Fredericia—Randers, Aarhus—Grenaa og Ryomgaard—Randers, i alt ca. 270 km, og

6. Sektion med Sæde i Aalborg for Banestrækningerne Randers—Frederikshavn og Hobro—Løgstør, i alt ca. 230 km, samt

i 3. Distrikt:

7. Sektion med Sæde i Viborg for Banestrækningerne Aalestrup—Viborg—Herning, Langaa—Struer og Skive—Glyngøre, i alt ca. 220 km med Overfarten Glyngøre—Nykøbing,

8. Sektion med Sæde i Struer for Banestrækningerne Thisted—Struer—Esbjerg og Holstebro—Herning, i alt ca. 250 km, med Oddesundsoverfarten, og

9. Sektion med Sæde i Silkeborg for Banestrækningerne Skern—Skanderborg og Langaa—Silkeborg, i alt ca. 155 km, hvortil senere vil komme Strækningerne Her-

ning—Vejle og Funder—Bramminge. Indtil dette sker, kunde mulig Holstebro—Herning-banen henlægges under 9. Sektion.

I hvert Trafikdistrikt etableres Vognfordeling.

Som Chef for hver af Trafiksektionerne ansættes en Trafikinspektør, der under Distriktschefens Tilsyn og efter hans nærmere Anordning forestaar Trafikledelsen i Sektionen og sørger for Samarbejdet med Nabosektionerne ogsaa i tilstødende Distrikter samt med Bane- og Maskinafdelingernes Tjenestemænd i samme og i tilstødende Sektioner. Trafikinspektøren skal — alene med den Begrænsning, som er en nødvendig Følge af Hensynet til den Distriktschefen tillagte Myndighed og dennes Ansvar for den økonomiske Ledelse af Driften i hele Distriktet — selvstændig forestaa hele den daglige Trafikledelse indenfor den ham underlagte Sektion; han er at anse som foresat for enhver i Sektionen ansat Tjenestemand henhørende til Trafikafdelingen. Medens Togledelsen for hele det sjælland-falsterske Distrikt er foreslaaet henlagt til Trafikinspektøren i 1. Sektion, bør hver af Trafikinspektørerne i de jydsk-fyenske Distrikter formentlig forestaa Togledelsen i sin egen Sektion, saa at Distriktschefen eller en af ham dertil valgt Trafikinspektør kun under ekstraordinære Forhold tager Togledelsen i sin Haand. Med Hensyn til Færge- og Skibsoverfarterne er det ikke Tanken, at Trafikinspektørerne skulle anses som foresatte for Skibspersonalet; Trafikinspektørerne skulle derimod under Distriktslederens Tilsyn have Dispositionen over Færger og Skibe og lede Trafikken paa Overfarterne ved en for hver Overfart særlig dertil udvalgt Skibsfører eller anden dertil egnet.

Hvilken Kontor- og øvrig Medhjælp der skal tilstaaes Trafikinspektørerne, maa afgøres efter en nærmere Undersøgelse af Forholdene i de enkelte Sektioner.

Naar man ikke har ment at turde foreslaa Antallet af Trafiksektioner fastsat til mindre end 3 i hvert Distrikt, er det af den Aarsag, at man kun ved den angivne Inddeling og ved Fastsættelse af Trafikinspektørernes Bosteder til de anførte centralt beliggende Byer mener at kunne opnaa, at Sektionslederne i Løbet af kort Tid kunne naa ud til de fjerneste Steder i Sektionerne, og at de kunne opnaa saa nøje Kendskab til alle Forhold i disse og til Publikum paa vedkommende Egn som ønskelig og nødvendig for en god og økonomisk Drift; i øvrigt vil der efter Forslaget ved Trafikafdelingens Linietjeneste i alt kun blive ansat 12 ledende Tjenestemænd (3 Distriktsledere og 9 Trafikinspektører), medens der ifølge den nuværende Ordning er 13 (5 Trafikbestyrere og 8 Trafikinspektører), saa at altsaa et Embede foreslaas inddraget ved den foran angivne Ordning, ved hvilken man ikke desto mindre forventer at opnaa en lettere Forretningsgang, et mere intensivt Tilsyn og en bedre Ledelse.

Angaaende Ordningen af Trafikafdelingens Linietjeneste i øvrigt bemærkes, at man ikke finder Anledning til at stille Forslag til Oprettelse af ny Stillinger eller Nedlæggelse eller Ændring af bestaaende, hvorimod man maa finde det ønskeligt, at der ogsaa tillægges Bestyrerne af Statsbanernes Stationer og Holdepladser samt Gods-ekspeditører en betydelig større Selvstændighed og Myndighed, end der nu er tilstaaet dem.

Med Hensyn til *Bestyrere af Stationer og Holdepladser* skal i saa Henseende som Sager, der formentlig rettest bør henlægges til disses egen Forsorg og Afgørelse, aldeles eksempelvis nævnes:

mindre Reparationer af Stationsbygninger og Inventariegenstande, hvilke Reparationer formentlig almindeligvis ville kunne udføres billigst og hensigtsmæssigst af Haandværkere, der ere bosiddende i Nærheden af vedkommende Station (Holdeplads),

Sager angaaende Erstatning for bortkommet eller beskadiget Gods i Tilfælde, hvor det drejer sig om mindre Værdier, og hvor Banernes Pligt til Erstatning eller deres Ansvarsfrihed er afgjort og utvivlsom, og

Sager angaaende Tjenestefrihed for Stationspersonalet, naar Friheden kan indrømmes uden at kræve Afsløsningsassistance andet Steds fra.

Hvad angaar *Godsekspeditører* ved Stationer med selvstændig Godsekspedition, er det overfor Udvalget oplyst, at disse efter den nu bestaaende Ordning ere at anse som underordnede vedkommende Stationsforstander; denne træffer Afgørelsen af, hvilket Personale der skal tildeles Godsekspeditøren til Assistance, og f. Eks. paa Københavns Godsbanegaard er Forholdet det, at Sager vedrørende Godsekspeditionen undergives en dobbelt Behandling (Journalisering m. v.), nemlig baade af Stationspersonalet og af Godsekspeditøren og det til hans Raadighed stillede Personale. En saa omstændelig og bekostelig Behandling af Sagerne kan ikke anses for tilraadelig, ligesom det synes uheldigt, at Stationsforstanderen og ikke Godsekspeditøren selv, der sidder inde med det bedste Kendskab til Forholdene og er den, som er den egentlige og naturlige Leder af Virksomheden i Godsekspeditionen, har Indflydelse paa, hvor meget samt hvilket Personale der bør stilles til Godsekspeditørens Raadighed. Det maa derfor meget anbefales, at Godsekspeditører, som forestaa betydelige Virksomheder og ere ansvarlige for den rette Ekspedition af Forsendelser, der tilsammen repræsentere særdeles store Værdier, og som til Virksomhedernes Udførelse flere Steder have en ikke ringe Stab af Tjenestemænd til Raadighed, faa tildelt en til deres Virksomheders Omfang og Betydning svarende Selvstændighed, at de selv (og ikke Stationsforstanderne) med Ansvar direkte overfor Distriktschefen blive medbestemmende ved Antagelse og Forflyttelse af Personale under Godsekspeditionerne, at alle andre Sager vedrørende disse Ekspeditioner alene behandles af Godsekspeditørerne og ikke tillige af Stationsforstanderne, og at Godsekspeditørerne selv overtage det hele Budget og Regnskabsvæsen vedrørende deres Ekspeditioner alene under Ansvar overfor Distriktschefen. Med Hensyn til Personaleforholdene ved Godsekspeditionerne bemærkes, at det dog er en Forudsætning for Gennemførelsen af foranstaaende Forslag, at Godsekspeditørerne paa de mindre Stationer til deres Raadighed kun faa én og paa de største Stationer enkelte fast ansatte Portører eller Overportører, medens Arbejdet i Godsekspeditionerne i øvrigt bør udføres ved timelønnet Ekstrapersonale; ligeledes bør Personalet paa Godsekspeditørernes Kontorer i aldeles overvejende Grad være Ekstramandskab.

Af en Del af de ved Statsbanerne ansatte er Udvalgets Opmærksomhed blevet henledet paa den Betydning, det vilde have for Statsbanernes Økonomi, om *Banernes Stationer af lavere Grad nedsattes til Holdepladser, og om Assistenten paa Landstationer erstattedes af stationsmesterprøvede Portører*. Udvalget vilde for sit Vedkommende finde det heldigt, at de nævnte Forandringer lejlighedsvis i størst muligt Omfang gennemføres, da der herved uden Skade for Driften vilde kunne spares ikke ubetydelige Beløb paa vedkommende Lønningskonti; men det skal i øvrigt bemærkes, at Statsbaneadministrationen allerede har foranlediget enkelte mindre Stationer nedsatte til Holdepladser. Man anser den Maade, hvorpaa dette er sket for den rigtige, idet man har bevaret Ekspeditionernes Omfang de paagældende Steder som tidligere, saa at Forandringerne ere blevne rent indre Administrationsanliggender.

II. Som foran bemærket forestaas **den egentlige Banetjeneste** ude i Kredsene nu af 5 Kredsbestyrere, som til umiddelbar Medhjælp have 1 eller 2 Baneingeniører foruden et ikke ubetydeligt Kontorpersonale. Denne Ordning synes bekostelig og altfor omstændelig; den tidligere bestaaende Inddeling af Banerne i Sektioner med en Baneingeniør i Spidsen for hver Sektion synes at maatte foretrækkes. Endvidere maa man anbefale, at der gives Baneingeniørerne en større Selvstændighed, end der tidligere har været dem indrømmet, for at unødvendig Korrespondance og deraf flydende Bekostning kan spares. Som en efter Udvalgets Opfattelse heldigere Ordning skal man derfor foreslaa følgende:

Hvert af de foran foreslaaede Distrikter (Sjælland—Falster, Fyen—Østjylland samt Midt- og Vestjylland) deles i 3 Sektioner, man tænker sig saaledes:

1. Distrikt i:

1. Sektion med Sæde i København, omfattende den sjællandske Nordbane og Kystbanen, Strækningen København—Valby og de københavnske Forbindelsesbaner, ca. 120 km foruden de københavnske Stationer. Sektionen deles i 4 Overbanemesterstrækninger,

2. Sektion med Sæde i København for Strækningerne Valby—Frederikssund og Valby—Roskilde—Gedser, ca. 200 km. Den deles i 4 Overbanemesterstrækninger,

3. Sektion med Sæde i Slagelse, eventuelt Roskilde, for de øvrige sjællandske Strækninger, ca. 260 km. Den deles i 5 Overbanemesterstrækninger,

2. Distrikt i:

4. Sektion med Sæde i Fredericia for Strækningerne Nyborg—Fredericia—Vamdrup, Tommerup—Assens, Fredericia—Vejle, Lunderskov—Esbjerg og Bramminge—Vedsted, ca. 250 km med 4 Overbanemesterstrækninger,

5. Sektion med Sæde i Aarhus for Strækningerne Vejle—Randers, Aarhus—Grenaa og Ryomgaard—Randers, ca. 245 km med 4 Overbanemesterstrækninger,

6. Sektion med Sæde i Aalborg for Strækningerne Randers—Frederikshavn og Hobro—Løgstør, ca. 230 km med 4 Overbanemesterstrækninger, og

3. Distrikt i:

7. Sektion med Sæde i Viborg for Strækningerne Aalestrup—Viborg—Herning, Langaa—Struer og Skive—Nykøbing, ca. 220 km med 3 Overbanemesterstrækninger,

8. Sektion med Sæde i Struer for Strækningerne Thisted—Struer—Esbjerg og Holstebro—Herning, ca. 250 km med 4 Overbanemesterstrækninger, og

9. Sektion med Sæde i Silkeborg for Strækningerne Skern—Skanderborg og Langaa—Silkeborg, ca. 155 km, hvortil senere vil komme Strækningerne Herning—Vejle og Funder—Bramminge. Indtil dette sker, deles Sektionen i 2 Overbanemesterstrækninger.

Som Chef for hver Sektion ansættes en Baneingeniør. Baneingeniøren er Distriktschefens underordnede, men kan med Hensyn til ekstraordinære Anlæg og Arbejder stilles direkte under Generaldirektoratet.

Generaldirektoratet bestemmer de Konstruktioner, der anvendes i Driften, og maa derfor enten approbere de af Sektionernes Baneingeniører i Forstaaelse med Distriktscheferne gjorte Forslag til Udvidelser og Forandringer eller selv lade udarbejde de fornødne Projekter i saa Henseende; paa samme Maade besørges Indkøb af og Kontrol med Levering af de større Partier af Skinner, Forbindelsesdele m. v., Sveller og andre Materialier, derunder til Signal- og Sikringsanlæg.

Ledelsen af Baneafdelingens Forretninger i Distrikterne forestaas derimod med Ansvar i økonomisk og administrativ Henseende overfor vedkommende Distriktschef i hver Sektion af den i Spidsen for samme stillede Baneingeniør, som aldeles selvstændig udøver denne Virksomhed og er Chef for det hele i Sektionen ansatte Personale, for saa vidt det henhører under Baneafdelingen, hvorfor han ogsaa antager og afskediger alle saavel faste som løst antagne Arbejdere og Formændene. Baneingeniøren har Ansvaret for alle Bygningsværkers, Banelegemets og Sporets, Broers, Telegraf-, Telefon-, Signal- og andre Anlægs Tilstand og sørger for den forsvarlige Vedligeholdelse af alt dette samt for Udførelsen af Nyanlæg, hvortil Udgifterne afholdes af Driftsbudgettet eller af Anlægsbudgettet, for saa vidt Anlægene ikke have Hjemmel i særlig Lov, men alene i en Bevilling paa Finansloven. Baneingeniøren gør til Distriktschefen Forslag til Udvidelser og Nyanlæg samt angaaende det aarlige Budget og administrerer dette. Endvidere sørger han for hele Sektionens Korrespondance, som dog indskrænkes til det aller nødvendigeste. Til Medhjælp herved har han den nødvendige Kontorassistance; der gives ham derhos fornøden Ingeniørassistance og Tegnehjælp, samt efter Omstændighederne bygnings-teknisk Assistance.

Ved Udførelsen af den praktiske Virksomhed i Sektionen bistaas Baneingeniøren af Overbanemestre, der hver faar tildelt en bestemt Strækning inden for Sektionen. Strækningens Størrelse bestemmes under Hensyn til de lokale Forhold, særligt Trafikkens Omfang indenfor samme; efter den foran foreslaaede Inddeling af Sektionerne ville Overbanemesterstrækningerne i 1. Distrikt faa en Middellængde af ca. 45 km, i 2. Distrikt af ca. 60 km og i 3. Distrikt af ca. 70 km, hvilket efter Strækningernes Benyttelse formentlig vil være passende.

Overbanemestrenes skriftlige Kontorarbejde kan næppe ganske bortfalde, men det bør indskrænkes til det mindst mulige, og deres hidtidige Virksomhed ved Udbetaling af Lønninger saavidt muligt henlægges til Stationsforstandere, alt i det Øjemed, at Overbanemestrene kunne ofre hele deres Arbejdskraft paa den rent praktiske Gerning paa Strækningen. Forholdet bør være det, at Overbanemestrenes Virksomhed bestaar i Arbejdsledelsen, medens alt Kontorarbejde og Regnskabsføring udføres af Kontorfolk, d. v. s., at Overbanemestrene fritages for alle de Udbetalinger, Regnskabsopgørelser og Konteringer, som nu tage deres Tid, saa at de have vanskeligt ved at være Arbejdsledere, ligesom de bør fritages for Projekteringer, medens der samtidig bør gives dem mere Myndighed i administrativ Henseende, saa at de ogsaa herigennem spares for unyttigt Arbejde ved Korrespondance; eksempelvis nævnes, at Overbanemestrene selv maatte kunne tilstaa deres forskellige underordnede den normerede Tjenestefrihed.

Overbanemestrene skulle føre det daglige Tilsyn med saavel Banelegemet som Sporene, Bygningerne, Telegraf-, Telefon-, Signal-, Sporskiftesikrings- og andre Anlæg og have Ansvaret for, at de holdes behørigt vedlige. De skulle lede de daglige Vedligeholdelsesarbejder, ligesom de efter Omstændighederne ogsaa kunne lede Udvidelsesarbejder og Udførelsen af Nyanlæg efter Baneingeniørens nærmere Bestemmelse.

Hver Overbanemesterstrækning inddeles atter i Formandsdistrikter, hvori det daglige Tilsyn og Arbejde udføres af en Kolonneformand med normalt ikke mere end 3 faste Banearbejdere, for saa vidt dette Antal er tilstrækkeligt til Bevogtningen. Kolonnerne bør som Maksimum formentlig ikke have længere Strækning end 8 à 9 km paa fri Bane uden større Stationsanlæg, medens Længden maa indskrænkes betydeligt, for saa vidt Strækningen indbefatter større Stationer, og det vil da være praktisk foruden Formanden at have en Næstformand, der selvstændig kan lede Kolonnen under Formandens Forfald eller selvstændig lede en Kolonnes ikke fast antagne Arbejdere.

Kolonneformændene, der som Regel selv deltage i Banearbejdet, bør i saa vid Udstrækning som muligt fritages for skriftlige Udfærdigelser og Regnskabsføring.

Der er formentlig intet til Hinder for, at Kolonneformændene kunne bistaa Overbanemesteren ved Tilsynet med Bygningerne saavel som med Liniebygningen og de udvendige Anlæg for Telegraf-, Telefon- og Signaltjenesten og midlertidig med Kolonnearbejderne kunne afhjælpe eventuelle Mangler, saa at Driften sikres.

Ifølge den nu bestaaende Ordning ere Overbanemestrene inddelte i 2 Klasser, de bygningskyndige og Linieoverbanemestrene. Da alle Overbanemestrene — efter hvad der er oplyst for Udvalget — i Virkeligheden ere i Besiddelse af Bygningskyndighed, ses der ikke at være Grund til at opretholde denne Sondring i saa vid Udstrækning som hidtil. Det er dog sandsynligt, at der til Raadighed for de Banesektioner, i hvilke større Bygningsanlæg ere beliggende, maa være en i Bygningsfaget særlig uddannet Overbanemester til at føre Tilsyn med Bygningernes Vedligeholdelse.

Det nuværende Antal af Overbanemestre er 46 (foruden 2 Plantører). Af disse have 30 Tjeneste som Linieoverbanemestre, 12 som bygningskyndige, medens 4 ere beskæftigede ved Baneafdelingens 1ste Kontor og ved Afdelingens Lagere. Udvalgets Forslag gaar ud paa, at der ansættes 34 Linieoverbanemestre under Hensyn til, at disses Virksomhed forudsættes i Almindelighed at skulle omfatte ogsaa Bygningstilsynet samt det daglige Tilsyn med Telegraf- og Signalanlæg. Man forudsætter dog, at det samlede Antal af Overbanemestre maa kunne indskrænkes i hvert Fald med 4 à 6 Mand.

Angaaende *Telegraf- og Signaltjenesten* i Distrikterne henvises til, hvad der er udtalt foran Side 24—25.

Der har indenfor Udvalget været nogen Tvivl om Hensigtsmæssigheden af, at der til Varetagelse af Plantningsarbejdet ved Statsbanerne er ansat særlige *Plantører*. Mæn henviser herom til sine Bemærkninger i Betænkningens II. Del om Plantningsarbejdet (Afsnit D. 5.).

Med Hensyn til det under Baneafdelingen arbejdende Personale skal man — idet paany fremhæves Ønskeligheden af, at den bestemte Sondring mellem de forskellige Afdelingers Personale i de underordnede Stillingen saavidt muligt bortfalder, saa at Personalets Arbejdskraft til enhver Tid kan udnyttes bedst muligt — sluttelig bemærke, at det formentlig maa anbefales, at der efter Omstændighederne gives Banearbejdere Lejlighed til at overgaa til Portørstillingen. De paagældende Portører vilde da fra deres Banearbejds tid være fortrolige med Sporskifteanlæg og Signalanlæg, og der vilde med saadanne Avancementsmuligheder være Udsigt til, at Baneafdelingen vilde faa et bedre uddannet Mandskab af Banearbejdere. Særlig dygtige Kolonneformænd kunde mulig ogsaa forfremmes til Overbanemestre, hvilket formentlig vilde være en Vinding, da Baneafdelingens største Arbejde er Sporvedligeholdelse.

III. Maskintjenesten i Distrikterne foreslaas ordnet saaledes:

I hvert af Statsbanernes 3 Distrikter foreslaas ansat en Maskiningeniør, som er at anse som Distriktschefens tekniske Medhjælper. Maskiningeniøren er foresat for hele det i Distriktet ansatte Maskinpersonale; han leder Maskintjenesten i Distriktet, fører Tilsyn med Materiellet m. v. og sørger for dets behørig Vedligeholdelse og Revision, udarbejder Reparationsforslag og disponerer under Ansvar over for Distriktschefen og efter dennes nærmere Anordninger over Materiel, Maskininventar, Kul-, Olie- og andre Beholdninger for Maskintjenesten, Vandrensningsanlæg, Maskinanlæg, Hjælpeværksteder i Distriktet m. v. Til umiddelbar Medhjælp gives der ham en eller flere Ingeniørassistenter og det fornødne Kontorpersonale.

Paa Fyen foreslaas Maskiningeniørvirksomheden forenet med Ledelsen af Værkstedet sammesteds, jfr. nærmere ovenfor under 3. b. III b.

Ved Ledelsen af den praktiske Maskintjeneste bistaas Maskiningeniøren af Lokomotivmestre samt Lokomotivformænd og Vognopsynsmænd.

Det nuværende Antal af Lokomotivmestre og Lokomotivformænd ved Statsbanerne synes vel højt; ifølge Oplysninger, som Udvalget fra sagkyndig Side har indhentet, vilde 1 Lokomotivmester og 3 Formænd for hver 100 Lokomotiver være tilstrækkeligt.

IV. Regnskabsvæsenet i Distrikterne foreslaas ordnet saaledes:

Der indrettes ved hvert Distrikts Sæde et fuldstændigt *Bogholderi* over samtlige Statsbanernes Budgetkonti, over udestaaende Fordringer og Gæld, over Udlæg for andre Distrikter og Regnskabsomraader, og Beholdninger af Varer o. l.; endvidere indrettes der *en Kasse* i nøje Forbindelse med Bogholderiet, saaledes at en særlig Kassekontrol kan undværes, og hele Distriktsordningen indrettes saaledes, at Hovedbogholderiet alene staar i Forbindelse med Distriktsbogholderierne, ikke tillige med de enkelte Stationer. Distriktsbogholderiet overtager da paa Dagen for Nyordningens Ikrafttræden Regnskabet med den Kassebeholdning, hver Station ligger inde med, samt hvert Depot af Varer i Distriktet (undtagen Centralværkstedernes).

Regnskabs- og Kassevæsenet i Distrikterne tænkes indrettet efter et simplere System end det af Statsbanernes Regnskabsafdeling nu anvendte; med Hensyn hertil henvises til Udvalgets Bemærkninger nedenfor i Betænkningens II. Del, Afsnit F 1. b.

Der er foran i Afsnit 3 b IV a og b stillet Forslag om, at Bogholderiet vedrørende Statsbanernes 1. Distrikt henlægges til Hovedbogholderen, og at Kassevæsenet vedrørende samme Distrikt henlægges til Hovedkassereren.

I hvert af de to andre Distrikter tænker man sig Bogholderiet og Kassevæsenet henlagte til 2, henholdsvis som Regnskabsfører og som Kasserer fungerende Fuldmægtige.

d. Almindelige Bemærkninger vedrørende Driftsledelsen.

Til foranstaaende Udvikling angaaende Statsbanernes Driftsledelse skal man føje følgende almindelige Bemærkninger:

I Tilknytning til, hvad der nogle Steder i det foregaaende er udtalt med Hensyn til enkelte bestemt angivne Omraader, henleder man Opmærksomheden paa Ønskeligheden af, at der i det hele til Udførelsen af alt saadant Arbejde ved Statsbanerne, hvortil ikke udfordres nogen virkelig Specialuddannelse og -Erfaring, i videst muligt Omfang anvendes Ekstramandskab. Man vil herved kunne opnaa dels en Forbedring i Økonomien, dels bedre Avancementsmuligheder for de i underordnede Stillinger fast ansatte, hvis Antal nu er vel rigeligt i Forhold til Antallet af overordnede Stillinger ved Statsbanerne.

Endvidere maa man anse det for væsentlig Betydning for Statsbanernes Økonomi, at de ansatte i underordnede Stillinger i Almindelighed ikke betragtes som henhørende til en bestemt Afdeling, men at der i langt højere Grad, end det hidtil har

været Tilfældet, arbejdes hen til, at de paagældendes Arbejdskraft ethvert Sted udnyttes bedst muligt, uden Hensyn til hvad det er for en Afdeling, der til enhver Tid har Brug for vedkommendes Medhjælp.

Da der blandt det underordnede Personale ved den egentlige Drift f. Eks. under Trafikafdelingen uden Tvivl findes adskillige Folk med haandværksmæssig Uddannelse, vilde man derhos finde det hensigtsmæssigt, at man, hvor Lejlighed byder sig, gør Brug af saadan faglig Uddannelse f. Eks., naar der paa Stationerne eller andre Steder opstaar Spørgsmaal om Bagatelreparationer eller Afhjælpning af mindre Mangler ved Bygninger, Hegn og andet.

Fra forskellige Sider er det overfor Udvalget hævdet, at der adskillige Steder ved Statsbanerne, i Kontorer, paa Stationer, i Maskindepoter og andre Steder, er beskæftiget et Personale, der er en Del større end fornødent og rigtigt. Det er vanskeligt uden en meget indgaaende Undersøgelse at danne sig en begrundet Mening om de paagældende Forhold; men det henstilles, at det, hvor Forholdene dertil kunde give Anledning, gøres til Genstand for en nøje Undersøgelse fra Administrationens Side, hvorvidt der noget Steds uden Ulempe kunde bespares nogen Arbejdskraft.

Endelig bemærkes, at Gennemførelsen af den foreslaaede afgørende Decentralisation i Statsbanernes Driftsledelse mulig til en vis Grad vil kræve Forøgelse af Medhjælpen ved Linietjenesten; men til Gengæld maa Medhjælpen i Hovedstyrelsens Kontorer kunne indskrænkes. Ved Siden heraf maa det kræves, at den hele daglige Virksomhed overalt ledes ind i mere simple og forretningsmæssige Former, saaledes at bl. a. de skriftlige Ekspeditioner i størst muligt Omfang erstattes af mundtlige og de mere embedsmæssige Fremgangsmaader af saadanne, som almindeligvis anvendes i større private Virksomheder. Man nærer ikke Tvivl om, at der herigennem maa kunne opnaas en mere økonomisk Drift end den nuværende. Forskellige af de foran fremsatte Forslag saavel som den nærmere Gennemførelse af en simple Forretningsgang ved Statsbanerne aabner Mulighed for Inddragning af Stillinger, som beklædes af ansatte ved Banerne. Udvalget finder Anledning til at henlede Opmærksomheden paa det ønskelige i, at Tjenestemænd, hvis Stillinger i Overensstemmelse med Udvalgets Forslag maatte findes overflødige, saa vidt de dertil ere egnede, anbringes i andre Stillinger ved Statsbanerne, og at alle Forandringer i det hele gennemføres paa den for Tjenestemændene lempeligste Maade.

Sluttelig finder man Anledning til at bemærke, at man er opmærksom paa, at Decentralisationen af Driftsledelsen mulig vil medføre, at der enkelte Steder i Landet opstaar Krav om forøgede Lokaler for Statsbanerne, men at Udvalget maa formene, at disse Krav ikke kunne faa større Omfang, end at de uden Vanskelighed kunne opfyldes.

4. Ledelsen af ny Statsbaneanlæg.

I den af Jernbanekommissionen af 1898 den 15. Juni 1901 afgivne Betænkning er Side 17—18 meddelt Oplysning om den tidligere bestaaende Ordning af Ledelsen af ny Statsbaneanlæg; blandt andet er her oplyst, at alle Arbejder vedrørende Anlæg af ny Statsbaner siden 18. August 1879 forestodes aldeles uafhængigt af Statsbanernes Driftsstyrelse af en direkte under Indenrigsministeren (Ministeren for offentlige Arbejder) staaende Overingeniør, til hvis Medhjælp var antaget et ret betydeligt ligeledes udenfor Statsbanedriftens Rammer staaende Personale. Den nævnte Kommission fandt ikke denne Ordning tilfredsstillende og anbefalede (Betænkningens Side 19—21), at

Administrationen af Anlægsforretningerne overgik til de Organer under Statsbanedriften, under hvilke Banetjenesten var lagt, og at de detaljerede Projekteringer og den detaljerede Ledelse af ny Anlæg skulde besørges gennem Statsbanedriftens Baneafdeling.

Ved Lov af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning § 1 blev det derefter bestemt, at det af Ministeren kunde overdrages Generaldirektionen for Statsbanerne at lede Statsbaneanlægene. I Lovens § 4 hedder det dernæst: »Saafremt Ledelsen af Statsbaneanlægene overdrages Generaldirektionen, kan der efter Ministerens Bestemmelse under Generaldirektøren eller en af Direktørerne ansættes en Overingeniør for Statsbaneanlægene, hvis Medhjælp lønnes af en ved de aarlige Finanslove bevilget Medhjælpssum«.

Angaaende den for Tiden bestaaende Ordning af Statsbaneanlæggenes Ledelse **Bilag 14.** henvises til de ved den som *Bilag 14* aftrykte Skrivelse med Underbilag af 1. April 1912 fra Ministeriet for offentlige Arbejder meddelte Oplysninger. Som det heraf vil ses, er Overledelsen af Statsbaneanlæg henlagt til Generaldirektionen for Statsbanerne, saaledes at en Del af Virksomheden (navnlig Arbejderne vedrørende Anlægget af Københavns ny Personbanegaard og dermed i Forbindelse staaende Anlæg) henhører under Generaldirektøren, medens alle øvrige Anlæg ere henlagte til Direktøren for Baneafdelingen. Denne Tvedeling, der formentlig er begrundet i den nuværende Generaldirektørs Andel i det til Grund for Banegaardsforholdenes Ordning i København liggende Projekt, maa anses for at have haft en midlertidig Karakter, og den hele Anlægsvirksomhed bør efter Udvalgets Formening nu henlægges til Direktøren for Baneafdelingen, da den bestaaende Ordning er irrationel, idet Generaldirektøren bør have Overledelsen af alt Banerne vedrørende, men ikke den direkte Udførelse af enkelte Sider af Virksomheden og i Særdeleshed ikke, som her Tilfældet, en enkelt Del af den Virksomhed, som iøvrigt er henlagt til en af Fagdirektørerne.

Hverken under Generaldirektøren eller under Direktøren for Baneafdelingen er der ansat nogen Overingeniør. Virksomheden besørges ikke — som foreslaaet af Jernbanekommissionen af 1898 — af Statsbanernes Baneafdeling (d: denne Afdelings Personale) men af en Stab af Ingeniører, Arkitekter m. fl., som alle staa udenfor Rammerne for Statsbanernes Organisation, og hvis Lønninger ikke — som forudsat i Loven af 15. Maj 1903 § 4 — udredes af nogen ved Finanslovene bevilget Medhjælpssum, men belastes de forskellige ny Jernbaneanlæg, ved hvilke de paagældende ere beskæftigede.

Ifølge den med Ministeriets fornævnte Skrivelse fulgte Fortegnelse var der omkring Januar 1912 ved Anlægene af ny Statsbaner ansat følgende Personale:

- 2 Afdelingsingeniører,
- 1 Chef for Konstruktionsstuen,
- 20 Ingeniører,
- 1 Hovedarkitekt,
- 5 Arkitekter,
- 1 Regnskabsfører,
- 3 Tegnere,
- 3 Kontorassistenter,
- 3 Kontormedhjælpere og
- 1 Kontorbud,

ialt 40 Mand, af hvilke Afdelingsingeniørerne, Chefen for Konstruktionsstuen, 4 Ingeniører, Hovedarkitekten, 1 Arkitekt og Regnskabsføreren ere ansatte af Ministeriet, medens Resten er antagen dels af Generaldirektøren, dels af Direktøren for Baneafdelingen.

Idet man angaaende det nævnte Personales Antagelses- og Lønningsvilkaar henviser til Bilagene til Ministeriets oftnævnte Skrivelse af 1. April 1912, skal her alene

anføres, at der til Lønning af det nævnte Personale paa vedkommende Tidspunkt medgik Summer, svarende til en aarlig Udgift af ca. 130,000 Kr.

Man faar uvilkaarlig det Indtryk, at det ved Nyanlægene beskæftigede Personale med Ingeniør- eller Arkitektuddannelse er uforholdsmæssig stort, idet de Nyanlæg, der omkring Januar 1912 vare under Udførelse, foruden Boulevardbanen m. v. i København kun bestod i afsluttende Arbejder ved Anlægget af et 2det Spor paa Banestrækningen Nyborg—Strib, Anlægget af Jernbanen fra Herning til Give og Ombygningen af Vejle—Give Banen, samt endelig Forarbejderne til Anlægget af Jernbanen fra Funder til Bramminge. Forholdet finder dog formentlig sin Forklaring deri, at der endnu, efter at Københavns Personbanaard var aabnet for Driften, resterede betydelige Arbejder vedrørende dette Anlæg, nemlig Afviklingen af en stor Mængde Kontrakter, Fremstillingen af reviderede Tegninger m. v., Arbejder, der i det første Aars Tid efter Banaardens Aabning vilde beskæftige en væsentlig Del af det under den egentlige Byggeperiode anvendte Personale.

Det maa imidlertid antages, at der vil kunne indvindes en ikke ringe Besparelse for Statskassen derved, at hele Virksomheden ved Nyanlæg, saavel de, der have Hjemmel i særlige Love, som saadanne, der udføres alene i Medfør af Bevilling paa Finanslov, henlægges under Baneafdelingen og udføres ved denne Afdelings Personale, idet Muligheden for større Økonomi allerede vil opnaas ved, at de Virksomheder, der nu udføres fra 3 forskellige Steder, samles paa et Sted. Naar dernæst alle Udgifter til Lønning af det fornødne faste Personale belastes en særlig Lønningskonto under Statsbanernes Anlægsbudget, vil Statsbaneledelsen herigennem være opfordret til ikke at udvide Rammerne i større Grad end fornødent, ligesom det af samme Grund maatte anbefales, at Udgifterne til Lønning af det ikke fast ansatte Personale, der maatte blive beskæftiget ved Nyanlægene, udrededes af en paa Finansloven opført Medhjælpssum (som forudsat i § 4 i Loven af 15. Maj 1903).

En Ordning, hvorved Udførelsen af ny Statsbaneanlæg forestaas af de samme Embedsmyndigheder, som lede Statsbanernes Drift, har staaet sin Prøve adskillige Steder i Udlandet, saaledes i Sverige og Norge, og man nærer derfor ingen Betænkelighed ved at foreslaa, at Ledelsen af Statsbaneanlæg her i Landet overgaar fuldstændigt til Statsbanernes Baneafdeling under Generaldirektørens Tilsyn.

Naar Overledelsen af Virksomheden ved Nyanlægene af Generaldirektøren overdrages til Baneafdelingen, skønnes der ikke at være nogen Nødvendighed for Ansættelse af en Overingeniør. Formentlig maa dog Muligheden for Ansættelsen af en saadan holdes aaben i Lighed med, hvad der finder Sted ved den nugældende Lov om Statsbanernes Ordning, hvor det i § 4 er anført, at der efter Ministerens Bestemmelse kan ansættes en Overingeniør for Statsbaneanlægene. Derimod maa der selvfølgelig foretages en Forøgelse af Baneafdelingens Ingeniørpersonale, en Forøgelse, der dog ikke bør være større, end hvad der til enhver Tid maa antages at være Brug for. I saa Henseende vilde man til Linieforvaltningen — der under den nuværende Ordning varetages af Afdelingsingeniørerne — antagelig have Brug for 2 à 3 Baneingeniører og det fornødne Antal Ingeniørassistenter.

Under Baneafdelingens Centraladministration findes, som ommeldt foran i Afsnit 3 b II, nu ansat en Baneingeniør, der foretager alle større Projekteringer ved Udvidelsen af Stationsanlæg, derunder ogsaa Tilslutningen af Privatbaner m. v. Til denne maatte formentlig kunne henlægges ogsaa de større Projekteringsarbejder vedrørende Nyanlæg, ved hvilke Projekteringer Linieforvaltningens Baneingeniør dog i størst muligt Omfang skulde deltage. Baneingeniøren under Centralforvaltningen maatte dog til sin Assistance ved Udførelsen af Arbejder vedrørende Anlæg af ny Statsbaner have et Par Ingeniørassistenter.

Dernæst maatte der formentlig ansættes en Banearkitekt med 1 à 2 Arkitekt-assistenter, lønnede henholdsvis som Baneingeniør og Ingeniørassistenter. Banearkitekten skulde foruden Nyanlægene tillige overtage Arkitektvirksomheden ved de i Drift værende Statsbaner, en Ordning, der hovedsagelig allerede nu er gennemført, idet den under Anlægget af ny Statsbaner ansatte Hovedarkitekt projekterer alle under Statsbanedriften forefaldende Nybygninger og Bygningsudvidelser af større Omfang.

For saa vidt der fra Tid til anden maatte vise sig Nødvendighed for yderligere Ingeniør- eller Arkitektassistance under Anlæggenes vekslende Omfang, skulde der hertil kun antages løs Assistance, hvortil Lønningerne afholdtes af en særlig Medhjælpskonto paa Statsbanernes Anlægsbudget, jfr. ovenfor.

Kontorarbejdet vedrørende de ny Statsbaneanlæg kunde formentlig henlægges til Baneafdelingens Kontor, saaledes at der gives Kontorchefen fornøden Medhjælp ved nævnte Arbejdes Udførelse.

For Bevarelse af Kontinuiteten og navnlig af Hensyn til den rige Erfaring i Udførelsen af betydelige Anlægsarbejder, hvoraf det ældre ved Anlægene af ny Statsbaner beskæftigede Personale er i Besiddelse, maatte de foreslaaede ny Stillingen under Baneafdelingen naturligt overdrages til de ældre blandt Statsbaneanlæggenes Personale, der have ministeriel Udnævnelse. I saa Fald maatte der formentlig tillægges de paagældende Anciennitet fra Tidspunktet for deres ministerielle Ansættelse i tilsvarende Stilling ved Statsbaneanlægene. For saa vidt nogen af de paagældende ved Overgang til den ny Stilling desuagtet kun vilde opnaa en lavere Lønning end den, han ved Overgangen oppebar, skulde det overskydende tilstaa ham som personligt Tillæg, indtil han ved Alderstillæg eller ved Overgang til en højere Stilling opnaaede sit tidligere Lønningsbeløb, alt dog med Fradrag af det Lønningstillæg af 10 pCt., han nu oppebærer som Æquivalent for manglende Pensionsret m. v.

Naar Udførelsen af ny Statsbaneanlæg saaledes overgaar til Statsbanernes Baneafdeling, og det derved beskæftigede fast ansatte Personale i et og alt indordnes under Statsbanernes Rammer, maatte Tidspunktet være kommet til Indførelsen af en vekselvis Uddannelse af Ingeniørpersonalet under Drift og Anlæg, saaledes at Ingeniør-assistenterne periodisk gøre Tjeneste ved hver af disse Administrationsgrene og derefter opnaa ligelig Adgang til Baneingeniørposterne, saavel dem under Driften som dem under Anlægget, ligesom det ogsaa vilde være en naturlig Følge af denne Ordning, at Ingeniørassistentposterne fortrinsvis besættes med de unge Ingeniører, der have gjort midlertidig Tjeneste ved ny Statsbaneanlæg.

Saaledes vilde det samlede Ingeniørpersonale efterhaanden opnaa den bedst mulige og mest alsidige Uddannelse til Gavn for den fremtidige Udvikling af Forholdene under Baneafdelingen.

Tvende til Udvalget indkomne Andragender fra Personale ved Anlægene af ny

Bilag 15-16. Statsbaner findes aftrykte som *Bilag 15 og 16.*

5. Revisionen.

Spørgsmaalet om en tilfredsstillende Ordning af Statsbanernes Revision er af gammel Dato, og de forskellige Anskuelser desangaaende have i det væsentlige drejet sig om, hvorvidt Revisionen bedst skulde ske hos Statsbanerne selv eller hos en for Statsbanerne fremmed Myndighed. Herom kan bl. a. henvises til, hvad der er udtalt i den i 1901 afgivne Betænkning af den i Henhold til Lov af 26. Marts 1898 nedsatte Jernbanekommission, Side 24—26.

Revisionen af Statsbanernes Regnskaber foregaar nu i store Træk saaledes, at saa godt som samtlige Udgifts-Bilag passere Revisionskontorerne og revideres af disse, forinden nogen Udbetaling finder Sted, og denne Revision opgives at være saavel talmæssig som kritisk; men forinden Regningerne o. l. komme til Revisionen, have de passeret de forskellige Afdelingers Kontorer (Trafik-, Bane- og Maskinafdelingen) og have ogsaa her gennemgaaet en mere faglig Kritik. Kun Lønninger til nogle bestemte dag- og time-lønnede Arbejdere kunne udbetales uden forudgaaende Revision. Revisionen af Statsbanernes Udgifter kan saaledes siges i det hele at være forudgaaende. Revisionen af Driftsindtægterne og Afdelingernes, Værkstedernes o. l. Maanedsregnskaber maa selvfølgelig være en Efterrevision.

Naar Statsbanernes Regnskaber og Bilag have gennemgaaet denne meget grundige Revision, afgives de til Finansministeriets 2. Revisionsdepartement (Jernbane- og Telegrafrevisionen).

Som det heraf fremgaar, finder Revisionen for Tiden i Hovedsagen Sted hos Statsbanerne selv, medens Finansministeriets Revisionsdepartement, der altsaa er en for Statsbanerne fremmed Myndighed, tillige foretager en Art Kontrolrevision; men det vil indses, at Revisionen sidstnævnte Sted, der baade omfatter Jernbane- og Telegrafvæsenet, og ved hvilken der under vedkommende Departementschefs Ledelse i alt kun er beskæftiget 1 Kontorchef og ganske faa Medhjælpere, paa Forhaand er ude af Stand til at foretage en effektiv Revision af det i saa betydeligt Omfang maanedlig indkommende Materiale, som Forvaltningen af et Budget paa ca. 50 Mill. Kr. medfører.

Udvalget finder det hensigtsmæssigt, at Revisionen af Statsbanernes Regnskabsvæsen, som det nu er Tilfældet, er i nøje Kontakt med den stedlige Virksomhed, men man vilde anse det for heldigt, at der tillægges Ledelsen af Revisionen en større Selvstændighed. Som en efter Udvalgets Formening heldig Ordning skal man foreslaa følgende:

Efter den foran foreslaaede Decentralisering af Regnskabsføringen til Distrikterne, anser Udvalget det for nødvendigt for at opnaa den bedste og hurtigste Forretningsgang ogsaa ved Revisionen, at denne ogsaa decentraliseres, saaledes at der ved hvert Distrikts Bogholderi lægges et Revisionskontor under Bestyrelse af en Revisionschef, der er aldeles uafhængig af Distriktsledelsen; Kontorets Opgave bliver at revidere de successivt fra Stations- og Distriktskasserne indkommende Indtægtsbilag saavel som Udgiftsbilag vedrørende Beløb, der ere rekvirerede udbetalte af Distrikts- eller Sektionscheferne eller udbetalte ifølge staaende Ordre, f. Eks. Lønninger og Pensioner. Revisionen skal i Hovedsagen være en ren Talrevision samt Eftersyn af, om alle Attester, Kvitteringer, Anvisningspaategninger m. v. ere i Orden. Tillige skal denne lokale Revision overtage Revisionen af Distrikternes Driftsregnskaber, derunder navnlig: Revision af Stationsregnskaberne, Billetregnskaberne, Rejsegodsregnskaberne, Telegrambefordringen, Fragt-

brevsrevisionen o. m. a., saavel som Kasseeftersynet i Distrikterne og Revisionen af Distrikternes Regnskabsbøger samt Kontrol med og Eftersyn af Inventar, hvorimod Opstilling og Revision af Afregning med fremmede Baner og Dampskibsselskaber o. l. bedst henlægges til Hovedrevisionen. De nævnte lokale Revisionschefer skulde da udrustes med Myndighed til efter indhentede Oplysninger at decidere Antegnelser af mindre væsentlig Betydning, medens der angaaende Regnskabsantegnelser af væsentlig Betydning etableres en saa enkelt som mulig indrettet Korrespondance med Hovedrevisionen. Paa samme Maade foreslaas oprettet en lokal Revision ved Centralværkstederne og paa Værkstedet i Nyborg, og denne vil tillige have at føre effektivt Tilsyn med det successive Materialeforbrug af Lagerbeholdningerne og den rigtige Kontering deraf, et Arbejde, som, efter hvad der er oplyst for Udvalget, nu aldeles undlades, men som man anser for nødvendigt, og som maa henlægges til Værkstederne under Hensyn til, at Bogføringen foregaar paa Basis af Materialrekvisitionssedler i et meget stort Omfang.

Ved Generaldirektoratets Hovedsæde indrettes den egentlige kritiske Revision. Dens Opgave vil være at revidere Distrikternes og Værkstedernes Maanedsregnskaber, sammenholde dem med de vedlagte Regninger, kritisk at gennemgaa disse Udgiftsbilag, samt revidere Hovedbogholderiets Bøger, der nu overhovedet ikke revideres.

Revisionen foreslaas indrettet i langt større Grad bevægelig (flyvende) end den nuværende Revision; dens Opgave skulde ikke alene være at finde og berigtige opstaaede Fejl og Uoverensstemmelser, men den kritiske Revision skulde tillige i særlig Grad have Opmærksomheden henvendt paa, om Indtægter ved Bortforpagtning, Udleje o. l. under Hensyn til de stedlige Forhold have den passende Størrelse, om den fulde Pris er opnaaet ved Salg af gamle Materialier o. l., eller om de maaske med større Nytte kunde have været anvendte andetsteds, om Omfanget af præsterede Arbejder har været nødvendigt, om det har været nødvendigt at arbejde paa Overtimer, om der ved Trafiklettelser (Nyindretninger, Tilbagegang o. l.) foretages tilsvarende Personalereduktion, om Priserne paa anskaffet Materiale o. l. ere i Overensstemmelse med Markedspriser; endvidere paa Spørgsmaal om Betimeligheden af Selvfabrikation af saadanne Genstande, der mulig kunne købes billigere hos fremmede, og paa andre lignende Forhold. Udvalget henleder her Opmærksomheden paa det vistnok rigtige i, at den af Statsbanerne nylig forsøgsvis indførte Eftervejning af Godsforsendelser sættes i bestemt System med faste Eftervejningssteder i Distrikterne.

De af den kritiske Revision gjorte Udsættelser af væsentlig Betydning bør forelægges Generaldirektøren for Statsbanerne. Der bør dog aabnes Ret for Revisionschefen til ved Meningsforskel at forelægge Spørgsmaal for Ministeren for offentlige Arbejder til Afgørelse.

Naar Revisionen ordnes som foran nævnt, ser man ikke rettere, end at den vil kunne faa den fornødne Uafhængighed og tillige fornøden Hurtighed, idet samtlige Regninger o. l. ville blive reviderede saa godt som umiddelbart efter Udbetalingen, og man nærer derfor ingen Betænkelighed ved at anbefale, at den nuværende Revision i Finansministeriets 2. Revisionsdepartement, der nu giver Statsbaneledelsen et meget betydeligt Arbejde med Indberetninger om Lønninger og Pensioner og Besvarelser af Antegnelser, ophæves; thi dels er den som foran nævnt i sin nuværende Indretning ikke let i Stand til at foretage nogen effektiv Revision af det omfangsrige Materiale, dels vil dens Materiale i Forvejen være saa omhyggelig gennemgaaet, at man maa anse dens Arbejde for overflødigt, og at opretholde denne Revision alene for at have en Revision, der var fremmed for Statsbaneledelsen, vilde praktisk talt betyde, at man da maatte udvide den ganske overordentlig betydeligt for at opnaa en effektiv Revision, som man efter Udvalgets Formening allerede havde i Forvejen, naar de foran-

staaende Forslag blev gennemførte; og Kontrollen med, om Bevillingerne overskrides, besørgeres jo af Statsrevisionen.

I Spidsen for Statsbanerevisionen foreslaas stillet en Hovedrevisor, som til Hjælp ved Udførelsen af Hovedrevisionen har en Kontorchef, der tillige leder Revisionsvirksomheden i Statsbanernes 1. Distrikt. I hver af de to andre Distrikter ledes Revisionen af en Kontorchef. Revisionen ved de to Centralværksteder maa formentlig kunne foretaas af en Fuldmægtig hvert Sted og ved Værkstedet i Nyborg af en Assistent.

C. Læringsforanstaltning m. v.

I Udvalgets Læringsforanstaltning



C. Lønningsspørgsmaal m. v.

1. Udvalgets Lønningsforslag.

Medens Udvalget ikke i Almindelighed anser det for sin Opgave at stille Forslag med Hensyn til Lønninger, Honorarer og andre Emolumenter til Tjenestemænd ved Statsbanerne skal her meddeles, hvorledes man tænker sig Lønningerne fastsatte dels til Indehavere af de foran foreslaaede ny Stillinger ved Statsbanerne, dels til de Tjenestemænd, hvis Virksomhed af Udvalget er foreslaaet væsentlig ændret, samt til enkelte andre i lignende Stillinger.

Som oftere foran udtalt, anser man det for værende af afgørende Betydning for Resultaterne af Statsbanernes Drift, at man til at beklæde de egentlig ledende Stillinger ved Banerne sikrer sig de bedst mulige Kræfter. Til Opnaaelse af dette Formaal vil det være nødvendigt, at Ministeren for offentlige Arbejder sættes i Stand til at byde de paagældende tilsvarende Vilkaar, som kunne opnaas i ledende Stillinger indenfor private Virksomheder. I Særdeleshed vil saadant udkræves i Tilfælde, hvor det maatte findes ønskeligt at besætte en og anden af de ledende Stillinger med Mænd, som allerede forestaa private Virksomheder og herfor oppebære betydelige Vederlag.

Paa den anden Side vil Udvalget anse det for heldigt, at der træffes Bestemmelser, som aabne let Adgang til forandret Besættelse af de højeste Stillinger, naar det maatte findes tilstrækkelig godtgjort, at saadan Forandring er ønskelig. I saa Henseende vilde man finde det hensigtsmæssigt, at Stillingerne som Generaldirektør og som Vicedirektør (Souschef) kun besættes for et Tidsrum af 6 Aar første Gang, da Besættelsen finder Sted, og i Tilfælde af fornyet Beskikkelse efter nærmere Bestemmelse enten for 6 eller for 3 Aar. Bestemmelser af denne Art ere ved Instruktion af 31. December 1907, § 68 forordnede for de højeste Embeder indenfor Sveriges Statsbanestyrelse. For dog at udelukke, at saadanne Bestemmelser skulde afholde de virkelig kvalificerede fra at overtage de ommeldte Stillinger, bør der for de paagældende træffes særlige Pensionsbestemmelser, som aabne dem en gunstigere Stilling end de almindelige Pensionslove.

Ud fra de anførte Betragtninger stiller Udvalget herved følgende Forslag:

a. Generaldirektøren for Statsbanerne lønnes med 18,000 Kr. aarlig, Vicedirektøren (Souschefen) med 12,000 Kr. aarlig. De ansættes begge for et Tidsrum af 6 Aar første Gang, da de udnævnes til de nævnte Stillinger. Forsaavidt fornyet Beskikkelse finder Sted, sker denne efter Ministerens nærmere Bestemmelse for 6 eller for 3 Aar.

Deres Pension bestemmes efter de almindelige Pensionsregler, dog med følgende Ændringer:

1. Generaldirektørens Pension beregnes saaledes at:

fra 0—2 Aars Tjeneste giver	$\frac{1}{10}$	af Lønnen i Pension,			
- 2—4 — — —	$\frac{2}{10}$	- — - —			
- 4—6 — — —	$\frac{3}{10}$	- — - —			
6 eller flere — — —	$\frac{1}{3}$	- — - —			

2. Vicedirektørens (Souschefens) Pension beregnes saaledes at:

fra 0—2 Aars Tjeneste giver	$\frac{1}{10}$	af Lønnen i Pension,			
- 2—4 — — —	$\frac{2}{10}$	- — - —			
- 4—7 — — —	$\frac{3}{10}$	- — - —			
- 7—9 — — —	$\frac{4}{10}$	- — - —			
9 eller flere — — —	$\frac{5}{10}$	- — - —			

b. *Afdelingscheferne* lønnes som de nuværende Direktører ved Statsbanerne. (8,000 Kr. stigende hvert 3die Aar med 600 Kr. indtil 9,800 Kr.).

c. *Distriktscheferne* lønnes med 7,000 Kr. aarlig, stigende hvert 3die Aar med 600 Kr. indtil 8,800 Kr. aarlig.

d. *Bestyrerne af Centralværkstederne* i København og Aarhus lønnes med 6,000 Kr. aarlig, stigende hvert 3die Aar med 600 Kr. indtil 7,800 Kr. aarlig (den for en Overingeniør for Statsbaneanlægene normerede Lønning).

Forsaavidt det af Ministeren for offentlige Arbejder maatte skønnes at være fornødent for at sikre sig de bedst mulige Kræfter i enkelte Stillinger, skal Ministeren — efter forud indhentet Erklæring fra det nedenfor nævnte Jernbaneraad — kunne tillægge en eller flere af de foran under a—d nævnte Tjenestemænd en højere Løn end den normerede. I dette Øjemed stilles der aarlig til Ministerens Raadighed et Beløb af indtil 30,000 Kr.

e. *Hovedrevisor, Trafikinspektører i Distrikterne, Baneingeniører i Distrikterne og ved ny Statsbaneanlæg, Banearkitekten, Maskiningeniører i Distrikterne og Bestyreren af Værkstedet i Nyborg m. v.* lønnes som Tjenestemænd i 23. Lønningsklasse.

f. *Chefen for det foreslaaede ministerielle Kontor umiddelbart under Generaldirektøren og Vicedirektøren, Hovedbogholderen (som hidtil), Chefen for Hoved-Materialforvaltningen, Chefen for Revisionskontoret i København, Signalinspektøren og Telegrafinspektøren* lønnes som Tjenestemænd i 22. Lønningsklasse.

g. *Cheferne for de to Distriktsrevisionskontorer udenfor København, Hovedkassereren, Baneingeniøren ved Centralledelsen, og Maskiningeniører med Undtagelse af de foran under 4 nævnte samt Forstanderen for Laboratoriet i København* lønnes som Tjenestemænd i 21. Lønningsklasse.

h. *Overværkmestre* lønnes som Tjenestemænd i 20. Lønningsklasse.

i. *Ingeniørassistenter ved ny Statsbaneanlæg og Arkitektassistenter* lønnes som Ingeniørassistenter ved Statsbanedriften.

Til nærmere Forstaaelse af Udvalgets Forslag til Ordning af Statsbanedriftens Styrelse og angaaende Lønninger til de ved Driften ansatte, hidsættes følgende

sammenlignende Skema:

Nuværende Ordning:				Udvalgets Forslag:			
aarlig Lønning:				aarlig Lønning:			
	Kr.		Kr.		Kr.		Kr.
1 Generaldirektør	10,000 stigende til 13,000			1 Generaldirektør	18,000		
4 Direktørerhver	8,000	—	9,800	1 Vicedirektør	12,000		
8 Kontorchefer	4,800	—	5,790	4 Afdelingschefer, hver	8,000 stigende til	9,800	
				7 Kontorchefer	4,800	—	5,790
				(derunder Hoved-Ma-			
				terialforvalteren).			
1 Kontorchef	4,020	—	5,100	1 Kontorchef	4,020	—	5,100
1 Hovedbogholder	4,800	—	5,790	1 Hovedbogholder	4,800	—	5,790
2 Hovedkasserere, hver	4,800	—	5,790	1 Hovedkasserer	4,020	—	5,100
2 Kassekontrolører	3,600	—	4,620				
				1 Hovedrevisor	4,800	—	6,408
1 Overrevisor	4,800	—	5,790	1 Revisor	4,800	—	5,790
2 Revisorerhver	4,020	—	5,100	2 Revisorerhver	4,020	—	5,100
2 Bestyrere af Central-				2 Bestyrere af Central-			
værkstederhver	4,800	—	6,408	værkstederhver	6,000	—	7,800
				2 Overværkmestre	3,600	—	4,620
15 Kredsbestyrere	4,800	—	6,408	3 Distriktschefer	7,000	—	8,800
9 Trafikinspektører	4,020	—	5,100	9 Trafikinspektører	4,800	—	6,408
9 Baneingeniører	4,020	—	5,100	9 Baneingeniører	4,800	—	6,408
				1 Baneingeniør	4,020	—	5,100
				4 Maskiningeniører	4,800	—	6,408
				(derunder Bestyreren			
				af Værkstedet i Ny-			
8 Maskiningeniører	4,020	—	5,100	borg).			
(derunder en Labora-				5 Maskiningeniører hver	4,020	—	5,100
torieforstander).				(derunder en Labora-			
				torieforstander).			
2 Signalinspektører,				1 Signalinspektør	4,800	—	5,790
hver	4,800	—	5,790	1 Telegrafinspektør	4,800	—	5,790

Som det af foranstaaende Skema fremgaar, andrager den aarlige Totaludgift til Lønning af overordnede Embedsmænd ved Statsbanerne:

	Begyndelsesløn:	Slutløn:
	Kr.	Kr.
efter den nuværende Ordning	314,580	399,336
— Udvalgets Forslag	305,600	382,514

Udvalgets Forslag udviser saaledes for de overordnede Embeders

Vedkommende en aarlig Besparselse af Kr. 8,980 og Kr. 16,822

henholdsvis paa Begyndelses- og paa Slutlønningerne til de paagældende Embedsmænd.

Den foreslaaede Omordning af Forholdene for Personalet ved Anlæg af ny Statsbaner vil ikke medføre forøget Udgift; det forudsættes tværtimod, at det nuværende Personale ved Anlægene indskrænkes.

Merudgiften ved Anvendelse — helt eller delvis — af den foran Side 52 anførte Sum af 30,000 Kr., som foreslaas stillet til Raadighed for Ministeren til eventuel Forøgelse af Lønninger for nogle af de højeste Tjenestemænd ved Banerne, vil i hvert Fald efter nogen Tids Forløb opvejes ved Afskaffelse af Tantiemen.

Ophævelsen af et Kontor under Ministeriet for offentlige Arbejder og af den nu stedfindende Revision af Statsbanernes Regnskaber i Finansministeriets 2det Revisions-Departement vil endvidere for *Statskassen* medføre en aarlig Besparelse, som formentlig maa kunne anslaaes til ca. 15,000 Kr.

Medens den øjeblikkelige Besparelse for Statsbanerne ved Indførelse af Udvalgets *Organisationsforslag* saaledes ikke vil blive meget betydelig, vil Besparelsen ved den fuldstændige Gennemførelse af Forslagene lidt efter lidt blive langt større. Med Hensyn hertil skal henvises til, at Udvalget har foreslaaet Antallet af Statsbanernes Personale i forskellige mere underordnede Stillinger betydelig indskrænket. Naar man ikke nærmere har gjort Rede for, i hvilket Omfang man maa anse saadan Indskrænkning gennemførlig indenfor de enkelte Omraader, er dette begrundet i *dels*, at man — som foran udtalt — vilde finde det rigtigt, at Indskrænkningerne for saavidt angaar det ved Statsbanernes Drift nu beskæftigede Personale først foregaar, efterhaanden som Stillinger af vedkommende Arter blive ledige ved Aabning af ny Statsbaner, ved Dødsfald eller ved Afskedigelser paa Grund af Alder, Sygdom o. l., *dels* deri, at man først paa det Tidspunkt, da Forslagene skulle træde ud i Livet, vil kunne danne sig en fuldt begrundet Mening om, hvilke Reduktioner der ville være gennemførlige. Man skal derfor ogsaa her kun henvise til, at Udvalget i det foregaaende har peget paa flere Omraader, hvor Indskrænkning skønnes at burde finde Sted; eksempelvis kan anføres, at man har anbefalet en *Indskrænkning af Personalets Antal i Centralledelsens Kontorer, Nedsættelse af en Del Stationer til Holdepladser og Assistenten visse Steder erstattede af Portører, Indskrænkning af det særlige Telegrafpersonale, af Antallene af Overbanemestre, af Værkmestre, Lokomotivmestre, Lokomotivformænd samt af Personalet ved Anlæg af ny Statsbaner*. Da hertil kommer, at Udvalget ligeledes har foreslaaet, at der til Udførelse af det mere underordnede Arbejde ved Banerne lidt efter lidt gaas over til *Anvendelse af Ekstramandskab* i Stedet for fast ansatte, anslaar man den yderligere Besparelse i Statsbanernes Udgifter, som sluttelig vil kunne naas ad de af Udvalget i denne Sammenhæng angivne Veje, til at ville blive betydelig. Som det af de foran fremsatte Forslag fremgaar, tilsigter Udvalget ikke Besparelser ved Indskrænkning i de ansattes Lønningsvilkaar. Det skal iøvrigt fremhæves, at de virkelig afgørende Forbedringer i Statsbanernes Økonomi hovedsagelig maa naas gennem hensigtsmæssige Driftsforanstaltninger, jfr. Betænkningens II. Del.

2. Forslag til Ophævelse af Bestemmelserne om Tjenestemænds

Andel i Statsbanernes Driftsudbytte.

Forsaavidt Lønningsbestemmelser som de foran foreslaaede for de øverste Tjenestemænd ved Statsbanerne erholde Lovskraft, maa Udvalget anse det for rigtigt,

at de nu bestaaende Bestemmelser om Tjenestemænds Andel i Statsbanernes Drifts-udbytte ophæves.

Med Hensyn hertil skal man nærmere udtale følgende:

Den i Henhold til Lov af 26. Marts 1898 § 26 nedsatte Jernbanekommission stillede i sin i 1901 afgivne Betænkning (Side 113—116, jfr. Side 90—93) Forslag om at gøre alle Statsbanernes Tjenestemænd med Undtagelse af de akkordlønnede økonomisk interesserede i, at Statsbanernes Drift gav et nogenlunde passende Udbytte, ved at give dem Andel i Udbyttet (Tantième), hvis Driftsoverskudet naaede ud over et vist Beløb (2 pCt.), idet man gik ud fra, at der af den derigennem tilvejebragte økonomiske Egeninteresse i Virksomheden skulde fremvokse 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. Det anføres som en Følge af Systemets Hensigt, at Tantièmen dog ikke kunde tilfalde alle ansatte med samme Beløb, men navnlig maatte stige efter den Betydning, som den paagældende Stilling havde for Økonomien. Endvidere fremhæves det, at Tantièmen aldrig burde regnes for en Del af Lønnen, hvorfor det ogsaa foresloges, at de eventuelle Bestemmelser om Andel i Udbyttet til et hvilket som helst Tidspunkt skulde kunne tilbagekaldes, uden at der da af dem kunde udledes noget Retskrav for de paagældende.

I Loven af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning optoges derefter i §§ 26—32 Bestemmelser, som ganske svarede til det saaledes stillede Forslag. Ved Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908 om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet ere disse Bestemmelser blevne væsentligt ændrede, idet der i denne Lovs § 13 er givet ny Regler for Udbetaling af Udbytteandel til Tjenestemænd ved Statsbanerne, hvorefter saadan Andel ikke længer tilkommer alle Statsbanernes Tjenestemænd (med Undtagelse af akkordlønnede), men kun Generaldirektøren, Direktørerne, Tjenestemænd i 23. og 22. Lønningsklasse samt en Del Tjenestemænd i 21., 20. og 18. Lønningsklasse. Den samlede Udbytteandel til Tjenestemændene er derhos under Hensyn til Fordelingen mellem det langt ringere Antal Tjenestemænd nedsat til en Tiendedel af dens tidligere Totalbeløb. Ved denne Nedsættelse vilde de paagældende Tjenestemænds Stilling være forblevet omtrent som hidtil, saafremt Forholdene i øvrigt ikke vare blevne forandrede; men som Følge af den betydelige Lønningsforbedring, som ved fornævnte Lov tilstodes Tjenestemændene, maatte der paaregnes en tilsvarende Nedgang i det aarlige Overskud af Statsbanedriften, og Udsigterne til Udbytteandel af nogen Betydning bleve saaledes væsentlig forringede. For de lavere lønnede var Tantièmens gennemsnitlige Beløb indregnet i de ny, højere Lønninger, men disse fastsattes dog ens for Tjenestemænd i Stillinger af lige Betydning i alle Etaterne. For de højere Stillingers Vedkommende foretoges ingen Indregning af Tantièmens Beløb, da dette ansaas for at ville føre til for høje faste Lønninger for de paagældende (jfr. i det hele Bemærkningerne til Forslaget, som laa til Grund for oftnævnte Lov, Rigsdagstidende for 1907—08, Tillæg A. Sp. 3021—24); men iøvrigt gav Loven ogsaa de højere lønnede Tjenestemænd forbedrede Lønningsvilkår uden Hensyn til, om de bevarede eller mistede Adgangen til Udbytteandel. Herved understregedes yderligere, at Udbytteandelen ikke kunde anses for en Del af Lønnen. Naar Adgangen til Udbytteandel bevaredes for en stor Del af de højere lønnede Tjenestemænd, var det ud fra den Betragtning, at Tantièmen i alt Fald her er en god Hjælp til at naa et passende Udbytte af Statsbanernes store Anlægssum (jfr. de foran anførte Bemærkninger til det paagældende Lovforslag).

Ved Lov Nr. 101 af 6. April 1906 om en Stats-Brandforsikringsfond, § 5, jfr. § 23 i den under 27. Maj 1908 optrykte Lov om Statsbanernes Ordning, er det bestemt, at Statsbanernes aarlige Driftsoverskud ved Beregning af Udbytteandel til Statsbanernes Tjenestemænd forhøjes med et Beløb, svarende til Renteindtægten i Finansaaret 1905—06 af den ved førstnævnte Lov ophævede og i Statskassen inddragne Reservepensionsfond. Den nævnte Renteindtægt udgjorde i det anførte Finansaar 429,877 Kr. 65 Øre, hvilket Beløb saaledes lægges til de aarlige Driftsoverskud, forinden Udbytteandelen beregnes.

Den betydelige Forøgelse af Statsbanernes Indtægter, som er hidført ved Gennemførelsen af Lov Nr. 99 af 13. Maj 1911 om Ændringer i Statsbanernes Takster, har bevirket en tilsvarende Forøgelse af den vedkommende Tjenestemænd tilkommende Andel i Udbyttet af Statsbanernes Drift. Dette Forhold savner enhver Begrundelse, og det maa vistnok anses for at være et stort Spørgsmaal, om Tjenestemændenes Adgang til at opnaa Andel i Udbyttet uden den ommeldte Forhøjelse af Taksterne vilde have faaet nogen synderlig praktisk Betydning. De nu bestaaende Bestemmelser om Tjenestemændenes Andel i Udbytte ere saaledes fastsatte under Forudsætninger, som ikke længere ere gældende. Saavel af denne Grund som, fordi man i det hele ikke deler de til Grund for Indførelsen af Tantièmesystemet liggende Betragtninger, maa Udvalget anse det for rettest, at de nuværende Bestemmelser om Udbytteandel til Tjenestemænd ved Statsbanerne ophæves.

Da der herved vil tilføjes en Del af de nuværende Tjenestemænd ved Statsbanerne en ikke ganske ubetydelig Forringelse af deres Kaar, vilde man dog finde det stemmende med Billighed, at der ydedes dem en Erstatning derigennem, at der *personligt Tillæg* til deres Lønning tilstodes dem aarlig en Sum, svarende til Gennemsnittet af de Tantiëmebeløb, som de paagældende have oppebaaret i Løbet af de 5 Driftsaar fra 1908/09 til 1912/13 incl. Disse personlige Tillæg burde dog nedsættes med de samme Beløb, hvormed vedkommendes Lønninger maatte stige ved de paagældende Tjenestemænds Overgang til højere lønnede Stillinger under Statsbanerne, og aldeles bortfalde, naar deres Lønning under de anførte Forhold bliver lig med eller overstiger Summen af deres sidst oppebaarne Løn i den tidligere Stilling og Erstatningen for Tantiëmen. De nævnte personlige Tillæg burde formentlig komme til Udbetaling under eet i Løbet af hvert Aars Juni Maaned.

3. Andragender.

Til Udvalget er indkommet følgende Andragender vedrørende forandrede Lønnings- og Avancementsforhold for en Del Tjenestemænd ved Statsbanerne:

1. Andragende fra »Togpersonalets Forening« om Genoprettelse af Pakmesterstillingen, *Bilag 17*,
2. Andragende fra samme om, at der maa blive givet Tjenestemænd af Underklasserne ved Statsbanerne Adgang til at avancere til de Stillinger, som ere forbeholdte Overklasserne, *Bilag 18*,

3. Andragende fra »Dansk Jernbaneforbund« om en forandret Lønningsmaade for Statsbanernes daglønnede Banepersonale, *Bilag 19*, Bilag 19.
4. Andragende fra samme om nogle nærmere angivne Lønningsforhøjelser for maanedslønnede Depotarbejdere og det faste daglønnede Personale ved Baneafdelingen, *Bilag 20*, Bilag 20.
5. Andragende fra »Jernbanens Vognpasserforening« om, at de Depotarbejdere, der udføre Vognpassergerning ved Statsbanerne, maa blive optagne i 1ste Lønningsklasse, *Bilag 21*, Bilag 21.
6. Andragende fra Ingeniørassistenter ved Statsbanerne om at maatte benævnes »Ingeniører« samt om Forbedring af deres Vilkaar, *Bilag 22*, Bilag 22.
7. Andragende fra Overbane- og Telegrafmesterforeningen om Forandring af Bestemmelserne for, hvilke Overbane- og Telegrafmestre ved Statsbanerne der skulle henføres til 1ste Grad, *Bilag 23* og Bilag 23.
8. Andragende fra Ekstra-Tegnere ved Statsbanernes Baneafdeling om fast Ansættelse, *Bilag 24*. Bilag 24.

Med Hensyn til disse Andragender bemærkes:

Til 1. Ved Lov om Statsbanedriftens Ordning af 12. April 1892 § 8 inddeltes Statsbanernes Tjenestemænd (med Undtagelse af Generaldirektøren) i Henseende til Lønning i 11 almindelige og 10 specielle Lønningsklasser. Pakmestre henførtes til VI. specielle Lønningsklasse og inddeltes i 2 Klasser, 1. Klasse med 1,200 Kr. i fast aarlig Løn, 2. Klasse med 1,050 Kr. I hver Klasse ansattes Halvdelen af Pakmestrene. Konduktører henførtes til VII. specielle Lønningsklasse og inddeltes ligeledes i 2 Klasser, hver omfattende Halvdelen af Konduktørerne. Lønnen var for 1. Klasse 1,020 Kr. aarlig, for 2. Klasse 900 Kr.

Ved Loven af 26. Marts 1898 § 6 udvidedes Antallet af de specielle Lønningsklasser til 13. Pakmestre og Konduktører henførtes henholdsvis til VII. og VIII. specielle Lønningsklasse. Deres faste Lønninger fastsattes til det samme som bestemt ved Loven af 1892.

Den i Henhold til § 26 i Loven af 26. Marts 1898 nedsatte Kommission fandt det ønskeligt, at Lønningsklassernes Tal indskrænkedes mest muligt, og at navnlig de saakaldte »specielle Lønningsklasser« uden faste Alderstillæg ophævedes (se Kommissionens Betænkning Side 80—81). Ud fra denne Betragtning foreslog Kommissionen Pakmestre og Konduktører henførte til samme Lønningsklasse (13.) og betegnede med Fællesbenævnelsen: Togbetjente. Deres faste Lønning foresloges fastsat til 960 Kr. aarlig, stigende til 1,410 Kr. (se bl. a. Betænkningen Side 111). I Overensstemmelse hermed blev Forholdet ordnet ved Lov af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning, § 15.

Ved Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908 om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet, § 1, ere Togbetjentene henførte til 2. Lønningsklasse med fast Begyndelsesløn af fra 1,080 Kr. til 1,290 Kr. aarlig og Slutløn fra 1,560 Kr. til 1,770 Kr. I Kørepenge oppebære de i de første Aar 0,3 Øre pr. km, men efter 6 Aars Tjeneste 0,6 Øre pr. km.

Som det vil ses, opnaaede Pakmestrene saavel ved Loven af 1903 som ved Loven af 1908 en ikke ringe Lønningsforbedring, men i Medfør af førstnævnte Lov mistede de deres særlige Benævnelse. Det gøres nu gældende, at ældre Togbetjente, som tidligere fortrinsvis beklædte Pakmesterstillingerne, ikke længere have nogen Sikkerhed for, at de, naar de en Gang ere betroede Pakmestergerningen, som bedre egner sig for Folk i en højere Alder end Konduktørvirksomheden, kunne beholde den førstnævnte Gerning og fritages for Tjenesten uden paa Togene.

Dette anføres i de fremkomne Andragender om Genoprettelsen af Pakmesterstillingen, og det fremhæves endvidere, at det er af Vigtighed, at Pakmestergerningen til Stadighed udføres af Mænd, der ere fortrolige med denne Virksomhed; men det til Udvalget indkomne Andragende gaar tillige ud paa, at Pakmestrene maa opføres i en højere Lønningsklasse (5.) end den, hvortil Togbetjentene ere henførte.

Udvalget kan ikke finde Anledning til at anbefale en saadan Lønningsforhøjelse, ligesom man under Hensyn til Sagens Forhistorie ikke kan anbefale, at Pakmesterbenævnelsen genindføres. Man kan endvidere heller ikke anbefale, at der tillægges de Togbetjente, som til Stadighed forrette Pakmestertjeneste, et Bestillingstillæg, thi dels vilde dette, efter hvad der er oplyst, medføre en betydelig Udgift for Statsbanerne, dels vise de fremkomne Henvendelser, at Pakmestergerningen anses for at være den mindst besværlige Togbetjentgerning. Forholdet er allerede nu ordnet saaledes, at den Gerning, der tidligere udførtes af særlige Pakmestre, i størst muligt Omfang udføres af de ældre Togbetjente, og den tilstedeværende Ordning maa saaledes anses for at være tilfredsstillende.

Til 2. I det foreliggende Andragende udtales det, at Tjenestemændene ved Statsbanerne staa delte i en Over- og en Underklasse, og at de, som en Gang ere ansatte i Underklassen, skulle blive der, ligegyldigt hvilke Evner og Kundskaber de sidde inde med.

Andragendet gaar principalt ud paa, at der ved Trafikafdelingen maa blive truffet den Ordning, at alle nyansatte begynde som Stationsarbejdere, og at de derefter blive Portører og Togbetjente, før end de faa Adgang til Jernbaneskolen. Adgang til denne skulde ikke være betinget af nogen Eksamen, men kun af Flid og god Opførsel i Tjenesten. Efter at have bestaaet Skolen skulde Togbetjenten kunne blive Togfører, Assistent eller Stationsmester, hvilke 3 Stillinger skulde stilles lige og have samme Ret til videre Avancement.

Subsidiært anholdes om, at det maa tillades Togbetjente at gennemgaa Jernbaneskolen, saaledes at de efter at have bestaaet den afsluttende Prøve for denne ogsaa kunne opnaa at blive Assisterter, samt at der igen maa gives Togførere Adgang til videre Avancement (til Stationsforstanderstillinger o. l.).

Det vil let ses, at en Imødekommen af det principale Andragende vilde føre til lidet heldige Resultater, idet man ved den antydede Fremgangsmaade dels vilde holde saadanne Tjenestemænd, som allerede ved deres Indtræden i Tjenesten mødte med et betydeligere Fond af Kundskaber, eller som vare udrustede med særlige Evner, unødigt længe tilbage i de laveste Stillinger, dels kun vilde fremkalde Utilfredshed hos den langt overvejende Del af Personalet, som trods den fyldigere Uddannelse dog ikke vilde kunne naa frem til de forholdsvis faa højere Stillinger i Staten, hvorfor den videre Uddannelse af det hele Personale ogsaa tildels vilde være spildt. Den omhandlede Skoleuddannelse for det hele faste Personale vilde derhos bebyrde Statsbanerne med meget betydelige Udgifter, uden at der derigennem vilde opnaas tilsvarende Fordele. Man kan derfor ikke

anbefale, at det principale Ønske imødekommes, ej heller, at der gives alle Togbetjente Adgang til at gennemgaa Jernbaneskolen.

Derimod vilde man anse det for rigtigt og naturligt, at der gives Adgang ikke alene for Togbetjente, men ogsaa for alle andre ansatte i lavere Lønningsklasser til at avancere op i højere Stillinger, naar de ere i Besiddelse af ganske særlige Evner og have præsteret Beviser for at være egnede til saadant Avancement.

Til 3. Andragendet gaar ud paa, at der maa gives Statsbanernes faste daglønnede Personale ved Baneafdelingen Maanedsløn i Stedet for Dagløn.

Det paagældende Personales Antal er nu meget betydeligt; men Udvalget maa — jfr. Bemærkningerne foran Side 40 f. n. — anse det for ønskeligt, at Baneafdelingens fast ansatte Personale efterhaanden indskrænkes meget betydeligt, saaledes at navnlig det egentlige Banearbejde i Hovedsagen udføres af Ekstra-Mandskab. Naar en saadan Ordning gennemføres, skønnes der ikke at være noget at indvende imod, at der gives fast ansatte Banearbejdere Maanedsløn i Stedet for Dagløn, saa meget mindre som Foranstaltningen maa kunne gennemføres uden Lønningsforhøjelse, i hvilken Henseende tilføjes, at der ved Finansloven for Finansaaret 1913—14 er tilstaaet de her omhandlede ansatte Lønningsforbedring.

Til 4. Det ommeldte Andragende maa formentlig anses for bortfaldet, efter at der ved Finansloven for Finansaaret 1913—14 er bevilget et Beløb af 171,780 Kr. til Forbedring af de paagældendes Lønninger.

Til 5. Det foreliggende Andragende gaar ud paa, at de Depotarbejdere, der udføre Vognpassergerning, maa blive optagne i 1. Lønningsklasse. Udvalget kan ikke finde Andragendet begrundet, da der, efter hvad der er oplyst i den medfulgte Skrivelse af 24. Januar 1908 fra Generaldirektionen for Statsbanerne, ikke skønnes at være tilstrækkelig Aarsag til at sætte et saa betydeligt Skel som ønsket mellem de omhandlede og andre Depotarbejdere ved Statsbanerne. Opmærksomheden henledes iøvrigt paa, at de paagældende ligesom de øvrige Depotarbejdere have faaet Del i den under 4. ommeldte Lønforbedring.

Til 6. Udvalget kan ikke finde Føje til, at det foreliggende Andragende imødekommes. Ingeniørassistenternes Opgave bør i hvert Fald almindeligvis være at assistere henholdsvis Baneingeniører og Maskiningeniører ved Statsbanerne, og deres nuværende Benævnelse synes derfor naturlig og svarende til Hensigten med Stillingerne. Noget andet er, at enkelte af de paagældende Stillinger mulig med Tiden kunne opnaa en saadan Vigtighed og Selvstændighed, at det bliver rimeligt at ophøje disse til en højere Lønningsklasse, nemlig den, hvortil efter Udvalgets Forslag Bane- og Maskiningeniører af 2den Grad henføres (21. Klasse).

Til 7. Det her ommeldte Andragende forekommer Udvalget tildels velbegrundet. Om Sagens Forhistorie skal man oplyse følgende: Inddelingen af Overbanemestre og Telegrafmestre i 2 Grader er indført ved Lov om Statsbanernes Ordning af 15. Maj 1903, jfr. Lovens § 15, hvor Overbanemestre og Telegrafmestre af 1ste Grad ere henførte til 5te Lønningsklasse og Overbanemestre og Telegrafmestre af 2den Grad til 6te Lønningsklasse.

Det Forslag, som ligger til Grund for Loven, nemlig det i Rigsdagssamlingen 1902—03 i Landstinget forelagte, kendte ikke denne Sondring, idet det henførte alle de paagældende Tjenestemænd til 6te Lønningsklasse. Sondringen fremkom ved et til Forslagets 2den Behandling i Landstinget stillet Ændringsforslag (Rigsdagstidende for 1902—03, Tillæg B, Sp. 1607), og det fremgaar af de under Lovforslagets Behandling saavel i Landstinget som i Folketinget faldne Bemærkninger, at Hensigten var, at omtrent $\frac{1}{3}$ af de paagældende Tjenestemænd skulde henføres til 1ste Grad, og at dette i hvert Fald fortrinsvis skulde være de ældste af dem (Rigsdagstidende for 1902—03, Landstingets Forhandlinger, Sp. 319—20 og Folketingets Forhandlinger, Sp. 4991). Ved Gennemførelsen af Lovens Bestemmelser blev det imidlertid efter Indstilling fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften bestemt, at Fordelingen af Overbanemestre og Telegrafmestre i 1ste og 2den Grad skulde ske saaledes, at de Poster, ved hvilke der paa Grund af det med Stillingen forbundne Ansvar og Arbejde kræves særlig Dygtighed hos Indehaveren, henførtes til 1ste Grad, de øvrige Poster til 2den Grad. Denne Regel er siden fastholdt, og Forholdet er nu det, at 3 Telegrafmestre af i alt 8 og 20 Overbanemestre af i alt 48 ere henførte til 1ste Grad.

Det kunde næppe være rigtigt nu ekstraordinært at oprykke yderligere 12 Overbane- og Telegrafmestre til 1ste Grad. Derimod skal man ganske henstille, hvorvidt der maatte findes Anledning til at henføre Halvdelen af de paagældende til 1ste Grad, hvilket vilde betyde, at nu een Telegrafmester og 4 Overbanemestre af 2den Grad skulde oprykke i 1ste Grad.

Da det ikke altid kan anses for heldigt at forflytte navnlig Overbanemestrene fra en Strækning til en anden, maa Udvalget finde det naturligt, at Oprykningen af oftnævnte Tjenestemænd fra 2den til 1ste Grad fremtidig — saaledes som det jo ogsaa oprindeligt har været Tanken — i højere Grad end hidtil sker efter Anciennitet.

Til 8. Da der ved Statsbanernes Baneafdeling til Stadighed er Anvendelse for en Del flere Tegnere end de fast ansatte, synes Andragendet ikke ubegrundet, og man henstiller derfor, at Antallet af de fast ansatte Tegnere noget forøges. Nogen Udgiftsforøgelse af Betydning vilde Foranstaltningen ikke kunne medføre.

D. Spørgsmaalet om Oprettelse af et Jernbaneraad.

Indenfor Udvalget har der været rejst Spørgsmaal om Hensigtsmæssigheden af Oprettelsen af et Jernbaneraad.

Et Jernbaneraad har allerede tidligere eksisteret, idet der i Henhold til § 1 i Lov Nr. 89 af 2. Juli 1880 om Statens Overtagelse af de det sjællandske Jernbaneselskab tilhørende Jernbaner*) ved Anordning af 29. September 1886 blev truffet Bestemmelse om, at der til raadgivende Samvirken med Bestyrelsen for Statsbanerne ved Behandling af vigtigere, Statsbanerne vedrørende Spørgsmaal, særlig saadanne, der angik Køreplaner, Takst- og Befordringsbestemmelser, skulde oprettes et Jernbaneraad, bestaaende af 23 Medlemmer, nemlig:

- | | | |
|---|------------------------------|--------------------------|
| 1 | Formand, | |
| 5 | Repræsentanter for Agerbrug, | |
| 5 | — | — Handel, |
| 5 | — | — Industri og Haandværk, |
| 2 | — | — Fiskeri, |
| 2 | — | — Havebrug samt |
| 3 | andre Medlemmer, | |
- alt foruden Suppleanter.

Dette Raad, som blev oprettet paa et Tidspunkt, da der ikke forelaa nogen Lov om Ordning af Statsbaneadministrationen, og som i øvrigt kun naaede at faa afholdt meget faa Møder, var ikke velset i Folketinget, hvilket viste sig under Forhandlingerne om de Lovforslag, som omsider førte til Vedtagelse af Loven af 12. April 1892 om Statsbanedriftens Ordning, jfr. Folketingets Forhandlinger 1889, Sp. 531.

Raadet vedblev at bestaa indtil den 17. April 1893, da det ophævedes ved kongelig Resolution. I den af Ministeriet i den Anledning nedlagte Forestilling fremhævedes, at Raadet var oprettet paa et Tidspunkt, da det havde vist sig umuligt at gennemføre Lovforslag, hvorved der kunde skabes det nødvendige Grundlag for den efter Forfatningen

*) hvorefter Statsbanernes Styrelsesforhold m. v., indtil en Lovordning af disse fandt Sted, kunne nærmere fastsættes ved kongelig Anordning.

naturlige Samvirken mellem Administrationen og Lovgivningsmagten i Henseende til Banernes Ledelse, hvorhos tilføjedes, at Forholdet i saa Henseende var væsentlig forandret, efter at det var lykkedes at gennemføre Loven af 12. April 1892, »idet der vil kunne gøres Regning paa, at der særlig ved Rigsdagens Behandling af Statsbanedriftens Budgetter, som i Henhold til denne Lovs § 29 skulle optages paa de aarlige Finanslovsforslag, vil være tilstrækkelig Lejlighed for de i Jernbaneraadet repræsenterede Interesser til at gøre sig gældende«.

At der med et paa den anførte Maade sammensat Raad vilde være forbundet nogen Fare for, at Flertallet af Raadets Medlemmer i højere Grad kunde føle sig kaldede til at varetage Interesser, som ere knyttede til de Erhverv, hvis Repræsentanter de ere, end Statsbanernes Interesser, synes nærliggende, og Oprettelsen af et saadant Raad kan derfor ikke anbefales.

Et Flertal inden for den i Henhold til Lov af 26. Marts 1898 § 26 af Indenrigsministeriet nedsatte Jernbanekommission (P. Christensen, Guldbrandsen, G. Hansen, H. C. Hansen, Koch, Lunn, Madsen-Mygdal, Philipsen, Rasmussen og Tolderlund) har (Kommissionens Betænkning Side 47—48) stillet følgende Forslag til Oprettelse af et Jernbaneraad:

»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 Lovgivningsmagtens 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 for øvrigt 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 forlanger 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.

Hensigten med Oprettelsen af et saadant Raad angives i Betænkningen (Side 34—35) at være, at der gennem et saadant skulde »tilflyde Rigsdagen større Kendskab til Jernbaneadministrationen samtidig med, at der øvedes en virksom Kontrol med den hele Statsbaneledelse«. Raadet skal ikke 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 paa 7 Medlemmer (Formanden, N. Andersen, Berntsen, Bluhme, Breinholt, Rimestad og Skovsted) var imod Oprettelsen af et Jernbaneraad, idet det formente, »at der ikke bør være noget Organ mellem Regeringen og Rigsdagen«.

Med Hensyn til det af Kommissionens Flertal stillede Forslag bemærkes, at der ikke i Forslaget siges noget om, for hvilket Tidsrum de af Rigsdagen udpegede Medlemmer af dette skulde vælges; men da det er utænkeligt, at Rigsdagens Ting skulde kunne vælge dem for Livstid, bliver der alene tilbage at anse dem for valgte kun for et Aar. Det synes at maatte erkendes, at Valgperioden rettest burde bestemmes til et noget længere Tidsrum, da det ikke kan ventes, at Medlemmerne, som ikke behøve at sammenkaldes oftere end to Gange (om Aaret), herigennem skulde opnaa nogen virkelig Indsigt i Statsbanesager.

Af Medlem af Udvalget, Landstingsmand Jørgen Berthelsen, er der i Rigsdagssamlingen 1909—10 i Landstinget stillet Forslag til en Lov om Oprettelse af et Jernbaneraad (Rigsdagstidende for 1909—10, Tillæg A., Spalte 3041). Forslaget er i Hovedsagen overensstemmende med det foran ommeldte, af et Flertal inden for Jernbanekommissionen stillede, dog med enkelte Ændringer, af hvilke fremhæves:

1. at Generaldirektionens Medlemmer ikke skulle være fødte Medlemmer af Raadet, hvorimod der i Stedet herfor af Ministeren for offentlige Arbejder skal vælges 5 Medlemmer af Raadet,
2. at alle Medlemmers Valg skal gælde for 5 Aar, og
3. at Raadets Erklæring skal indhentes over Sager af principiel Natur til Fremme af Udviklingen ogsaa af Privatbanerne.

Medens Flertallet af nærværende Udvalg maa erkende, at den under 2 anførte Ændring er en Forbedring, jfr. det foran udtalte, synes den under 3 anførte ikke at kunne anbefales. Statsbanernes og Privatbanernes Interesser ere paa mange Omraader saa modstridende, at det næppe vilde være rigtigt at lade Statsbanerne komme under Indflydelse af et Raad, som tillige skulde varetage Privatbaneinteresser. Raadets Virksomhed skulde ganske vist kun være raadgivende og ikke bestemmende; men Administrationen vil dog altid have Vanskelighed ved at undlade at tage Hensyn til bestemt udtalte Henstillinger fra Raadets Side, og Forholdet kunde i hvert Fald let udvikle sig saaledes, at Administrationen maatte rette sig efter Raadets Henstillinger.

Hvad endelig angaar den under 1 nævnte Ændring i Jernbanekommissionens Forslag bemærkes, at det for Flertallet af Udvalget synes tvivlsomt, om det vilde være rigtigt ikke at lade Statsbanernes Administration repræsentere i Raadet; men den ommeldte Ændring betyder dog mindre, da Ministeren vilde have det i sin Magt at vælge Statsbaneembedsmænd ind i Raadet.

Under Behandlingen i Landstinget af Forslaget, der ligger til Grund for Lov Nr. 99 af 13. Maj 1911 om Ændringer i Statsbanernes Takster, er der af Landstingsmand Jørgen Berthelsen paany stillet Forslag om Oprettelse af et Jernbaneraad med lignende Sammensætning og Opgave som tidligere foreslaaet (Rigsdagstidende for 1910—11, Tillæg B., Spalte 2371—72). Ved denne Lejlighed er Forslaget sammenknyttet med et Forslag om, at Statsbanernes Takster skulle fastsættes af Administrationen efter indhentet Erklæring fra Jernbaneraadet.

Det er utvivlsomt rigtigt, at Rigsdagen ikke i Detailler bør træffe Bestemmelse om Fastsættelse af Takster for Statsbanerne, og der har da ogsaa indenfor Udvalget fra flere Sider været udtalt Ønske om, at Takstloven lejlighedsvis ændres saaledes, at Administrationen faar friere Hænder ved Taksternes Fastsættelse, end den for Tiden har.

Indenfor Statsbaneudvalget har den Tanke været fremsat, at et Jernbaneraad eventuelt kunde have en lignende Opgave som det ved Lov Nr. 88 af 5. Maj 1908 § 39 oprettede Toldraad. Hertil bemærkes, at et Jernbaneraads Kompetence til at optage

til Behandling Spørgsmaal, der fremkomme ved Medlemmers eget Initiativ ikke burde være saa vidtrækkende, som Toldraadets nu er bestemt ved § 39 i fornævnte Lov. Langt mindre kunde det anbefales at aabne Adgang til Behandling af Jernbanetariftvistigheder i Lighed med den ved Lov Nr. 67 af 1. April 1911 foreskrevne Behandling af Toldtvistigheder, thi Forholdene ere vidt forskellige ved Statsbanerne og ved Toldvæsenet. Toldtarifsspørgsmaal kunne ofte stille sig ret vanskelige og give Anledning til adskillig Tvivl, hvorfor Toldadministrationens Afgørelser ogsaa hyppig vække Fortrydelighed hos den private Part; eksempelvis kan anføres, at der med Hensyn til Positionen »Manufakturvarer« kan rejse sig Tvivl om, hvad der er Hovedstoffet i en Tøjvare eller om lignende Spørgsmaal. Tvivlsspørgsmaal af disse Arter kendes imidlertid ikke ved Statsbanerne. Disses Tarif og de dertil knyttede Bestemmelser ere saa simple og let anvendelige, at der praktisk set aldrig opstaaer Tvivl om Lovmedholdeligheden af de af Administrationen trufne Afgørelser. Det, der fra Publikums Side kan opstaae Ønsker og Krav om, er *dels* Lempelser ved den hjemlede Anvendelse af i og for sig utvivlsomme Befordrings- og Tariferingsbestemmelser og lignende, *dels* Ændringer i de i sig selv let forstaaelige Bestemmelser. Andragender af disse Arter kunde naturligvis meget vel forelægges et eventuelt Jernbaneraad, men dette vilde derimod i hvert Fald kun aldeles undtagelsesvis kunne komme til at virke som en Art Indknækningsinstans til Prøvelse af Retmæssigheden af Administrationens Afgørelser.

Tanken om Oprettelse af et Jernbaneraad har indenfor Udvalget vundet Tilslutning, og der har under Drøftelsen af Sagen vist sig Enighed om, at et eventuelt Raad af den omhandlede Art maatte være undergivet saadanne Bestemmelser, at det ikke kunde blive til Ulempe, men alene til Støtte for Statsbaneadministrationen. Dette Øjemed vilde formentlig kunne naas derved, at Raadets Virkefelt i Hovedsagen begrænses til Behandling af principielle Spørgsmaal, som af Ministeren for offentlige Arbejder forelægges Raadet til Erklæring.

Hvad angaar Antallet af Medlemmer i et Raad af den ommeldte Art, bør dette ikke være for stort; et Antal af 15 Medlemmer vilde formentlig være passende.

I Henhold hertil stiller Udvalget herved følgende Forslag:

Der oprettes et Jernbaneraad, bestaaende af 15 Medlemmer, nemlig 5 valgte efter Forholdstalsvalgmaaden af hvert af Rigsdagens Ting, blandt eller udenfor Tingets Medlemmer, og 5 valgte af Ministeren for offentlige Arbejder. Samtlige Valg gælde for 5 Aar. Ministeren beskikker Formand for Raadet, der selv bestemmer sin Forretningsorden.

Raadets Hovedopgave er at udtale sig om principielle, Statsbanerne vedrørende Spørgsmaal, om hvilke Ministeren for offentlige Arbejder begærer Raadets Erklæring.

Raadet holder Møder, hver Gang Spørgsmaal af fornævnte Art forelægges det af Ministeren. Over Raadets Forhandlinger føres en Protokol, hvoraf Genpart tilstilles Ministeren for offentlige Arbejder og Raadets Medlemmer.

Til Deltagelse i Møderne, dog uden Stemmeret, kan Raadets Formand eller et Flertal af sammes Medlemmer tilkalde særlig sagkyndige.

II. Virksomheden ved Statsbanerne.

A. Om Forrentningen af den i Statsbanerne anbragte Kapital og om de almindelige Krav, som maa stilles til Statsbaneledelsen m. m.

Under Behandlingen i Rigsdagen af det i Samlingen 1910—11 forelagte Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster var det Genstand for Drøftelse, hvorvidt den ved Driften af Statsbanerne tilvejebragte Forrentning af den i Banerne anbragte Kapital kunde anses for tilstrækkelig og passende (jfr. saaledes Rigsdagstidende for 1910—11, Folketingets Forhandlinger, Sp. 4442—44, 4453—55, 4492—93 og 4498—4501, Landstingets Forhandlinger, Sp. 1490, 1496—97, 1504 og 1506—07 samt Tillæg B., Sp. 1427—31). De Anskuelser, som ved denne Lejlighed kom til Orde, vare meget forskellige, idet der fra nogle Sider krævedes et Udbytte af den i Statsbanerne anbragte Kapital, som omtrent svarede til Normal-Rente, medens andre vare tilbøjelige til under Hensyn til de Fordele, som Staten indirekte høster af Banerne, at frafalde ethvert Krav om direkte Udbytte af Statsbanedriften.

Spørgsmaalet om, hvilket Udbytte af den i Statsbanerne anbragte Kapital der kan anses for passende, har ogsaa flere Gange tidligere været taget op til Overvejelse. I saa Henseende er det Side 143 i den i 1901 afgivne Betænkning af Jernbanekommissionen af 1898 oplyst, at saavel Regering som Rigsdag i tidligere Tid har anset et Udbytte af 2 % af Statsbanernes Anlægs kapital for nogenlunde tilfredsstillende. Bemeldte Kommissions Flertal vilde dog ikke finde det urigtigt at tilstræbe normal Forrentning af Anlægs kapitalen, men ansaa et saadant Maal for uopnaaeligt i en nærmere Fremtid uden et Brud med de Grundsætninger, hvorefter Statsbanerne ifølge Flertallets Formening burde ledes.

De senere indvundne Erfaringer have godtgjort, at man ogsaa med Bevarelsen af den hidtil anvendte Driftsmaade fuldtud er i Stand til i hvert Fald under gunstige Forhold, at opnaa Normal-Rente af Statsbanernes Anlægs kapital, idet Udbyttet af Statsbanernes Drift i Driftsaaret 1905—06 androg 4,22 % af den bogførte Anlægs kapital. Siden da har det aarlige Udbytte imidlertid stedse været ringere og enkelte Driftsaar endog adskilligt under 2 % af Anlægs kapitalen. Man hidsætter til nærmere Oplysning herom paa Grundlag af Statsregnskaberne følgende Oversigt:

I	Finansaaret 1905—06 udgjorde Udbyttet af Statsbanedriften	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.
—	1906—07	8,361,234.57	eller ca. 4,22 %	af den bogførte Anlægs kapital	198,230,918.19	
—	1907—08	8,085,413.28	— ca. 3,94 %	—	205,459,176.04	
—	1908—09	6,348,593.69	— ca. 2,98 %	—	212,878,714.58	
—	1909—10	2,950,197.99	— ca. 1,33 %	—	221,506,210.99	
—	1910—11	2,890,978.33	— ca. 1,23 %	—	235,649,848.01	
—	1911—12	3,404,716.38	— ca. 1,36 %	—	250,318,935.45	
—		6,517,013.18	— ca. 2,49 %	—	262,230,773.78	

Rigtigheden af den anførte procentvise Angivelse af Udbyttet hviler paa den Forudsætning, at den til enhver Tid bogførte Anlægs kapital virkelig svarer til Værdien af Statsbanernes Aktiver, hvilket under de foran ommeldte Rigsdagsforhandlinger har været noget omtvistet. Efter den Foranledning, som er given af den af Finansministeriet nedsatte Finanslovkommission, jfr. Kommissionens i Aaret 1911 afgivne Be-

tænkning vedrørende en ændret Form for Finansloven, Side 11—17, have samtlige Statsbanernes Aktiver været Genstand for en formelig Vurdering af en i dette Øjemed nedsat sagkyndig Kommission. Resultatet af denne Kommissions Virksomhed foreligger nu*) og den Vurderingssum, hvortil Kommissionen er naaet, adskiller sig kun saa ubetydeligt fra den Sum, hvormed Statsbanernes Anlægs kapital staar opført i Statsregnskabet for Finansaaret 1911—12, at man rent praktisk set kan betegne de i foranstaaende Oversigt angivne Anlægs kapitaler for de der nævnte Finansaar og som Følge deraf ogsaa Finansaarenes procentvis angivne Udbytte som korrekte.

Statsbanernes Anlægs kapital blev efter Forslag af Jernbanekommissionen af 1898 (Kommissionens Betænkning Side 72) ved Statsregnskabet for Finansaaret 1901—02 nedskreven med ca. 30 % til 180,000,000 Kr. (jfr. nævnte Statsregnskab, Side 18—19). Da der i de siden da forløbne Driftsaar, Driftsaaret 1911—12 indbefattet, ikke har fundet nogen til den almindelige Forringelse af Statsbanernes Aktiver svarende Afskrivning Sted af Aktivernes bogførte Værdi, idet kun Værdien af udrangeret Driftsmateriel er afskrevet, viser den foran nævnte Vurdering af Statsbanernes Aktiver i Virkeligheden, at den Nedskrivning af Anlægs kapitalen, som fandt Sted ved fornævnte Statsregnskab, har været for stor. Hvis det nu udfundne Resultat af oftnævnte Vurdering skal have blivende Nytte, er det nødvendigt, at der til Stadighed finder en passende Afskrivning Sted paa den bogførte Værdi af Statsbanernes Aktiver, og man maa derfor med Tilfredshed iagttage den almindelige Afskrivning (med 1 % af Anlægs kapitalen), som efter Forslag af fornævnte Finanslovkommission er indført ved Finansloven for Finansaaret 1912—13; man gaar derhos ud fra, at den nu stedfundne Vurdering af Statsbanernes enkelte Aktiver — som forudsat af Finanslovkommissionen — maa danne Udgangspunkt for en mere rationel Fastsættelse af Afskrivningen paa de forskellige Grupper af Statsbanernes Aktiver.

Under Behandlingen i Folketinget af det foran ommeldte Forslag til Lov om Ændringer i Statsbanernes Takster udtaltes der Ønske om, at der maatte tilvejebringes en sammenlignende Udregning over Rentabiliteten af enkelte Statsbaneliniers Drift (Rigsdagstidende for 1910—11, Folketingets Forhandlinger, Sp. 6306, 6339 og 6350). Efter den saaledes givne Foranledning er der ved Foranstaltning af Ministeriet for offentlige Arbejder af Statsbanerne udarbejdet Beregninger af den ommeldte Art for Driftsaaret 1909—10 for følgende 4 Statsbanestrækninger: Roskilde—Korsør, Tommerup—Assens, Fredericia—Aarhus og Hobro—Løgstør.

Bilag 25.

Resultatet af Beregningerne, som foreligger i den som *Bilag 25* med Underbilag aftrykte Indberetning af 29. Januar 1913 fra Generaldirektionen for Statsbanerne, er det, at Driften af de stærkt befærdede Strækninger Roskilde—Korsør og Fredericia—Aarhus gav et *Overskud* af henholdsvis 7,33 % og 5,89 % af Strækningernes Anlægs kapital, medens Driften af de to Sidebaner Tommerup—Assens og Hobro—Løgstør gav et *Underskud* af henholdsvis 4,84 % og 5,37 %.

Af Indberetningen fremgaar endvidere, at Driftsomkostningerne ved Statsbanernes Færgeoverfarter i fornævnte Driftsaar udgjorde 6,07 % af Banernes samtlige Udgifter.

Udvalget kan tiltræde den af Flertallet af Jernbanekommissionen af 1898 udtalte Anskuelse, at det bør tilstræbes at opnaa et Udbytte af Statsbanedriften, som svarer omtrent til Normal-Renten af Værdien af Statsbanerne; men det maa ikke overses, at en saadan Forrentning nu, da en anselig Afskrivning paa Statsbanernes Anlægs kapital aarlig finder Sted, i Virkeligheden vil betyde langt mere, end hvad der i tidligere Stats-

*) Kommissionens Betænkning m. v. findes aftrykt som *Bilag 81—82*.

regnskaber fremtraadte som Normal-Rente af det paagældende Statsaktiv. Ved Bedømmelsen af, hvilket Udbytte af Statsbanedriften der kan anses for opnaaeligt, maa det iøvrigt erkendes, at en Sammenligning med Forholdene i Udlandet ikke let lader sig opstille. Det ret betydelige Udbytte, som Jernbanedrift giver i adskillige andre Lande, kan ikke anses for opnaaeligt her til Lands; ej heller kan der af Statsbanedriften her i Landet ventes et lignende Udbytte som af Driften af forskellige indenlandske Privatbaner; man kan i saa Henseende henvise til, hvad der er udtalt i den af Jernbanekommissionen af 1898 i Aaret 1901 afgivne Betænkning, Side 142—43. Det er der fremhævet, at Forholdene her til Lands ere ugunstigere end mange andre Steder som Følge af:

1. at Landets Beliggenhed udelukker en betydelig Udvikling af Gennemgangstrafikken,
2. at de enkelte Landsdeles Adskillelse ved Bælter og Sunde vanskeliggør Driften og fordyrer denne ved at nødvendiggøre den overmaade bekostelige Færgedrift paa flere Steder, og
3. at Landet ikke ejer saadanne Mineralier, som forskellige andre Steder danne Grundlaget for en særlig indbringende Godstrafik.

I Tilknytning til det saaledes udtalte, skal endvidere henvises til,

4. at Landets Form og Beliggenheden af en overvejende Del af Landets Købstæder ved Vandet giver Skibsfarten gunstige Betingelser for en Konkurrence med Banerne.

Hvad angaar en Sammenligning med de private Jernbaner skal bemærkes, at der paa fornævnte Sted i Jernbanekommissionens Betænkning endvidere er henpeget paa:

1. at der til Statsbanerne stilles Krav om i Kulturens Interesse at bygge Baner i Egne, hvor først selve Baneanlægget skal skabe Grundlaget for den fremtidige økonomiske Udvikling.

Endvidere kan anføres, at Statsbanerne ogsaa ere uheldigere stillede end de private Jernbaner derved,

2. at alle de bekostelige Færgeforbindelser drives af Statsbanerne.

Ved Afgørelsen af, hvilke Fordringer der maa stilles til Ledelsen af Statsbanerne maa dernæst fremhæves, at Hensynet til Opnaaelse af det størst mulige økonomiske Udbytte af Statsbanedriften ikke er det eneste og ej heller det vigtigste, som Ledelsen bør have for Øje. De væsentligste Krav som maa fordres opfyldte af Administrationen ere fire, nemlig:

1. at Anlægene og Driftsmateriellet ere af en saadan Soliditet og Beskaffenhed, og at Driften foregaar saaledes, at der er taget ethvert fornødent Hensyn til Sikkerheden ved den ifølge Forholdets Natur aldrig ufarlige Jernbanedrift,
2. at Banernes Udstyrelse og Drift svare til de Krav, som lige overfor en Stat bør stilles af Hensyn dels til det internationale Samkvem og Udnyttelsen af Landets Muligheder som Besøgssted for fremmede Turister, dels til Ophjælpning af de Egne i Landet, i hvilke Statsbaner ere anlagte væsentlig med kulturelle Formaale for Øje.
3. at Banerne i øvrigt drives paa en Maade, som tilfredsstiller de Fordringer, som med Føje kunne stilles af den Del af Landets Befolkning, som benytter Statsbanerne, og
4. at der indenfor de saaledes angivne Rammer arbejdes hen til Opnaaelsen af det størst mulige økonomiske Udbytte af Statsbanedriften.

Naar der da spørges, hvorvidt Statsbaneledelsen kan siges hidtil at have opfyldt de ommeldte Krav, bliver Svaret, at der stedse er taget behørigt Hensyn til de foran

under 1 og 2 nævnte Krav. For Driftssikkerheden maa der siges at være sørget paa betryggende Maade, og Statsbanerne have derhos til enhver Tid haft Opmærksomheden behørigt henvendt paa Betydningen af en tilfredsstillende Betjening af den internationale Trafik og Trafikken i Egne, som tilsigtes ophjulpne ved Statsbaneanlæg.

Hvad derimod angaar det under 3 ommeldte Krav har Statsbanernes Administration næppe fuldtud opfyldt de Forventninger, som med Føje kunne stilles til samme. Det lader sig ikke nægte, at Landets Befolkning flere Steder synes at finde sig bedre betjent af private Jernbaner end af Statsbanerne. Disse sidste tage ringere Hensyn til i og for sig berettigede Ønsker fra Befolkningens Side.

Udvalget skønner ej heller, at der ved Ledelsen af Statsbanerne altid tages Hensyn til det nævnte 4de Krav paa saadan Maade, at der bliver lagt afgørende Vægt paa Økonomien eller paa Gennemførelsen af praktiske og hensigtsmæssige Foranstaltninger, som kunde føre til en simplere og mere udbyttegivende Drift.

De Oplysninger, som indeholdes i fornævnte Bilag 25, vise, at det anførte i særlig Grad gælder med Hensyn til de under Statsbanerne hørende lidet befærdede Sidebaner. Naar undtages, at der naturligvis løber et mindre Antal Tog paa disse end paa Hovedbanerne, drives Sidebanerne i det væsentlige efter samme System som Hovedbanerne. Dette maa Udvalget finde urigtigt. De foreliggende Rentabilitetsberegninger vise, at Driften af de to vilkaarlig valgte Sidebaner giver betydeligt Underskud. Det bør efter Udvalgets Opfattelse undersøges, om Driften af andre sekundære Statsbaner ligeledes giver Underskud, og Baner, med Hensyn til hvilke saadant er Tilfældet, bør — for saa vidt man ikke maatte ønske at lade dem overgaa til den mere rentable Privatdrift — for Fremtiden drives efter et noget simplere System end Hovedbanerne. Man skal ikke her komme ind paa i Enkeltheder at angive, paa hvilke Maader Udgifterne ved Driften af de urentable Sekundærbaner bør nedbringes, da saadant maa afgøres efter en nærmere Undersøgelse for hver enkelt Banes Vedkommende; som Foranstaltninger ved hvilke Driftsudgifterne i væsentlig Grad kunne nedbringes skal man kun eksempelvis nævne: Indskrænkning af Køreplanen, Nedsættelse af Stationer ved Banerne til Holdepladser, samt (for indhegnede Baners Vedkommende) Fjernelse af Banehegn og Opgivelse af Bevogtning af Overkørsler ved Banerne.

Sluttelig bemærkes, at Ledelsen indenfor Statsbanernes enkelte Afdelinger, i Kredsen og andre Steder, saa vidt skønnes, er præget af nogen Vidtløftighed og manglende Blik for, hvad der fører til en praktisk Forretningsgang. Man er af den Opfattelse, at der paa adskillige Omraader ved hensigtsmæssige Foranstaltninger og gennem Simplificering af Forretningsgangen maa kunne tilvejebringes en væsentlig Forbedring af Statsbanernes Økonomi. At paavise dette i alle Enkeltheder, lader sig ikke gøre uden en langvarig, systematisk Undersøgelse af alle enkelte Omraader indenfor Statsbaneadministrationen, dels under sagkyndig Vejledning; men en saadan Undersøgelse i alle Enkeltheder maa naturligt overlades til Administrationen. Udvalget har for sit Vedkommende troet at turde anse det for tilstrækkeligt at undersøge en Række forskellige Omraader og fremsætte sine Betragtninger disse vedrørende, idet man er gaaet ud fra, at der her igennem maatte opnaas Grundlag for Bedømmelse af Statsbanevirksomheden i det hele og de Krav, som maa stilles til samme. Paa Grundlag af denne Betragtning skal man i det følgende fremdrage og udtale sig om en Del forskellige Forhold, dels vedrørende Statsbanerne i det hele, dels særlig angaaende disses enkelte Afdelinger samt visse specielle Omraader.



B. Forskellige Spørgsmaal vedrørende Statsbanerne i deres Helhed.

1. Anlæg af ny Statsbaner og Udvidelse af bestaaende Statsbaneanlæg.

Som det fremgaar af Betænkningens I. Del, jfr. navnlig Side 23—24 og Side 44—45, projekteres og gennemføres alle ny Statsbaneanlæg under Overledelse henholdsvis af Generaldirektøren for Statsbanerne og af Direktøren for Baneafdelingen ved en særlig Stab af Ingeniører, som ikke høre til Statsbanernes Tjenestemænd, medens saavel mindre som større Udvidelser af bestaaende Anlæg udføres af Statsbanernes Baneafdeling ved denne Afdelings eget Personale. Foruden Anlæg af ny Statsbaner i egentlig Forstand har det udenfor Statsbaneorganisationens Rammer staaende Ingeniørpersonale tillige oftere udført større Udvidelser af bestaaende Anlæg, nemlig saadanne Udvidelser, der have været hjemlede i særlige Love, medens Baneafdelingen selv kun har udført de Udvidelser, som alene have haft Hjemmel i Bevilling paa Finanslov eller Tillægsbevillingslov. Da det i Virkeligheden beror paa et slet og ret Skøn, hvorvidt der til et betydeligere Udvidelsesarbejde bør søges speciel Lovhjemmel eller kun Hjemmel ved Finanslov (Tillægsbevillingslov), har det tildels været tilfældigt, om Arbejder af nævnte Art ere komne til Udførelse ved Baneafdelingen eller ved det særlige Anlægs-personale. Dels af denne Aarsag, dels fordi de Grundsætninger, som have været ledende for Virksomheden ved Anlæg af ny Statsbaner og ved Udvidelsesarbejderne, skønnes i alt væsentligt at have været ens, hvad enten det ene eller det andet Personale har været beskæftiget ved Arbejderne, fremsætter Udvalget her under eet sine Bemærkninger vedrørende den Virksomhed som bestaar i Anlæg af ny Statsbaner og større Udvidelser af bestaaende Statsbaneanlæg.

De almindelige Fordringer, som bør kræves opfyldte ved Udførelsen af Anlæg af nævnte Arter, kunne sammenfattes i følgende 3 Hovedpunkter:

1. At Anlægene i Indretning og Soliditet blive saaledes beskafne, at de ved Benyttelsen frembyde Sikkerhed,
2. at de ere udførte saaledes, at Benyttelsen af Anlægene medfører en hensigtsmæssig og økonomisk Drift, med andre Ord saaledes, at en praktisk Trafikledelses Fordringer til Anlægene ere opfyldte, og

3. at Anlægene med Opfyldelse af Fordringerne under 1 og 2 dog ikke blive bekosteligere end fornødent.

Udvalget skønner, at den under 1 ommeldte Fordring har været opfyldt ved Udførelsen af Statsbaneanlæg, hvorimod der ikke altid har været taget tilstrækkeligt Hensyn til Fordringerne under 2 og 3.

Det har oftere vist sig, at ny Anlæg, som med forholdsvis store Bekostninger ere komne til Udførelse, ikke have vist sig tilfredsstillende for Driften, i saa Henseende kan nævnes Aalborg Station. Udvalget har ogsaa modtaget Henvendelser, som fremdrage saadanne Forhold. Af slige Henvendelser ere fremkomne flere vedrørende Forholdene ved den nylig fuldførte Godsstation i Hellerup, hvis Anlæg synes i forskellige Retninger at have været uheldigt.

Det er overfor Udvalget hævdet, at det saavel ved Forarbejderne til bemeldte Stationsanlæg som ved dettes Udførelse i saa høj Grad har skortet paa Samarbejde mellem Statsbaneledelsens enkelte Led og Hensyntagen til Driftens Krav, at det endog efter Anlægernes Fuldførelse viste sig ugørligt at overtage disse til Brug, hvorfor Anlægene maatte ændres og væsentlig udvides, forinden de omsider kunde overgaa til Driften paa et langt sildigere Tidspunkt end paaregnet. Selv efter de saaledes stedfundne Ændringer have Anlægene vist sig mindre tilfredsstillende for Driften. Fra de private Forsenderes Side have de ommeldte Anlæg, der have medført meget betydelige Udgifter, ogsaa givet Anledning til stadige Klager. Med den som *Bilag 26* aftrykte Henvendelse har Udvalget saaledes modtaget den med Bilag ligeledes aftrykte Genpart af et til Ministeriet for offentlige Arbejder stilet Andragende fra Hellerup Grundejer- og Kommunalforening, Gentofte Grundejer og Borgerforening og Ordrup Kommunalforening om Forbedring af Forholdene ved den ommeldte, nylig fuldførte Godsstation. I Andragendet fremhæves særlig følgende Ulemper ved Stationsanlægget:

1. Læssevejens bratte Stigning,
2. utilstrækkelig Aflæsningsplads og
3. uheldige Rangeringsforhold.

Udvalget har beset Forholdene paa Stedet og fundet, at de fremkomne Klager ikke ere ubegrundede; i hvert Fald synes det at maatte indrømmes, at Adgangsvejen til Godsstationen er ret ubekvem.

Som en for Driften ikke uvæsentlig Ulempe er fra forskellige Sider overfor Udvalget fremhævet, at Sporordningen ved nogle Statsbanestationer er saaledes, at de gennemkørende Tog her skulle afvige fra det lige Spor og passere ret skarpe Kurver, hvorved Vognene modtage stærke Stød, der virke ret ubehageligt for de rejsende, og som formentlig ogsaa maa øve en skadelig Indflydelse paa det rullende Materiel.

Hvad endelig angaar Bekostningerne saavel ved Anlæg af ny Statsbaner som ved Udvidelser og Forandringer af bestaaende Statsbaneanlæg, er det Udvalgets Opfattelse, at disse ofte ere for betydelige, baade ved Opførelse af Bygninger og ved Sporenes Indretning ved Stationerne. Man nærer ingen Tvivl om, at der paa adskillige Statsbaneanlæg er anvendt større Bekostninger, end Hensynet til Opnaaelse af Driftssikkerhed og til Fyldestgørelse af andre Fordringer kunde retfærdiggøre. Enkelte Anlæg synes at maatte betegnes som meget bekostelige; som et i saa Henseende karakteristisk Eksempel kan anføres Helsingør Station, der tillige er et for Driften uhensigts-

mæssigt Anlæg; men ogsaa ved Anlæg fra den nyeste Tid synes der at have været lagt ringe Vægt paa Spørgsmaalet om Økonomien ved Tilvejebringelsen og Benyttelsen af forskellige Anlæg. Det kan saaledes anføres, at det nylig fuldførte Anlæg af Dobbeltsporet fra Nyborg til Strib forekommer Udvalget at have været unødigt kostbart; i Særdeleshed kan fremhæves, at de ny Bygninger ved de mindre Stationer paa vedkommende Bane-strækning ere forholdsmæssig bekosteligere end forskellige nyere Privatbaners Stationsbygninger, uagtet nogenlunde tilsvarende Bygninger til disse vilde have kunnet gøre Fyldest ogsaa ved den omhandlede Statsbane. Ligeledes synes Stationernes Spor, Læsseveje m. m. ved nævnte Statsbane at have for stor Udstrækning. Medens man erkender Rigtigheden af, at man ved Udførelsen af Anlæg af den paagældende Art sikrer sig de fornødne Arealer til senere paakrævede Udvidelser, maa det anbefales for Fremtiden ved saadanne Anlæg ikke at give Stationssporene m. v. en større Udstrækning, end Forholdene gøre fornødne.

I det hele maa Udvalget anse det for ønskeligt, at der ved den fremtidige Gennemførelse af Statsbaneanlæg tages mere Hensyn til Økonomien, end der har været iagttaget ved en Del af de hidtil udførte.

2. Angaaende de af Statsbanerne lejede Lokaler og Arealer samt Dispositionen over de Statsbanerne tilhørende Bygninger og Arealer, som ikke anvendes til Driftens Brug.

Fra Generaldirektionen for Statsbanerne har Udvalget udbedt sig:

1. En Oversigt over de Bygninger, Lokaler og Arealer, som Statsbanerne have lejet, over Lejesummernes Størrelse og Lejevilkåarene,
2. en Angivelse af, hvilke Bygninger og Arealer Statsbanerne eje foruden de til Driftens Brug anvendte, samt af nævnte Arealers Anvendelse, Lejeindtægter af disse m. v., samt
3. Kort eller Planer over vedkommende Arealer m. v. med Arealopgivelser, for saa vidt saadanne haves.

De saaledes begærte Oplysninger ere modtagne med de som *Bilag 27* medfølgende, men ikke trykte Skrivelser af 20. Juni og 14. September 1912 fra Generaldirektionen. Bilag 27.

Paa Grundlag af det saaledes foreliggende Materiale meddeles herved om de paagældende Forhold følgende:

1. Statsbanerne have lejet:

A. Til Kontorer m. m.:

	aarlig Leje Kr. Ø.	Kr. Ø.
I København:		
Lokaler for Generaldirektionen og en Del af de under samme hørende Kontorer i Ejendommen Sct. Jørgensborg	36,950.	
et Kontorlokale i Havnegade Nr. 17 for Københavns Godsbane- gaard	1,000.	
I Roskilde:		
Lokaler til Jernbaneskolen	1,400.	
Soveværelser for Togpersonalet	525.	
I Rungsted:		
Opholdsværelser for Togpersonalet	300.	
I Helsingborg:		
Overnatningslokale for Togpersonalet	438.	
I Warnemünde:		
Overnatningslokale for Togpersonalet	428.	40
I Ballerup:		
Opholdsværelser for Togpersonalet	360.	
I Fredericia:		
Opholdsværelser for Togpersonalet	2,001	
Kontorlokale for 2. Maskinkreds	700.	
I Skjern:		
Opholds- og Overnatningslokale for Togpersonalet	276.	
I Herning:		
Opholds- og Overnatningslokale for Togpersonalet	550.	
I Viborg, Thisted og Ringkøbing:		
Opholds- og Overnatningslokale for Togpersonalet, tilsammen.	1,020.	
I Struer:		
Kontorlokale for 4. Trafikkreds	900.	
I Frederikshavn:		
Opholds- og Overnatningslokaler for Togpersonalet	1,200.	
I Randers:		
Overnatningslokaler for Maskinpersonalet	425.	
— - Togpersonalet	943.	
I Aarhus:		
Overnatningslokaler for Togpersonalet	300.	
Areal til Presenningskure	65.	
I Grenaa:		
Opholds- og Overnatningslokale for Togpersonalet	180.	
I Horsens:		
Opholds- og Overnatningslokale for Togpersonalet	480.	
I Berlin:		
Lokaler til Rejsebureauet, Rmk. 20,000 à 89	17,800.	
I alt...		68,241, 40

2. Statsbanerne have udlejet:

I. Bygninger og Lokaler til Beboelse o. l.:

A. I København:

	aarlig Leje Kr. Ø.	Kr. Ø.
6 Lejligheder i Statsbanernes ældre Administrationsbygning i Helgolandsgade Nr. 12, samlet aarlig Leje.....	5,977.	
En eksproprieret Ejendom ved Vodroffsvej, indeholdende to Lejligheder, der hver indbringer aarlig 800 Kr., tilsammen	1,600.	

B. Ejendomme med Bygninger, eksproprierede til Anlæg af et 2. Dobbeltspor Hellerup—Klampenborg:

5 Ejendomme i Hellerup og Ordrup, aarlig Leje henholdsvis Kr. 65, 180, 800, 700 og 210, tilsammen.....	1,955.
--	--------

C. Lejligheder i Ejendomme, eksproprierede i Korsør og Nyborg, Aalborg, Langaa og Struer:

I Korsør 4 Lejligheder med 3—5 Værelser til aarlig Leje i alt	684.
I Nyborg 21 Lejligheder med 2—5 Værelser til aarlig Leje*) i alt	2,460.
I Aalborg 3 Lejligheder til aarlig Leje i alt	956. 25
I Langaa 2 — — — — —	266. 55
I Struer 2 — — — — —	636.

D. Vogterhuse o. l., der ere udlejede til private:

52 Lejligheder med 2 à 3 Værelser til aarlig Leje i alt.....	3,972.
--	--------

E. En Lejlighed i Oddesund Syd

i Statsbanernes Ejendom »Pinen« er udlejet til Restauration for Oddesundoverfarten for aarlig Leje.....	260.
---	------

Tilsammen... 18,766. 80

II. Arealer, eksproprierede i Anledning af Omordning af Banegaardsforholdene i og ved København:

32 Arealer, om hvis Størrelse ikke foreligger Oplysning.....	3,316. 53
--	-----------

III. Forskellige mindre Arealer ved Stationerne (og enkelte Lokaler), udlejede til Oplagspladser, Vejerboder, Stalde m. v., nemlig:

	aarlig Leje Kr. Ø.
i 1. Trafikkreds Arealer tilsammen af Størrelse ca. 2,000 m ² ...	3,497. 00
i 2. — — — — — ca. 6,057 — ...	1,987. 35
i 3. — — — — — ca. 9,000 — ...	3,648. 47
i 4. — — — — — ca. 5,401½ — ...	1,609. 52
5. — — — — — ca. 4,144 — ...	1,158. 25

Desuden svarer Det danske Petroleums Aktieselskab for Arealer til Petroleumsbeholdere paa 11 Stationer 350 Kr. aarlig af hvert Areal, i alt.....

3,850. 00

I alt... 15,750. 59

At overføre... 37,833. 92

*) Lejerne vedligeholde Lejlighederne og renholde Ejendommene.

Kr. Ø.
Overført... 37,833. 92

IV. Havelodder ved Stationer og ved Banelinierne:

						aarlig Leje Kr. Ø.
i 1.	Banekreds Arealer tilsammen af Størrelse ca.	84,440 m ²				3,917. 81
i 2.	—	—	—	—	ca. 237,815 —....	1,550. 33
i 3.	—	—	—	—	ca. 498,210 —....	4,022. 25
i 4.	—	—	—	—	ca. 375,180 —....	1,476. 75
i 5.	—	—	—	—	ca. 130,370 —....	1,196. 90
I alt...						12,164. 04

V. Arealer til Græsvinding:

Saadanne Arealer udbydes aarlig til Udleje paa Grundlag af Betingelser, der for en væsentlig Del skyldes Hensynet til Landbruget. Dette Hensyn har ved skærpede Bestemmelser om Tiderne for Græsvækstens Afhugning m. v. medført en Nedsættelse af Lejeindtægterne. Disse have i 1911—12 udgjort i alt ca. 2,100. 00

I alt aarlig Leje... 52 097. 96

Foruden de foran ommeldte Bygninger og Arealer eje Statsbanerne adskillige Arealer, som ikke anvendes til Driftens Brug, men som ikke for Tiden ere udlejede. En fuldstændig Oversigt i saa Henseende foreligger ikke, men det er oplyst, at saadanne Arealer, dels beplantede, dels ubeplantede, for Tiden henligge ved følgende større Stationer: Gentofte, Lyngby, Frederikssund, Gedser, Herning, Horsens, Skanderborg, Aarhus, Langaa, Randers, Hobro, Aalborg, Hjørring, Thisted og Løgstør.

3. Af Kort eller Planer over udlejede Arealer er Generaldirektionen for Statsbanerne kun i Besiddelse af saadanne, som ere vedhæftede en Del af de oprettede Lejekontrakter. Paa en af Generaldirektionen fremsendt Plan over Aalborg Station er dog angivet nogle af de paagældende, ved nævnte Station beliggende Arealer. Endvidere er medfulgt en Del Stationsplaner, hvorpaa er angivet Arealer, som for Tiden henligge ubenyttede.

Den Form, hvorunder de af Udvalget begærte Oplysninger ere meddelte af Generaldirektionen, bærer Vidnesbyrd om, at der savnes fuldstændige og ensartede Fortegnelser over Statsbanernes herhen hørende ret betydelige Aktiver, og det synes ikke udelukket, at en mere intensiv Kontrol med Udnyttelsen af disse kunde medføre et større Udbytte af de paagældende Værdier; herpaa har Udvalget ikke villet undlade at henlede Opmærksomheden.

Den foran nævnte aarlige Lejeafgift af 36,950 Kr. af de af Statsbanerne lejede Lokaler til Generaldirektionens Kontorer i Ejendommen »Sct. Jørgensborg« i København fordeler sig saaledes:

Etage	Antal Værelser	Værelsernes Flademaal m ²	Leje- afgift
Beletagen	34	627	7,500 Kr.
1. Etage	11	228,5	3,250 —
2. —	43	840,1	} 26,200 —
3. —	42	847,2	
4. —	25	576,6	
I alt	155	3,119,4	36,950 Kr.

De ommeldte Lejeafgifter af de enkelte Etager synes i og for sig ikke overdrevent høje i Sammenligning med, hvad der betales for tilsvarende private Lejligheder; men det er dog et Spørgsmaal, om ikke lignende eller endog bedre Lokaler vilde kunne tilvejebringes paa billigere Vilkaar.

Da dertil kommer, at Statsbanerne yderligere i forskellige af Banernes egne Bygninger i København, navnlig paa Arealer, som i en ikke fjern Fremtid blive at afgive til Københavns Kommune, have et ret betydeligt Antal Kontorlokaler (for Bogholderiet, Kassevæsenet, Revision, Billet- og Blanketforvaltning, foruden Kredskontorer for 1. og 5. Kreds m. v.), vilde der vistnok være Anledning til at tage Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af tidssvarende Lokaler i København for Statsbanernes Administration op til nøje Overvejelse. Det er ikke usandsynligt, at der ved en saadan Foranstaltning vilde kunne opnaas væsentlige Fordele.

3. Spørgsmaalet om Statsbanernes Erhvervelse af Imprægneringsanstalterne ved Køge og Horsens Havne.

Bilag 28.

Ved den som *Bilag 28* med Bilag aftrykte Skrivelse af 6. November 1911 har Ministeriet for offentlige Arbejder udbedt sig en Udtalelse fra Udvalget angaaende Spørgsmaalet om Hensigtsmæssigheden af, at Statsbanerne i Henhold til Bestemmelserne i § 11 i en mellem Generaldirektoratet for Statsbanedriften og Firmaet »Jul's Rütgersk Imprægneringsanstalt R. Collstrop« den 10. Juli 1899 afsluttet Overenskomst om Imprægnering af Trævarer for Statsbanedriften overtage tvende af nævnte Firma, henholdsvis ved Køge Havn og ved Horsens Havn anlagte Imprægneringsanstalter.

Ved den ommeldte Overenskomst med Tillæg af 7/9. Marts 1907 forpligter nævnte Firma sig til i de to Anstalter at foretage Imprægnering med Tjæreolie af alle Jernbanesveller og andre Trævarer, som anskaffes til Brug for Statsbanedriften (§§ 1 og 2).

Prisen for Imprægneringen m. v. er fastsat til 60 Øre for en Fyrresvelle og 63 Øre for en Bøgesvelle (§ 7).

Overenskomsten var uopsigelig indtil den 30. Juni 1910, men kan derefter med et Aars Varsel opsiges til Ophør den derefter paafølgende 30. Juni. For Horsens Anstaltens Vedkommende vedvarer Overenskomsten dog ikke udover 30. Juni 1949 (§ 12).

Ved Overenskomstens § 11 forpligter Firmaet sig til, saafremt Statsbanedriften maatte ønske det, fra og efter den 1. Juli 1905 at afstaa til denne begge Imprægneringsanstalter med Tilbehør for Vederlag af 60,000 Kr. for Køge-Anstalten og af et Beløb, svarende til Udgifterne ved Anlæg og Oprettelse af Horsens-Anstalten, for denne Anstalt foruden fuldt Vederlag for Udgifterne ved senere Udvidelser af Anstalterne, men med nærmere angivne Fradrag for Værdiforringelse af disse.

Som det fremgaar af Sagen, har Spørgsmaalet om, hvorvidt Statsbanerne skulde benytte sig af Retten til paa de anførte Vilkaar at overtage de ommeldte Anstalter, tidligere af Ministeriet været forelagt Generaldirektionen for Statsbanerne, der i en Skrivelse af 22. November 1909 (Underbilag F.) udførligt har udtalt sig om Sagen og paa Grundlag af anstillede Beregninger samt Oplysninger, indhentede fra de svenske Statsbaner, fraaaded Statsbanernes Overtagelse af Imprægneringsanstalterne under Hensyn til,

at det ifølge de af Generaldirektionen anstillede Beregninger maa anses for tvivlsomt, om Statsbanerne kunde opnaa nogen Fordel ved at overtage Anstalterne alene til eget Brug,

at den Fordel, som mulig i Øjeblikket vilde kunne indvindes derved, at Statsbanerne efter Anstalternes Overtagelse paatog sig tillige at udføre Imprægnering for andre, ikke kan anses for attraaværdig, da Statsbanerne herigennem vilde bebyrdes med en omfattende Fabriksvirksomhed og den til en saadan Drift knyttede Risiko, og

at det ikke kan anses for udelukket, at man med Tiden ved Banerne kunde bestemme sig for Anvendelse af Sveller af armeret Beton, hvorved Svelleimprægneringen vilde formindskes eller maaske ganske ophøre.

Ifølge de af Generaldirektionen anstillede Beregninger vilde Statsbanernes Udgifter ved Imprægnering af deres egne Sveller efter Overtagelse af Anstalterne blive pr. Svelle *mindst* 57,2 Øre med en Oliepris af 5 Øre pr. kg og 62,5 Øre med en Oliepris af 6 Øre pr. kg.

Da det var Udvalget bekendt, at »Nordjyllands forenede Privatbaner« have opført og drive en mindre Imprægneringsanstalt i Aalborg, har man fra Driftsbestyreren ved de nævnte Privatbaner indhentet den som *Bilag 29* aftrykte Skrivelse af 20. November 1911, indeholdende Oplysning om Opførelsen og Driften af bemeldte Anstalt. Det fremgaar af Skrivelsen, Bi ag 29.

at Udgiften til Anstaltens Opførelse kun har været ca. 48,000 Kr.,

at Banerne foruden at imprægnerere deres egne Sveller paatage sig Imprægnering af Sveller for andre Privatbaner Nord for en Linie Hobro—Lemvig,

at Banerne have maattet betale 7 Øre pr. kg for Tjæreolie, og

at Udgiften ved Imprægnering af Banernes egne Sveller beregnes til 57,5 Øre for en Svelle, der er lidt mindre end de af Statsbanerne anvendte.

Af det saaledes oplyste maa formentlig kunne slutes,

at Vilkaarene, hvorpaa Statsbanerne kunne erhverve Imprægneringsanstalterne i Køge og Horsens ikke kunne betegnes som særlig fordelagtige,

at Statsbanernes Beregning af, til hvilken Pris pr. Svelle de selv vilde kunne udføre Imprægneringen, nemlig for en lidt højere Pris end den, for hvilken de nævnte Privatbaner kunne udføre deres Imprægnering, maa anses for rigtig, da Statsbanernes Udgifter ved Arbejdets Udførelse vilde blive noget større (navnlig til Folkelønning) end Privatbanernes, samt

at der bør regnes med den Mulighed, at Statsbanerne endog vilde kunne komme til at betale mere end 6 Øre pr. kg. Tjæreolie, hvorved enhver Fordel ved Driften af Anstalterne formentlig vilde forsvinde.

Udvalget maa efter det foreliggende antage, at det ikke vilde kunne svare Regning for Statsbanerne at overtage og drive de ommeldte to Imprægneringsanstalter, dersom Driften skulde indskrænkes til Statsbanernes eget Forbrug, navnlig under Hensyn til, at Statsbanernes Drift af Anstalterne vil blive ikke lidt bekosteligere end den nuværende Privatdrift. Man anser det derhos for tvivlsomt, hvorvidt Statsbanernes Overtagelse af Imprægnering for Privatbaner og Telefonselskaber (eventuelt for Privatpersoner) vilde kunne svare Regning, navnlig naar henses til Muligheden for Konkurrence med Hensyn til saadan Virksomhed. Snarere kunde der være Tale om, at Overtagelsen af oftnævnte Imprægneringsanstalter kunde frembyde Fordel, dersom andre Statsvirksomheder i betydeligere Omfang kunde faa Anvendelse for Imprægnering i Anstalterne. Man har derfor fra Ministeriet for offentlige Arbejder udbedt sig Oplysning om, hvorvidt Statstelegrafvæsenet eller Statstelefonvæsenet anvender Imprægnering af den ved de nævnte Anstalter udførte Art, eller om det paatænkes i Fremtiden at gaa over til Imprægnering efter saadan Metode.

Bilag 30.

I den som *Bilag 30* aftrykte Skrivelse af 12. Januar 1912 har Ministeriet imidlertid oplyst, at man ikke ved Statstelegraf- eller Statstelefonvæsenet anvender Imprægnering af den omhandlede Art, samt at det heller ikke paatænkes i Fremtiden at gaa over til Imprægnering efter vedkommende Metode. Andre Statsinstitutioner end de nævnte kunne formentlig ikke have Anvendelse for Imprægnering af Træ i større Udstrækning.

Under Hensyn til det saaledes foreliggende skønner Udvalget ikke, at det kunde anses for tilraadeligt, at Statsbanerne erhvervede de omhandlede Imprægneringsanstalter ved Køge og Horsens Havne.

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

Bilag 31.

I den som *Bilag 31* med Underbilag aftrykte Skrivelse af 14. Oktober 1911 har Bestyrelsen for »Danske Kulimportørers Association« anmodet Udvalget om at ville tage Spørgsmaalet om Statsbanernes Fremgangsmaade ved Anskaffelsen af Kul op til Undersøgelse.

Bilag 32.

Senere har man fra Ministeriet for offentlige Arbejder modtaget den som *Bilag 32* aftrykte Skrivelse af 31. Oktober 1911, hvori Ministeriet udbeder sig en Udtalelse angaaende den af Statsbanerne brugte Fremgangsmaade ved Anskaffelse af Kul, Cinders o. l., derunder Spørgsmaalet om, hvorvidt det maatte anses for ønskeligt at foretage Ændringer i de af Statsbanerne hidtil anvendte Licitationsbetingelser vedrørende saadanne Anskaffelser.

Saaledes foranlediget har Udvalget fra Generaldirektionen for Statsbanerne udbedt sig nærmere Oplysninger om de paagældende Forhold. Ved den som *Bilag 33* med Underbilag aftrykte Skrivelse af 25. November 1911 har man derefter modtaget en udførlig Redegørelse for Forholdene.

Den fornævnte Henvendelse fra »Danske Kulimportørers Association« fremtræder navnlig som en Klage over, at Statsbanerne ved deres Kulindkøb foretrække tyske Kul for engelske. Med Hensyn hertil bemærkes, at de større Anskaffelser af Kul ske ved offentlige Licitationer, og Udvalget skønner ikke, at Licitationsbetingelserne med Føje kunne siges at være saaledes affattede, at der skulde være aabnet de tyske Leverandører bedre Vilkaar i nogen Retning end de engelske. Naar Priserne paa de tyske Kul gennemgaaende have været lavere end paa de engelske, maa det tilskrives Aarsager, som ikke kunne lægges Statsbanernes Licitationsbetingelser til Last. Kullenes Kvalitet prøves meget nøje i Statsbanernes Laboratorier, og de indkøbte tyske Kul have gennemgaaende vist sig at være vel egnede for Bestemmelsen.

Det er oplyst, at Statsbanernes Maskinafdeling og sammes Trafikafdeling hver for sig foretage Indkøb af Kul, Cinders m. v. I Tilslutning til, hvad der er udtalt foran Side 32—33 i Betænkningen finder Udvalget Anledning til at fremhæve, at det sikkert vilde være fordelagtigere at foretage Indkøbene under eet. Endvidere er der Grund til at antage, at det som Regel vilde vise sig billigere at foretage det hele Indkøb for Aaret paa en Gang i Stedet for som nu at afholde Licitation saavel Foraar som Efteraar. I forskellige større private Virksomheder har det i hvert Fald i de senere Aar vist sig fordelagtigst kun en Gang om Aaret at indkøbe Kul, nemlig om Foraaret (omkring Februar eller Marts Maaned).

Statsbanerne ligge iøvrigt nu stadig inde med noget større Beholdninger end tidligere, hvilket man maa anse for rigtigt med Erfaringerne fra tidligere Arbejdsstandsninger i Kulminerne for Øje.

Hvad angaar de af Statsbanerne anvendte Licitationsbetingelser for Levering af Kul, Cinders m. v. have Indvendingerne mod disse været sammenfattede i tre Punkter, nemlig:

1. at det er tilladt Leverandørerne at sammenknytte deres Tilbud paa de enkelte Poster,
2. at Betingelserne ikke have indeholdt nogen Klausul om Leverandørernes Frigørelse for Leveringspligt under Strjker, og
3. at de ikke have aabnet Leverandørerne Adgang til Afgørelse ved Voldgift eller ved Domstolene af Tvistigheder angaaende Kvaliteten af og Prisen for det leverede.

Efter det saaledes foreliggende maa der formentlig kunne gaas ud fra, at Licitationsbetingelserne iøvrigt have vist sig hensigtsmæssige, og Udvalget skal da indskrænke sine Bemærkninger til de foran anførte tre Punkter.

Til 1. Som det af det fra Generaldirektionen for Statsbanerne modtagne Materiale fremgaar, udbydes Kullene m. v. til Levering i mindre Poster, tildels paa forskellige Steder. Herved aabnes der ogsaa mindre Leverandører Adgang til at fremkomme med Tilbud. Det er imidlertid ikke usædvanligt, at fordelagtige Tilbud paa enkelte Poster ikke komme i Betragtning, fordi større Leverandører, hvis Tilbud paa disse Poster ere dyrere, ved Sammenknytning af deres Tilbud paa alle eller de fleste af de udbudte Poster tilvejebringe

et samlet Tilbud, som byder Statsbanerne en billigere Pris paa hele den større Levering, end der kan opnaas ved Antagelse af en Række Tilbud paa mindre Parceller, som Følge af, at de enkelte Tilbud paa en Del af disse ere forholdsvis høje.

Ved Antagelse af saadanne sammenknyttede Tilbud have Statsbanerne oftere sparet ret betydelige Summer. Udvalget vilde derfor anse det for betænkeligt ved Licitationsbetingelserne at forbyde saadan Sammenknytning eller at kræve, at de bydende ubetinget skulde staa ved de enkelte Bud. Noget berettiget Krav paa Ændringer i denne Retning skønnes ikke at foreligge, og saadanne Ændringer vilde uden Tvivl medføre, at Statsbanerne vilde komme til at betale mere for de leverede Varer.

Til 2. En Strejkeklausul af det angivne Indhold er — efter hvad der er oplyst for Udvalget — ret almindelig i udenlandske Baners Betingelser for Levering af Kul, og det kan næppe betvivles, at den fuldstændige Udeladelse i Betingelserne af Bestemmelser i denne Retning maa medføre en Forhøjelse af Priserne, da Leverandørerne ganske naturligt maa antages at ville betinge sig en Præmie, naar al Risiko overfor indtrædende Strejker lægges paa dem.

Ved den af Statsbanernes Maskinafdeling senest (i September 1912) afholdte Licitation over Levering af Kul til nævnte Afdeling er der imidlertid til § 8 i de hidtil anvendte Betingelser, som findes aftrykte som Underbilag A. til Bilag 33, føjet saalydende Bestemmelse:

»I Tilfælde af almindelig Kulstrejke i vedkommende Minedistrikt hviler Forpligtelserne til Levering i Forhold til den formindskede Produktion af de respektive Kul-sorter, men de manglende Kvantaa maa efterleveres snarest muligt.

Under Strejker, der kun omfatter nogle faa Miner, forholdes som ved Brud i Minerne.

Tilstedeværelsen af Strejker maa dokumenteres som nævnt ovenfor og senest 10 Dage efter Begivenhedens Indtrædelse.«

Endnu videre gaaende Strejkebestemmelser ere ikke ukendte andre Steder, navnlig i England; men til at lade Leverandørernes Forpligtelser hvile ogsaa i Tilfælde af partielle Strejker er der næppe Grund, og man maa derfor for saa vidt anse den af Statsbanerne indførte nye Bestemmelse for tilfredsstillende, kun er det et Spørgsmaal, om der ikke til denne bør knyttes en yderligere Bestemmelse om, at Statsbanerne, naar Hindringen vedvarer udover en vis Tidsfrist, skulle have Valget imellem at fastholde og at annullere Kontrakten. Betingelsernes § 11 ses ikke at kunne omfatte det her omhandlede Tilfælde, hvor Leverandørens Forpligtelse til Levering er hvilende.

Til 3. Hvad endelig angaar Spørgsmaalet om Ændring af Bestemmelserne i Licitationsbetingelsernes § 6 (jfr. § 8 i Slutningen), ifølge hvilke Afgørelsen af, om de leverede Kul ere forskriftsmæssige eller ej, udelukkende træffes af Statsbanerne, ligesom disse ogsaa fastsætte Størrelsen af eventuelt Fradrag i Betalingen paa Grund af ringere Kvalitet, bemærkes, at Overladelsen af saadanne Spørgsmaals Afgørelse til Voldgift eller til Domstolene mulig kunde fremkalde noget billigere Tilbud; da dertil kommer, at de ommeldte Bestemmelser ere saa afvigende fra de Betingelser, som anvendes alle andre Steder i Forretningsverdenen, at de med Føje kunne give Anledning til Misfornøjelse, maa man finde det rettest, at Afgørelsen af de paagældende Spørgsmaal for Fremtiden træffes enten ved Voldgift eller ved Domstolene. Man skønner ikke, at der ved en Ændring i

denne Retning kan være nogen Betænkelighed. De Fordringer, som kræves opfyldte af Statsbanerne, ere nøje præciserede i Betingelserne og saaledes paa Forhaand kendte af de tilbydende; de af Statsbanerne foretagne Prøver og Undersøgelser ere derhos af rent faglig Natur og den Maade, hvorpaa de foretages (jfr. Underbilagene P. og R. til Bilag 33), saadan, at Leverandører, som ere kendte med Forholdene, ikke have Grund til at frygte for Vilkaarlighed. Det er derfor et Spørgsmaal, om den foreslaaede Ændring i det hele vil give Anledning til ret mange Stridsspørgsmaal. Forsaavidt saadanne opstaa, synes de faktiske Forhold meget hurtigt at kunne konstateres ved en Skønsforretning, og Spørgsmaalet om Statsbanernes Ret til at kræve Fradrag i Prisen o. l. maa da altid senere kunne afgøres, uden at Statsbanerne derved forhindres i at forbruge af de paa-gældende Leveringer. Den Indvending, som fra Banernes Side har været gjort gældende mod den ommeldte Ændring i Betingelserne, nemlig at denne skulde nødvendiggøre at Banerne maatte indrette sig paa at have større Beholdninger af Kul, end det nu er fornødent at have, forekommer derfor ikke Udvalget at være begrundet.

5. Statsbanernes Udgifter til Tryksager.

En betydelig Udgiftspost i Statsbanernes Driftsregnskaber er Udgiften til Tryksager. Den langt overvejende Del af Udgiften medgaar til Trykning af Billetter og Protokoller samt de mange for Driftens Brug nødvendige Formularer, Blanketter, Skemaer, Mærkesedler m. v.; men, efter hvad der er oplyst for Udvalget, medgaar der desuden en Del Beløb til Trykning af Meddelelser og andet, som tildels er til ringe Nytte, hvorhos forskellige Tryksager fremstilles i langt større Oplag end fornødent. De Henvendelser, Udvalget i saa Henseende har modtaget, angaa særlig de trykte Meddelelser, som fra Generaldirektionen for Statsbanerne udsendes til de ved Banerne ansatte. De væsentligste af disse Meddelelser udgaa som 3 Serier, nemlig:

1. Ordreerne og Bestemmelser m. v.,
2. »Meddelelser fra Generaldirektionen« og
3. »Personalia«.

Efter hvad der er meddelt Udvalget, fremstilles hver enkelt af disse Tryksager, i Tusinder af Eksemplarer og udsendes til alle ansatte ved Statsbanerne uden Hensyn til, om Tryksagernes Indhold har nogen Interesse eller Betydning for de paagældende, af hvilke mange staa de Forhold, en Del af Meddelelserne vedrøre, saa fjernt, at de end ikke ere i Stand til at fatte Hensigten med vedkommende Meddelelser, idet selv Ordre og Meddelelser, som i Virkeligheden kun vedrøre de ansatte under en enkelt Afdeling, tilstilles ogsaa de ansatte ved andre Afdelinger.

Fra Generaldirektionen for Statsbanerne har man begæret Oplysning om, hvad Statsbanernes Udgifter til de ommeldte Tryksager have udgjort i de tre Driftsaar 1909—10, 1910—11, og 1911—12. Disse Oplysninger foreligge i den som *Bilag 34* aftrykte Skrivelse af 14. Januar 1913 fra Generaldirektionen. Det viser sig, at Udgifterne til Trykning af oftnævnte Ordre og Meddelelser have været:

i 1909—10:		Kr. Ø.
Til Trykning af Ordre		5,784. 15
- — - Meddelelser fra Generaldirektionen		2,816.
- — - »Personalie«		722.
i alt...		9,322. 15

i 1910—11:		Kr. Ø.
Til Trykning af Ordre		8,451. 80
- — - Meddelelser fra Generaldirektionen		4,668.
- — - »Personalie«		784.
i alt...		13,903. 80

i 1911—12:		Kr. Ø.
Til Trykning af Ordre		9,182. 25
- — - Meddelelser fra Generaldirektionen		4,430.
- — - »Personalie«		654.
i alt...		14,266. 25

Hertil kommer Bekostningen ved det med Fremstillingen af Udkastene til de ommeldte Tryksager forbundne Arbejde. Udgifterne herved kunne ikke nøjagtigt opgøres, men det lader sig se, at det paagældende Arbejde ikke er ringe og derfor lægger Beslag paa en Del af vedkommende Personales Tid. Enkelte Aar medgaa derhos til Kodifikation af Ordresamlinger større Beløb, saaledes i 1909—10 et Beløb af 15,630 Kr.

Om end Udvalget erkender, at de nysnævnte Beløb ikke kunne betegnes som betydelige Poster paa Statsbanernes Regnskaber, har man ikke villet undlade at henlede Opmærksomheden paa, at der under Trykningskontoen afholdes unyttige Udgifter, da det jo er muligt, at der ogsaa med Hensyn til Udgifterne til andre Tryksager, hvis Nytte og Betydning vanskeligere kan bedømmes af Udvalget, udvises for ringe Økonomi, ligesom der i det hele paa saa mange Omraader indenfor Statsbaneadministrationen er Mulighed for Afholdelse af overflødige Udgifter, at det maa kræves, at der overalt vises Agtpaaagivenhed ogsaa overfor relativt ubetydelige Udgifter. Hvad angaar de foran særlig nævnte Tryksager maa man anse det for ønskeligt, at Udgifterne til disse i Fremtiden indskrænkes. Dette maa for det første kunne ske ved en Begrænsning af Oplagenes Størrelse. Tryksagerne bør kun tilstilles dem, for hvem de have Betydning; men endda er det næppe fornødent, at enhver af disse faar tilstillet et Eksempplar af de enkelte Tryksager. Det maa sikkert være tilstrækkeligt, at der til hver Station og hvert Arbejdssted almindeligvis kun udsendes 2 Eksemplarer af hver Ordre eller Meddelelse, af hvilke det ene opbevares og indhæftes i en Samling, som til enhver Tid holdes à jour, medens det andet cirkulerer mellem de ansatte.

Yderligere maa Udgifterne kunne nedbringes ved Indskrænkning af Meddelelsernes Antal, som hidtil synes at have været altfor betydeligt, og af deres Omfang. Man har det Indtryk, at der fra Tid til anden ved Statsbanerne udgaa en Del ikke absolut nødvendige Ordre, og at de, der udsendes, ofte ere unødigt vidtløftige. Der kan ikke være Tvivl om, at det ogsaa af rent praktiske Hensyn er af stor Vigtighed at de ansatte ikke oversvømmes af Ordre og Kontraordre og Meddelelser af enhver Art, og at de Ordre, som nødvendigvis maa udstedes, ere saa kortfattede og klare, at den til enhver Tid gældende Samling af Ordre er let haandterlig og overskuelig. Som Forholdet er nu, synes de hyppige Klager som fremkomme fra ansatte over de stadig udgaaende Ordres Mængde og Omfang ikke

at savne Føje. Baade af Hensyn til Økonomien, og for at Personalets Fortrolighed med de til enhver Tid gældende Bestemmelser ikke skal forringes, og herigennem mulig endog Sikkerheden ved Driften skal svækkes, bør der udvises større Varsomhed end hidtil med Udsendelsen af Ordre til Personalet.

Hvad angaar de af Generaldirektionen til Personalet udsendte »Meddelelser« kan det næppe bestrides, at ikke faa af disse have saa ringe Betydning, at Udgifterne til deres Fremstilling og Trykning uden Skade kunde spares.

De Tryksager, som benævnes »Personalialia« indeholde Meddelelser fra Generaldirektionen for Statsbanerne om alle Udnævnelser, Konstitutioner, Afskedigelser m. v. ved Banerne. Alle Oplysninger af denne Art fremkomme saavel i Dagspressen som i de ikke faa Fagblade, der udgives af forskellige ansatte ved Banerne, ligesom de ikke let kunne undgaa ogsaa ad anden Vej at komme til de ansattes Kundskab, for hvem de have Interesse. Udvalget skønner derfor ikke, at Udgivelsen af disse Tryksager er til nogen Nytte. Under Hensyn hertil henstilles det, at de saakaldte »Personalialia« ophøre at udkomme, hvorved en formentlig overflødig aarlig Udgift vil kunne spares.

C. Spørgsmaal vedrørende Trafikafdelingen.

1. Trafikafdelingens Virksomhed, Statsbanernes Køreplan m. v.

Trafikafdelingens Hovedvirksomhed er den egentlige Driftsledelse, som bestaar i Befordringen af Personer og Gods m. v. samt Ekspeditionen paa Statsbanernes Stationer. Interessen udadtil ved Statsbanerne knytter sig derfor særlig til den nævnte Afdeling, med hvilken Publikum fortrinsvis kommer i Berøring. Der stilles til Afdelingen Krav om, at Befordringen til enhver Tid foregaar paa den efter Forholdene i de forskellige Egne formaaletjenligste Maade, og det er af Vigtighed, at der af Afdelingens Personale vises Publikum al den Imødekommenhed, som er forenelig med Banernes egne Interesser. Udvalget finder, at Virksomheden under oftnævnte Afdeling i disse Retninger i det hele har vist sig tilfredsstillende.

Tvivlsommere er det, hvorvidt alle de af Afdelingen trufne Dispositioner i andre Henseender, særlig fra et økonomisk Synspunkt set, kunne betegnes som hensigtsmæssige. Opmærksomheden henledes saaledes paa, at Trafikafdelingens Fordringer ved ny Stationsanlæg og til Udvidelser af Stationerne m. v. i nogle Tilfælde synes at være videre gaaende end fornødent. Stationsudvidelser bør ikke finde Sted, førend de ere nødvendige, og Stationernes Spor bør ikke gøres større, end Trafikken kræver, da Rangeringer over ufor- nødent lange Spor kræve lang Tid og herved blive for bekostelige.

For Økonomien er det særdeles vigtigt, at Afdelingens Personale ikke er større end fornødent, og det maa derfor iagttages, at der ikke ved de Afdelingen vedrørende Reglementer træffes Bestemmelser, som nødvendiggøre, at der noget Steds maa stilles Mandskab til Raadighed, som uden Fare for Driftssikkerheden kan undværes. Det synes imidlertid, som om Statsbanerne i den angivne Henseende ere gaaede noget for vidt ved de gældende Bestemmelser om Betjening af Haandbremsere i de med Vacuumsbremsere forsynede, hurtigt kørende Tog. I det hele har Udvalget det Indtryk, at Togpersonalet ved nogle Tog er større end nødvendigt, hvorfor navnlig Togførernes Arbejde oftere synes at være for ringe. Dette har haft til Følge, at det indenfor Udvalget har været paa Tale at stille Forslag om Ophævelse af den særlige Togførerstilling. For saa vidt denne Tanke ikke maatte vinde Tilslutning, bør det i hvert Fald være en Forudsætning for Bevarelsen af Stillingen, at det paalægges Togførerne at deltage i den samme Gerning ved Togenes Betjening som det øvrige Togpersonale, og at Antallet af Togbetjente ved de enkelte Tog indskrænkes saa meget, som det er foreneligt med Hensynet til Sikkerheden ved Fremførelsen af Togene.

I Forbindelse hermed henstiller Udvalget til Overvejelse, om ikke de nu gældende Bestemmelser, hvorefter det i Tilfælde af Trafikforstyrrelser m. v. er Togførerne, som gøre

Forslag til Forlægning af Togenes Krydsninger, rettest burde ændres derhen, at det paa lægges visse Stationer i Stedet for Togførerne at ordne saadanne Forhold. Det nu anvendte System, som skriver sig fra de jydsk-fyenske Statsbaners ældre Tider, og som vistnok er hensigtsmæssigt for Baner med ringere Trafik og et mindre Antal Stationer, er formentlig ikke fuldt tilfredsstillende med den nu stedfindende hurtige og hyppige Toggang.

Det paa Statsbanelinierne aldeles overvejende anvendte Meddelelsesmiddel er Telegraf. Det forekommer Udvalget, at det vilde være hensigtsmæssigt efterhaanden at gaa over til en mere udstrakt Anvendelse af Telefon i Stedet for Telegraf; man vil herved ofte opnaa hurtigere Meddelelser, og Betyggelsen ved Afgivelsen af Meddelelserne vil formentlig ikke forringes herigennem. En øjeblikkelig, fuldstændig Ændring af Systemet vilde naturligvis medføre stor Bekostning; men Forholdet er det, at der allerede nu i Forbindelse med Indførelsen af Knaldsignalsystemet paa Banernes Hovedlinier i stor Udstrækning oprettes Telefonforbindelser ved disse Linier, som ogsaa kunde anvendes paa anden Maade end oprindelig bestemt.

Et Omraade, paa hvilket efter Udvalgets Formening endvidere nogen Ændring kunde være heldig, er Dispositionen over det rullende Materiel. Anskaffelsen af dette Materiel sker vel ikke ved Trafikafdelingens, men ved Maskinafdelingens Foranstaltning, hvorfor man ogsaa nedenfor i Afsnittet vedrørende sidstnævnte Afdeling har beskæftiget sig nærmere med de paagældende Anskaffelser; men Kravene til Materiellets Art m. v. stilles af og Bestemmelsen om dets Anvendelse træffes af Trafikafdelingen, og Ansvar for Dispositionerne i disse Retninger maa derfor formentlig lægges paa denne. Statsbanerne have i de senere Aar i udstrakt Omfang gjort Anvendelse af Forspandslokomotiver ved Persontogenes Fremførelse. Dette er en overordentlig kostbar Foranstaltning, som formentlig i nogen Grad kunde være undgaaet, hvis man i Tide var gaaet til Anvendelse af kraftigere Lokomotivtyper. Det skal dog erkendes, at de Fejl, der mulig her ere begaaede, tilhøre Fortiden. I en anden Retning synes man vedblivende at disponere mindre heldigt, nemlig ved en alt for udstrakt Anvendelse af de meget store og tunge Truck-Personvogne, navnlig II. Klasses Vogne, ikke alene i de gennemgaaende Tog men ogsaa i Lokaltog paa ganske korte Strækninger. Disse Vogne egne sig ikke for den lokale Trafik, og deres Anvendelse er her tillige altfor bekostelig. Paa Lokalbaner med stærk Trafik er det af Vigtighed, at Personvognene hurtigt og uden Vanskelighed fyldes og tømmes; men de nævnte lange Vogne fyldes og tømmes kun langsomt, og i Tilfælde, hvor Togene ere overfyldte med rejsende, kan det endog volde disse Vanskeligheder at komme ud af Vognene ved Mellemstationer. Paa Grund af Vognenes betydelige Vægt kan et Tog, der er sammensat af Truckvogne, dernæst kun faa en forholdsvis ringe Længde og som Følge deraf langt fra befordre saa mange rejsende som et, der er sammensat af mindre, lettere Vogne; men i Lokaltrafikken er det netop af Vigtighed, at de enkelte Tog kunne befordre de flest mulige rejsende. Ifølge Statsbanernes Fortegnelse over Driftsmateriellet er Forholdet det, at de i Lokaltrafikken meget anvendte II. Klasses Midtergangsvogne (Litra B. L.), som rumme 70 Personer, have en Vægt af 28,400 kg, og de ligeledes anvendte Sidegangsvogne (f. Eks. Litra A. N.), som rumme 32 Personer, have en Vægt af 28,300 kg, nogle Vogne endog 29,000 kg. I Modsætning hertil vejer en II. Klasses Vogn af Type B. C., som rummer 40 Personer, kun 11,300 kg. Det vil saaledes ses, at 5 af disse sidste Vogne, som tilsammen rumme 200 Personer, veje mindre end 2 Vogne af de tvende førstnævnte Typer; men 2 af disse rumme kun henholdsvis 140 Personer og 64 Personer. Det vil heraf ses, at man ved Anvendelse af de store Vogne, hvor de smaa kunne gøre god Fyldest, tillige stiller urimelige Krav til Trækkekraften, hvorfor saadan Anvendelse af Materiellet er højst uøkonomisk.

Udvalget finder Anledning til at henstille til Overvejelse, om det ikke vilde være hensigtsmæssigt ikke alene i Tog, der have Forbindelse med Udlandet, men ogsaa i enkelte indenlandske Hurtigtog at have 1. Kl., hvortil efter Udvalgets Formening fortrinsvis bør anvendes Kupévogne.

En særdeles betydningsfuld Del af Trafikafdelingens Virksomhed bestaar i Ordningen af Statsbanernes Køreplaner. Hovedopgaven ved Udarbejdelsen af disse maa være at tilvejebringe de bedst mulige Betingelser for en tilfredsstillende Befordring og for gode Forbindelser mellem de enkelte Banestrækningers Tog; men ved Siden heraf er det af stor Vigtighed, at Planerne — saa vidt gør sig — lægges saaledes, at de svare til Trafikkens Størrelse de enkelte Steder, saa at Fremførelsen af Togene bliver fordelagtig for Statsbanerne.

Det forekommer Udvalget, at Statsbanernes Køreplaner til Tider have været Genstand for større Udvidelser end Trafikkens Udvikling har krævet, og at i hvert Fald en Del af de Udvidelser, Planerne have faaet, kunde have været undgaaede, dersom man havde indskrænket sig til at indlægge Hjelpetog paa enkelte Tider, naar Forholdene krævede det. En Bedømmelse i alle Enkeltheder af de nu anvendte Køreplaner kan ikke foretages uden meget nøje Kendskab til hvert enkelt Togs Opgaver og mange andre Forhold. Udvalget ser sig derfor ikke i Stand til at afgøre, hvorvidt der maatte foreligge Mulighed for uden væsentlig Forringelse af de bestaaende Befordringsmuligheder at opnaa Besparelser for Statsbanerne af Betydning, eller om der paa den anden Side ved Indlægning af ny eller Omlægning af bestaaende Tog kunde skabes ny eller større Trafik og derigennem forøgede Indtægter. Da en grundig Indtrængen i disse Forhold imidlertid er af største Betydning for Statsbanernes Økonomi, tør Udvalget forudsætte, at Administrationen til enhver Tid har sin Opmærksomhed henvendt paa de herhen hørende Spørgsmaal.

Udvalget vil dog ikke undlade at paapege enkelte formentlige Mangler ved de nuværende Køreplaner. Det skal saaledes anføres, at de dublerede Eksprestog paa Banernes Hovedlinier, navnlig mellem København og Fredericia, i Vintertiden kun synes udnyttede paa enkelte Dage og ved enkelte Lejligheder, hvorfor det formentlig vilde være tilstrækkeligt at dublere Togene paa saadanne Dage. Man vilde derhos anse det for heldigt, at den om Sommeren gældende Søn- og Helligdagskøreplan for Nord- og Kystbanen paa Sjælland ændres paa særlig Maade. Forholdet er det, at der paa Søn- og Helligdage om Sommeren paa de nævnte Baner gælder en særlig Køreplan, hvorefter der løber et langt større Antal Tog end paa Hverdage. I Sommeren 1912 løb der saaledes Søn- og Helligdage paa de to Baner tilsammen 123 Tog i hver Retning, medens der paa Hverdage kun løb 79 Tog i hver Retning. Køreplanerne for Banerne skulle nu fuldt ud overholdes, hvad enten der er Trang til det store Antal Tog eller ikke. For den udvidede Køreplan er der god Anvendelse, naar Vejret er smukt. Indtræffer derimod Regnvejr paa Helligdagene, tage kun meget faa rejsende med Togene ad oftnævnte Baner, saa at de mange Tog løbe næsten tomme. Det vilde derfor vistnok være rigtigst, at der paa Helligdagene ikke indlægges et væsentlig større Antal Plantog end paa Hverdage, men at man, naar der de paagældende Dage viser sig Trang til flere Tog, indlægger saadanne som Ekstratog. Udvalget har i øvrigt modtaget Henvendelser fra forskellige Sider angaaende de sidst ommeldte Forhold. Endvidere har man fra Tjenestemænd ved Statsbanerne m. fl. ogsaa modtaget andre Forslag til Ændringer i Statsbanernes Køreplan. De ud-

En særlig Gruppe danne de som Bilag 38 og 39 aftrykte Forslag, som gaa ud paa en fuldstændig Reform af Statsbanernes nuværende Køreplaner, bl. a. med en Indskrænkning af Togenes Antal. Angaaende disse Forslag har man fra Generaldirektionen for Statsbanerne udbedt sig en Udtalelse. Generaldirektionen har derpaa — efter at have gjort Forslagene til Genstand for Undersøgelse — i den som *Bilag 40* aftrykte Skrivelse af 3. Juli 1912 udtalt, at disse lide af saa væsentlige Mangler, at de ikke egne sig til Virkeliggørelse.

Bilag 40.

Udvalget har fra Dansk Fiskeriforening og Danmarks Fiskehandler- og Havfiskeriforening modtaget den som *Bilag 41* med Underbilag aftrykte Skrivelse af 4. April 1913, hvori fremsættes Besværing over, at Vilkaarene for Fisketransport over Statsbanerne til København ere blevne forringede, efter at Københavns ny Personbanegaard er tagen i Brug. Udvalget, der paa et tidligere Tidspunkt har haft sin Opmærksomhed henvendt paa de herhen hørende Forhold, henstiller, at disse gøres til Genstand for Overvejelse, og at der søges tilvejebragt mere tilfredsstillende Forhold for Fisketransporten til Hovedstaden.

Bilag 41.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

2. Udkørsel af Stykgods ved Statsbanernes Foranstaltning.

Ifølge § 34, sidste Stykke i Loven om Statsbanernes Takster m. m. af 24. April 1896, optrykt den 13. Maj 1911, gives de nærmere Regler vedrørende Fragtbrevets og Godsets Udlevering, derunder Reglerne om Godsets Afhentning eller Tilbringning, ved de reglementariske Bestemmelser.

I Tilslutning hertil er der ved § 15 i Statsbanernes Godsbefordringsreglement bl. a. truffet følgende Bestemmelser:

»Fra de Stationer, hvor Jernbanen har indrettet Vognmandskørsel, vil Stykgods med tilhørende Fragtbreve blive tilbragt Adressater, der bo indenfor den for Kørslen fastsatte Kreds, uden særlig Betaling, naar der for Forsendelsen er beregnet Fragt efter Takst 1 (Ilgodsfragt) eller en højere Fragt, i alle andre Tilfælde imod Betaling efter den for vedkommende Station fastsatte Koretakst....

Naar en Modtager af Gods selv ønsker at afhente det, maa han i hvert enkelt Tilfælde gøre Anmeldelse derom for vedkommende Station. Fra Adressater, som jævnlig faa Gods tilsendt, modtage Stationerne dog Anmeldelse en Gang for alle om Afhentning ved egen Foranstaltning«.

Ved Reglementets § 33, Punkt 6 er det dernæst bestemt, at Frimærkepakker tilbringes efter samme Regler som Ilgods.

Om den nærmere Ordning af de herhen hørende Forhold foreligger Oplysning under Punkt 1 i den som *Bilag 42* med Underbilag aftrykte Skrivelse af 25. Juni 1912 fra Generaldirektionen for Statsbanerne.

Bilag 42.

Som det vil ses, er der ved Statsbanernes Foranstaltning etableret Godsudkørsel ved 63 Stationer, medens der ved den langt overvejende Del af Statsbanernes Stationer ikke finder saadan Udkørsel Sted. Forholdet er saaledes det, at Modtagere af Ilgods og Ekspresgods de først nævnte Steder faa saadant Gods tilbragt uden særlig Betaling, medens Modtagere alle andre Steder selv maa besørge Godset afhentet. Den herved opstaaede Ulighed finder Udvalgets Flertal ikke vel begrundet og maa derfor anse det for

rettest, at Modtagerne af Stykgods fra Stationer, hvor Vognmandskørsel er etableret, i alle Tilfælde betale for Tilbringning af Godset efter Køretaksten, og det saa meget mere, som der efter den nuværende Ordning endog synes at maatte kunne foreligge Tilfælde, hvor Ilgodsbefordringen — naar den gratis Udbringning af Godset tages i Betragtning — bliver omtrent lige saa billig for Forsenderne som Befordringen efter almindelig Stykgodstakst. Af Underbilag C. til Bilag 42 vil ses, at Køretaksten er meget moderat, og det maa saaledes allerede betegnes som en betydelig Fordel for Modtagere af Stykgods, at der ved den paagældende Station er etableret Vognmandskørsel, hvorved Godset kan faas tilbragt paa billigere Vilkaar, end man almindeligvis ellers vilde kunne opnaa. For saa vidt en Modtager af Gods under de foreslaaede ændrede Forhold maatte foretrække selv at afhente Godset, kan han jo opnaa dette ved i saa Henseende at gøre Anmeldelse til Stationen; der bør derhos drages Omsorg for, at Afgiften for Udkørsel af Gods kan forudbetales.

Den foreslaaede Ændring i Bestemmelserne om Godsudbringning vil have ringe Betydning for den enkelte Godsmodtager; men for Statsbanerne vil den, efter hvad der er oplyst for Udvalget, medføre en ret betydelig aarlig Besparelse.

Medlem af Udvalget, Konsul Cloos anser det foreslaaede Gebyr for Udbringelse af Ilstykods som en Takstfordyrelse, der særlig vil ramme Købstædernes Handelsstand, og han kan derfor kun tiltræde Forslaget, saafremt den derved opnaaede Merindtægt tjener som Kompensation for den Indtægtsforringelse, der vil fremkomme ved den samtidige Opfyldelse af Handelsstandens mangeaarige Ønske om Ophævelse af Havnebanefgifterne (jfr. Bemærkningerne nedenfor Side 128—29).

3. Garderober ved Statsbanestationerne.

Fra Generaldirektionen fra Statsbanerne har Udvalget udbedt sig Oplysning om, hvorledes Garderobeforholdene ere ordnede ved Statsbanernes Stationer. Generaldirektionens Besvarelse foreligger under Punkt 2 i fornævnte som Bilag 42 aftrykte Skrivelse af 25. Juni 1912.

Det fremgaar heraf, at en rationel Ordning med Afslutning af Overenskomst mod Afgift med en Garderobeforpagter kun er truffen fire Steder, nemlig paa Københavns Personbanegaard, Østerbro, Helsingør og Odense Stationer. De Afgifter, som svares aarlig disse Steder, ere henholdsvis 12,400 Kr., stigende til 18,400 Kr. fra den Dag, da Klampenborg-, Kyst- og Nordbanetrafikken overflyttes til Københavns Personbanegaard, 100 Kr., 500 Kr. og 600 Kr.

I Hillerød er der af Statsbanerne opført en særlig Garderobebygning. Indehaveren af Garderoben udreder til Statsbanerne 200 Kr. aarlig som Husleje til Amortisation m. v. af Byggeudgifterne; men for Garderobeholdet svares for Tiden ingen Afgift.

Paa Københavns Nordbane- og Holtebanegaard samt paa Næstved og Slagelse Stationer er der efter derom afsluttede Overenskomster indrettet Garderober, af hvilke der ikke svares Afgift.

Paa en Del Stationer findes der primitive Garderobesager, som betjenes af de stedlige Rengøringskoner, der have Indtægterne for Opbevaring af Garderobesager mod at udføre Rengøring for ringe Vederlag.

Foruden de egentlige Garderobesager findes 7 Steder opført Cyklestalde paa Statsbanernes Grund ved Stationer dels i Forbindelse med Garderobesager, dels uden at være knyttede til saadanne. Ejere af disse Stalde svare ingen egentlig Afgift til Statsbanerne, og kun to Steder svares der endog blot Arealleje.

De foreliggende Oplysninger tyde paa, at der fra Statsbanernes Side er skænket de herhen hørende Forhold for ringe Opmærksomhed. Baa af Hensyn til de rejsende og af Hensyn til Statskassen er det ønskeligt, at Garderobeforholdene i hvert Fald ved alle større Statsbanestationer ordnes paa rationel Maade, og at der saa vidt muligt alle saadanne Steder — foruden Areal- eller Husleje efter Forholdene — søges opnaaet passende aarlige Afgifter til Statsbanerne af Garderobevirksomhederne. Det skulde synes utænkeligt, at der ikke — for blot at nævne ganske enkelte Steder — f. Eks. i Aarhus og Aalborg skulde kunne opnaas ret gode Afgifter af Garderobesager paa Statsbanernes derværende Stationer.

4. Statsbanernes Depoter for glemte Sager.

Politilov for Statsbanerne af 11. Maj 1897 indeholder i § 20 bl. a. saalydende Bestemmelse:

»Glemte eller tabte Genstande, der findes i Statsbanedriftens Befordringsmidler eller i dens Lokaler, der ere bestemte til Afbenyttelse for rejsende, skulle tilbagegives Ejeren, naar han kendes eller kan opspørges; i modsat Fald skulde Statsbanerne opbevare dem i 3 Maaneder og derefter fremlyse dem i Berlingske Tidende.

Indløses Sagerne ikke inden 1 Maaned efter Fremlysningen, kunne de sælges ved offentlig Auktion, der afholdes af Statsbanerne uden Auktionsdirektørens Mellemkomst. Overskuddet af Auktionen med Fradrag af mulig paaløbende Fragt og Oplagspenge tilfalder de for Statsbanedriftens Personale oprettede Sygekasser efter Ministerens nærmere Bestemmelse.

Til Opfyldelse af Paabudet om midlertidig Opbevaring af de glemte og tabte Genstande, som ikke straks fordres udleverede, er der paa Statsbanernes Stationer i København og i Aarhus oprettet Depoter for de ommeldte Genstande. I øvrigt er Forholdet ordnet saaledes, at Ejere af de tabte eller glemte Ting, naar de i rette Tid henvende sig i vedkommende Depot, faa Genstandene udleverede uden nogen Afgift, ligesom Telegrammer vedrørende Genstandene befordres frit af Statsbanernes Stationer. Sendes Genstandene derimod efter Ejers Begæring enten fra Depotet eller fra Findestationen til den paagældende, sker Forsendelsen som Ilgods efter den derfor fastsatte Takst, med mindre anden Befordringsmaade er forlangt; i saa Fald sker den efter den for saadan Befordring almindeligt gældende Takst. Ifølge Oplysninger, som Udvalget underhaanden har indhentet, kan Antallet af glemte Genstande, som indkomme til Statsbanernes Depoter, anslaaes til 20 à 30,000 Stkr. aarlig, hvoraf kun ca. $\frac{1}{3}$ begæres udleverede, medens

Resten bortsælges ved Auktion. Udvalget finder Anledning til at fremdrage Ønskeligheden af, at der som Bidrag til Dækning af Udgifterne vedrørende oftnævnte Depoter paalægges Ejerne af glemte og tabte Sager, som begæres udleverede, at udrede til Statsbanerne som Vederlag for Sagernes Opbevaring m. v. en Afgift, der foreslaas fastsat til 25 Øre pr. Stykke. Der vil herigennem kunne opnaas i hvert Fald nogenlunde Dækning for Statsbanernes Udgifter ved Sagernes Opbevaring m. v.

5. Ishusene ved Statsbanestationer.

Til Brug i Afkølingsvogne til Forsendelse af Kød o. a. til Udlandet indkøbe Statsbanerne om Vinteren en Del Is, der opbevares i Ishuse, som i dette Øjemed ere opførte ved forskellige af Statsbanernes Stationer.

Det er overfor Udvalget gjort gældende, at Driften af disse Ishuse svarer sig saa daarligt, at det vilde være heldigere at nedlægge Ishusene og slutte Overenskomst med næringsdrivende i forskellige Byer om Levering af Is til Statsbanerne til nærmere aftalt Pris.

Fra denne Betragtning maa Udvalget tage Afstand. Den antydede Ordning vilde uden Tvivl vise sig mindre hensigtsmæssig end den af Statsbanerne nu anvendte, hvorved Statsbanerne til enhver Tid kunne have den fornødne Is ved Haanden.

Angaaende Resultaterne af Ishusenes Drift har man fra Generaldirektionen for Statsbanerne udbedt sig Oplysninger. Disse ere derefter meddelte under Punkt 3 i fornævnte, som Bilag 42 aftrykte Skrivelse af 25. Juni 1912 fra Generaldirektionen, og det viser sig, at Driften — om end det vilde være ønskeligt, at der søgtes opnaaet et noget større Overskud af samme — ingenlunde kan betegnes som særlig utilfredsstillende. De nuværende Ishuses Antal er 14. Deres Opførelse have ifølge underhaanden meddelte Oplysninger kostet 7 à 8,000 Kr. pr. Hus, altsaa i alt ca. 100,000 à 110,000 Kr. Udgifterne til Husenes Vedligeholdelse ere ubetydelige.

Udgifterne til Islevering og Husenes Fyldning m. v. i 1910—11 androg ca. 21,500 Kr., medens Statsbanerne i Isgebyrer fra Forsenderne oppebar ca. 24,500 Kr. Driften gav saaledes en Nettoindtægt af ca. 3,000 Kr., eller ca. 3 pCt. af den i Husene anbragte Kapital.

6. Restaurationsforhold ved Statsbanerne.

Til Oplysning om, hvorledes Restaurationsforholdene ved Statsbanerne ere ordnede, har man fra Generaldirektionen for Statsbanerne indhentet den som *Bilag 43* aftrykte Skrivelse af 20. Maj 1912 med Underbilag. Det fremgaar af Skrivelsen, at Restorationerne

paa Statsbanernes Stationer, Færger og Skibe ikke drives af Banerne selv, men af Fagfolk, som overtage Driften for egen Regning og — kun med ganske enkelte Undtagelser — svare en aarlig Afgift af Virksomheden til Statsbanerne. Endvidere oplyses, at ledige Restaurationer udbydes offentligt og overdrages til den højst bydende, for saa vidt denne anses for at have de fornødne Kvalifikationer. Hvert 5te Aar foretages en almindelig Regulering af Lejeafgifterne, idet disse forhøjes, hvor det skønnes at kunne lade sig gøre. Til Hjælp ved Bedømmelsen heraf er det i nyere Kontrakter paalagt Restauratørerne aarlig at opgive Statsbanerne Størrelsen af Bruttoomsætningen i vedkommende Restauration.

Med Skrivelsen er fulgt en Fortegnelse over samtlige Restaurationer med Angivelse af de Afgifter, som svares af disse. Endvidere er medfulgt Aftryk af de gældende Priskuranter for Levering af Spise- og Drikkevarer i Restaurationerne henholdsvis til rejsende og til Tjenestemænd ved Statsbanerne, Post- og Toldvæsenet.

Paa det saaledes tilvejebragte Grundlag skal man om de herhen hørende Forhold udtale følgende:

Medens Restaurationsforholdene ved Statsbanerne i dissers første Aar ret naturligt kun spillede en ringe Rolle og saaledes ikke i Begyndelsen bleve Genstand for en systematisk Ordning, maa det erkendes, at disse Forhold efterhaanden have naaet en saadan Betydning, at en heldig Ordning vil være af virkelig stor Interesse baade for Publikum og for Statsbanernes Økonomi, idet de Lejesummer, der nu kunne opnaas, maa siges at være ret betydelige.

Det, der bør tilstræbes, er i første Række Varetagelsen af Publikums Interesse. Hensynet hertil medfører, at Lejeafgifterne ikke maa sættes saa højt, at Lejerne for at kunne opfylde de paatagne Forpligtelser nødes til at udpine Forretningen eller med andre Ord bringes til at søge Gevinst ved at servere mindre gode Varer og at give knebent Maal. Ved Siden heraf maa det kræves, at Statsbanerne faa saa høj en Lejeafgift, som kan anses for opnaaelig, naar førstnævnte Hensyn skal ske Fyldest.

Det kan neppe være Tvivl underkastet, at saavel Statsbanerne som Publikum staar sig bedst ved, at Restauratørerne ere økonomisk velstillede, idet de, naar dette er Tilfældet, paa mest fyldestgørende Maade ville kunne opfylde den dobbelte Opgave: Forsvarlig Betjening af Publikum og Betaling af en passende Leje; men Udvalget skønner ikke, at Statsbanernes Administration er paa den rette Vej, naar man, som sket i de senere Aar, udbyder ledige Restaurationer uden at angive den Lejesum, der forlanges, men lader de lysthavende byde som ved en Auktion.

Ved den her angivne Fremgangsmaade opnaa Statsbanerne sikkert i Øjeblikket en større Indtægt, men det maa vel erindres, at de solide Lejere ikke let faa Fortrinet i den paa saadan Maade fremkaldte Konkurrence, og der haves fra den seneste Tid Eksempler paa, at de antagne Bud ikke i Længden kunne holdes. Efter Udvalgets Formening bør Administrationen drage Omsorg for at faa de bedste Mænd til de paa gældende Stillinger, selv om de ikke netop straks kunne tilbyde saa høj en Leje, som de usolide Lejere, der ikke have noget at risikere ved at gøre urimelige Bud. Paa samme Tid som Administrationen saaledes formentlig ved Nybesættelse i særlig Grad tager Hensyn til Ønsket om at opnaa den højeste Indtægt, har Udvalget faaet Indtryk af, at der rundt om i Landet findes Restaurationer, der af den ene eller anden Grund ikke give Statsbanerne et passende Udbytte. Kort sagt, man savner paa det her omhandlede Omraade nogen Ensartethed i Fremgangsmaaden.

Fra en Kreds af Restauratører ved Statsbanerne har Udvalget modtaget den som *Bilag 44* trykte Henvendelse. Naar det i denne siges, at den fremkommer efter Op- **Bilag 44.**

fordring fra Udvalget, skal hertil dog bemærkes, at Opfordringen fremkom som Følge af et Foretræde, nogle af Restauratørerne efter Ønske havde hos vedkommende Underudvalg, der ansaa det for rigtigst, at de ved denne Lejlighed faldne Udtalelser gaves en mere bestemt Form.

Udvalget kan i Henhold til det foran anførte ganske tiltræde det af Restauratørerne udtalte Ønske om, at den auktionsmæssige Udbydelse af ledige Restaurationer bortfalder. Derimod kan man ikke anbefale, at Lejeafgiften fremtidig udelukkende sættes procentvis af Bruttoomsætningen.

En saadan ensartet Afgift er formentlig af flere Grunde uanvendelig. Det vil saaledes være urimeligt at forlange samme procentvise Afgift af den Omsætning, der fremkommer ved Salg til nedsatte Priser og den, der skriver sig fra Salg til almindelige Priser; men heller ikke de forskellige Varesorter eller Varegrupper ville uden videre kunne bære samme Afgift, idet Fortjenesten paa de fleste Spisevarer er særdeles ringe, paa samme Tid som Salget af Drikkevarer procentvis giver en meget høj Avance. Endelig ere Forholdene ved Restaurationerne saa forskellige, at det ikke vilde gaa an at sætte en eventuel Procentafgift ens for alle. De nødvendige Driftsudgifter kunne paa een Station paa Grund af særlige Forhold være ikke lidet højere end ved en anden og derved bevirke, at den Begyndelsesprocent, der kan være rimelig for den første, bliver det modsatte for den anden. Udvalget tør dog ikke ganske forkaste Anvendelsen af procentvis Lejebetaling, men maa holde paa, at den kun bruges i Forbindelse med en fast Minimums-afgift og fastsættes for hvert enkelt Tilfælde efter nærmere Undersøgelse af de særlige Forhold. Efter Udvalgets Formening ville de større Bedrifter være bedst egnede til Benyttelse af procentvis Afgift.

Medens Udvalget ikke kan tiltræde Restauratørernes Henstilling om, at en af disse vælges til at være Statsbanernes Ledelse behjælpelig ved Besættelse af ledige Restaurationer, maa man dog anse det for ønskeligt, at der om fornødent benyttes nogen sagkyndig Vejledning, navnlig naar det gælder større Restaurationer. I denne Forbindelse mener man at burde henlede Opmærksomheden paa Betydningen af, at der føres et virkelig sagkyndigt Tilsyn med de af Statsbanernes Restaurationer, der i særlig Grad kunne vente at blive besøgte af Udlændinge. Det er paa ingen Maade ligegyldigt, hvilket Indtryk fremmede Rejsende faa af danske Restaurationsforhold. Her skal nævnes Restaurationerne paa Københavns Personbanegaard, Fredericia og Esbjerg Stationer samt Færgerestaurationerne. Det maa sikkert indrømmes, at Præstationerne paa enkelte Steder stundom kunne give Anledning til berettiget Klage, der rimeligvis kunde undgaas, dersom man etablerede et regelmæssigt Tilsyn, der ikke alene skulde være kontrollerende, men ogsaa vejledende. Et saadant Tilsyn vilde næppe koste meget, ja vel endog indirekte kunne svare Regning.

Efter de nu gældende Bestemmelser er der tillagt Statsbanernes Personale samt visse Post- og Toldfunktionærer Ret til at kræve lavere Priser for Ydelser, der præsteres af Jernbanerestaurationerne. Den Restauratørerne saaledes paalagte Forpligtelse maatte der i høj Grad regnes med, dersom man gik over til en procentvis ansat Lejeafgift, da Forholdet er det, at disse nedsatte Priser for enkelte Varers Vedkommende ere satte saa lavt, at Levering af saadanne er tabbringende; men bortset fra, at Salg til de nedsatte Priser under alle Omstændigheder bidrager til at formindske Statsbanernes Indtægter ved Udlejning af Restaurationerne, er der adskilligt, der taler for, at man bør indskrænke Omfanget af Personalets Rettigheder og Restauratørernes Forpligtelser ikke ubetydeligt. Hensigten med at give Personalet Adgang til billig Servering af Mad og Drikke har sagtens været at gøre dem Fraværelsen fra Hjemmet saa lidt trykkende i økonomisk Henseende som muligt, og Foranstaltningen er for saa vidt ganske forsvarlig, navnlig

naar den indskrænkes til det kørende Personale, men selv for dette bør den i hvert Fald som Regel kun gælde for Fortæring ved Stationer, hvor Personalet har længere Ophold. Indrømmelser udover dette føre let til Misbrug, og der er ikke Grund til at friste Personalet til overflødige Nydelser under mer eller mindre tilfældige Ophold eller Standsninger. Den ganske ubegrænsede Ret til billig Servering medfører i øvrigt ogsaa andre uheldige Forhold. Det skal saaledes nævnes, at det for Restauratørerne maa siges at være en særdeles stor Ulempe, at de nødes til i samme Lokale, ofte ved samme Bord, at servere den samme Vare til forskellige Priser.

Udvalget skal da henstille, at de paagældendes Ret til Servering til nedsatte Priser — for saa vidt den ikke ganske maatte kunne bortfalde — indskrænkes mest muligt, og at den i hvert Fald ikke kan bringes til Anvendelse i de for Publikum bestemte Lokaler.

D. Spørgsmaal vedrørende Baneafdelingen.

1. Banernes Bygning og Vedligeholdelse.

Statsbanernes Baneafdeling varetager Banebygningen og Vedligeholdelsen af Banerne med Tilbehør. Som ommeldt foran Side 71 har Projekteringen og Gennemførelsen af ny Statsbaneanlæg dog hidtil ikke været udført af Baneafdelingens fast ansatte Personale, men af Ingeniører, som ikke høre til Statsbanernes Tjenestemænd. Om Bygningsarbejderne, saavel de saaledes udførte, som de, der udføres ved Baneafdelingens faste Personale, henvises til, hvad der er udviklet foran Side 71—73, hvorimod man her skal omtale den Virksomhed under Baneafdelingen, som bestaar i Vedligeholdelse af de bestaaende Anlæg. Denne omfatter saavel Banelegemet med tilhørende Overbygning som Bygningerne m. v. Med Hensyn til Overbygningen er Udvalgets Opmærksomhed særlig blevet henledet paa Benyttelsen af Stenballast, som man i de senere Aar forsøgsvis har anvendt paa enkelte korte Strækninger. Fordelene ved Stenballasten ere saa betydelige saavel i Henseende til Sporets og det rullende Materiels Vedligeholdelse som i Henseende til Fjernelse af Støvplagen, at det fortjener Overvejelse, om man ikke, trods de dermed forbundne meget betydelige Udgifter, bør stræbe hen til paa Hovedruterne at faa den nu anvendte Sandballast udvekslet med Stenballast.

Med Hensyn til Svellerne, der nu altid imprægneres, henstilles det til Overvejelse, om det ikke vilde være rigtigt at gaa over til en noget sværere Type end den nu anvendte.

Hvad angaar Vedligeholdelsen af Banernes Bygninger er det overfor Udvalget oplyst, at Forholdet nu i Almindelighed ordnes saaledes, at enkelte Haandværkere tage en længere Banestrækning i Entreprise, hvilket medfører, at en Del Reparationsarbejder paa vedkommende Stræknings Bygninger komme til Udførelse paa uheldige Aarstider, og at der nogle Steder udføres overflødige Reparationsarbejder. Naturligvis bør slige Urimeligheder undgaas, og det er sandsynligt, at man i en Del Tilfælde vil have Fordel af at benytte de stedlige Haandværkere.

2. Banernes Udgifter til Vedligeholdelse af Hegn og Bevogtning af Overkørsler.

Den langt overvejende Del af Statens Jernbaner ere indhegnede og forsynede med Lukkeindretninger ved Vejoverkørslerne, hvorhos der ved disse Overkørsler er etableret Bevogtning. Til Vedligeholdelse af Hegnene m. v. og til Bevogtningen medgaa aarlig meget betydelige Summer. For at nedbringe disse Udgifter have Statsbanerne i de senere Aar fra Tid til anden dels bekostet Niveauoverkørsler erstattede af Broer eller Underkørsler, dels mod efter Forholdene passende Vederlag erhvervet Samtykke fra rette vedkommende til fuldstændig Nedlæggelse af Overkørsler.

Det Spørgsmaal rejser sig imidlertid naturligt, om der ikke maatte være Mulighed for i hvert Fald nogle Steder uden Bekostning at inddrage Bevogtningen af Overkørsler og opgive at vedligeholde Hegn ved Statsbanerne eller eventuelt bortfjerne saadanne. Til Besvarelse af Spørgsmaalet kræves oplyst, dels hvorvidt en saadan Fremgangsmaade vilde være forenelig med den bestaaende Lovgivning, eller i benægtende Fald om fornøden Lovændring maatte kunne anbefales, dels ved hvilke Banestrækninger de foreliggende Forhold, derunder Hensynet til Jernbanetrafikkens Art og Omfang, ere saaledes, at en Ændring i den angivne Retning maatte anses forsvarlig. Herom bemærkes:

Hvad Sagens retlige Side angaar, falder Spørgsmaalet om Bevogtning af Overkørsler i hvert Fald i alt væsentligt sammen med Spørgsmaalet om Forpligtelsen til at indhegne Banelinierne. Dette Spørgsmaal har atter to Sider, idet en Pligt til Indhegning af Jernbaner kan være begrundet enten i Hensynet til *Færdselens Sikkerhed* eller i Hensynet til *Nabolodsejeres Interesser*. I førstnævnte Henseende er Jernbanernes Stilling fastslaaet ved Skrivelse af 2. November 1875 fra Indenrigsministeriet til den kgl. Kommissarius ved de sjællandske Jernbaner, hvori udtales, at »skønt der ikke i Lovgivningen findes noget almindeligt Paabud om, at Jernbanerne af Hensyn til Færdselens Sikkerhed skulle være indhegnede, er det dog en Selvfølge, at Ministeriet maa være berettiget til at fordre, at dette sker, og nærmere foreskrive, hvorledes Hegnet skal være indrettet. De i saa Henseende fastsatte Regler ville da kun kunne fraviges med Ministeriets Samtykke, og det kan formentlig ikke tilkomme nogen af de i Forordning 5. Marts 1845 ommeldte Kommissioner at forandre de givne Bestemmelser, saaledes at Hegnet enten helt bortfalder eller gives en svagere Konstruktion end af Ministeriet foreskrevet.«

Hvad angaar Forholdet til Ejerne af de til Jernbanerne stødende Grunde stiller Sagen sig væsentlig anderledes. Lovgivningens almindelige Bestemmelser om Hegn kunne ikke anses for anvendelige paa Jernbaner. Derimod er der i § 19 i Forordning af 5. Marts 1845 om Grundes Afstaaelse til Jernbaner givet en almindelig Bestemmelse angaaende den Ordning, som ved en Jernbanes Anlæg skal finde Sted mellem Jernbanen og dennes Naboer. Bestemmelsen lyder saaledes:

»Entreprenørerne ere forpligtede til at indrette og vedligeholde alle Anlæg, som ere fornødne til at tilvejebringe og sikre Kommunikationen paa de af Banen overskaarne Landeveje, saavel som Overkørsler, Indbegninger, Opkørselssteder paa Grundstykker, Vandlejninger og Stenkister, for at afværge Fare og Skade paa de nærliggende Grundstykker.«

Ifølge denne Bestemmelse vil der — i Mangel af anden Bestemmelse i særlig Lov, jfr. nærmere nedenfor — af Ejerne af de til en Jernbane stødende Grunde kunne rejses Krav om, at Jernbanen skal lade opsætte og vedligeholde Hegn langs deres Ejendomme, hvor saadant er fornødent, for at afværge Fare og Skade paa de nærliggende Grundstykker. Med Hensyn til Lodsejernes Stilling i saa Henseende hedder det i Indenrigsministeriets foran nævnte Skrivelse af 2. November 1875:

»Medens man saaledes maa holde for, at Indenrigsministeriet udelukkende har den endelige Afgørelse lige overfor Koncessionshaveren af alle Spørgsmaal vedrørende en Jernbanes Indhegning, for saa vidt denne interesserer det offentlige, stiller Sagen sig derimod anderledes, naar der fra nogen Lodsejers Side maatte blive fremsat Paastand om, at Banen langs hans Ejendom skal indhegnes, skønt dette ikke er anset nødvendigt af Hensyn til det offentlige Interesse, eller at Hegnet skal gøres stærkere, end det vil blive efter den af Ministeriet approberede Plan. Det følger nemlig af Forholdets Natur og er ogsaa bestemt forudsat i Forordning 5. Marts 1845, at den Lodsejer, hvis Ejendom berøres af et Jernbaneanlæg, har Krav paa, at der anbringes Hegn langs Banen, og Ministeriet har ikke Myndighed til at fritage Koncessionshaveren herfor lige overfor Lodsejeren. Hvad dernæst Hegnets Indretning angaar, forudsætter Ministeriet bestemt, at det af samme approberede Hegn i Almindelighed vil kunne tilfredsstille Lodsejernes Krav, men ligesom det dog maa erkendes, at særegne Forhold ved en enkelt Ejendom kunne nødvendiggøre et stærkere Hegn, saaledes vil der ikke uden udtrykkelig Lovhjemmel kunne tillægges Ministeriet Ret til med bindende Virkning lige overfor vedkommende Lodsejere at afgøre mulig opstaaende Spørgsmaal om Hegnets Indretning m. v. En saadan Hjemmel haves imidlertid ikke, hvorimod det i Forordning 5. Marts 1845 § 19 udtrykkelig er foreskrevet, at alle Spørgsmaal angaaende Indretningen og Vedligeholdelsen af Indhegninger ved en Jernbane i Mangel af mindelig Overenskomst med Lodsejerne skulle afgøres af den i Paragraffen ommeldte Kommission.«

Som foran fremhævet ere Koncessionshaverne overfor Lodsejerne dog kun pligtige at sætte Hegn, hvor dette behøves, »for at afværge Fare og Skade paa de nærliggende Grundstykker«. I Overensstemmelse hermed er der da ogsaa i flere Tilfælde meddelt Tilladelse til, at der ikke sættes Hegn langs Jernbaner, hvor disse gaa gennem Fredskove. I saa Henseende fremhæves kgl. Resolution af 16. Juli 1856 (i Ussings Reskript-

samling), hvorved det sjællandske Jernbaneselskab fritages for at anbringe Hegn langs Jernbanen mellem Roskilde og Korsør, hvor samme gaar gennem Fredskove, naar Selskabet forpligter sig til at erstatte al den Skade, som Mangelen af Hegn muligen maatte foranledige, samt Indenrigsministeriets Skrivelser af 13. Marts 1862 og 11. April 1868, hvorved tilsvarende Fritagelse gives med Hensyn til henholdsvis København—Helsingør-banen og en Jernbane over Køge til Nykøbing paa Falster. Det har dog ikke ved disse Afgørelser været Hensigten at fastslaa som ubetinget gældende Regel, at Jernbanerne ikke behøve at indhegnes, hvor de passere Fredskove; men Afgørelsen af Spørgsmaalet maa i de enkelte Tilfælde bero paa de nærmere Forhold. At dette har været Ministeriets Opfattelse, fremgaar af Indenrigsministeriets Skrivelse af 31. Oktober 1861, hvorved et Andragende fra Direktionen for det sjællandske Jernbaneselskab om Fritagelse for at sætte Hegn langs den vestsjællandske Jernbane, hvor den gaar gennem den under Svendstrup Gods hørende Rye Skov, afsloges, fordi Forudsætningen for den foran nævnte kgl. Resolution, nemlig, at der i Fredskove ikke findes Kreaturer, og at det saaledes ikke er nødvendigt der ved Hegn at sikre Banen mod disse, ikke antoges at være til Stede for den nævnte Skovs Vedkommende, da der gennem samme førte flere offentlige Veje, og Skoven derfor ikke fuldstændig kunde sikres mod, at Kreaturer kom ind i den og derfra ud paa Banen.

I nyere Tid er det almindeligt, at det i Love om Anlæg af Jernbaner, navnlig Baner af sekundær Betydning, udtrykkelig bestemmes, at Indhegning af Banerne og Anbringelse af Led ved Vejoverkørsler som almindelig Regel ikke kan fordres, se saaledes Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 1, sidste Punktum, og Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 7, 1ste Stykke, sidste Punktum. Naar saadan særlig, fra Bestemmelsen i § 19 i Forordning af 5. Marts 1845 afvigende Lovbestemmelse foreligger, vil den private Lodsejer kun under ganske særlige Forhold kunne kræve, at Banerne skulle sætte Hegn langs hans Ejendom, jfr. Skrivelse af 9. Juli 1902 fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet, hvori udtales:

»at da den paagældende Jernbane i Henhold til Bestemmelsen i Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 § 1 er anlagt som uindhegnet, har der ikke kunnet blive Spørgsmaal om at yde Erstatning til Bestridelse af Omkostninger ved Anbringelse af Hegn for andre Ejendomme end saadanne, for hvilke Baneanlægget har medført Forstyrrelse af eksisterende Hegn, og da de heromhandlede Jorder vare uindhegnede, vil det ikke kunne paalægges Jernbaneanlægget at deltage i den ovenfor nævnte Udgift (til Anbringelse af Hegn).«

Den foran omhandlede Bestemmelse i § 19 i Forordning af 5. Marts 1845 er anvendelig saavel paa Statsbaner som paa private Jernbaner, og det vil derfor af foranstaaende Udvikling fremgaa, at det almindeligvis maa anses for nødvendigt, at Statens Jernbaner indhegnes, for saa vidt der ikke foreligger speciel Lovhjemmel for det modsatte. Da saadan Lovhjemmel imidlertid allerede foreligger med Hensyn til nogle Statsbanestrækninger, f. Eks. Thybanen, som er anlagt uden Indhegning, og en Mængde private Jernbaner, ses der ikke heller at kunne være noget til Hinder for ved en særlig Lov at give Bemyndigelse til at undlade at vedligeholde Hegn ved bestaaende Statsbaner eller eventuelt helt at fjerne Hegnene. Bevogtningen af Overkørsler synes endog at maatte kunne opgives uden Lovhjemmel, men i hvert Fald maa Bevogtningen kunne bortfalde i Henhold til særlig Lov.

De ommeldte Forandringer synes dog ikke at kunne anbefales for de stærkt og med Eksprestog befærdede Hovedbaner; men en stor Del af Statens Jernbaner adskille

sig med Hensyn til Trafikkens Art og Omfang og Banernes Beliggenhed m. v. ikke fra private Jernbaner, som ikke ere indhegnede, og der skønnes derfor ikke at være Grund til i den her omhandlede Henseende vedblivende at stille Statens Jernbaner ugunstigere end de private Jernbaner, hvorfor man maa finde det ønskeligt, at fornøden Lovhjemmel til en Ændring af disse Forhold tilvejebringes.

Til nærmere Belysning af Sagen har man fra Generaldirektionen for Statsbanerne udbedt sig Oplysning om:

1. Hvilke af de af Staten drevne Jernbaner der ere uindhegnede,
2. ved hvilke af de af Staten drevne Jernbaner den nu etablerede Bevogtning af Overkørsler efter Generaldirektionens Formening maatte kunne bortfalde,
3. hvor store Statsbanernes aarlige Udgifter til Vedligeholdelse af Hegn ved disse Jernbaner ere,
4. hvilken Besparelse der ved en Forandring i den antydede Retning vilde opnaas i Statsbanernes aarlige Bevogtningsudgifter,
5. om Forandringen efter Generaldirektionens Formening vilde nødvendiggøre en Nedsættelse af Maksimalkørehastigheden for de paagældende Jernbaner, og i bekræftende Fald i hvilket Omfang, eller om den vilde nødvendiggøre andre forandrede Bestemmelser?

Generaldirektionens Svar foreligger i den som *Bilag 45* aftrykte Skrivelse af **Bilag 45**.
22. August 1912. Af denne fremgaar,

at følgende af Staten drevne Banestrækninger ere uindhegnede eller dog kun for ganske korte Strækningers Vedkommende indhegnede:

Sorø—Vedde,
Korsør—Halskov,
Nyborg—Knudshoved,
Hobro—Løgstør,
Viborg—Aalestrup,
Skive—Glyngøre,
Oddesund N.—Thisted og
Viborg—Herning, samt

at Generaldirektionen ikke mener, at Bevogtning af selv mindre befærdede Overkørsler kan undværes ved Hovedbanerne paa Grund af de Krav, som her maa stilles til Togenes Kørehastighed, hvorimod Bevogtning af den største Del af Overkørslerne maa kunne bortfalde ved følgende indhegnede Sidebaner:

Vanløse—Frederikssund,
Dalmose—Skelskør,
Slagelse—Næstved,
Slagelse—Vørslev,
Tommerup—Assens,
Bramminge—Vedsted,

Skanderborg—Skern,
 Aarhus—Ryomgaard,
 Randers—Grenaa,
 Laurberg—Silkeborg,
 Holstebro—Herning og
 Struer—Oddesund S.

De Udgifter til Vedligeholdelse af Hegn og Bevogtning af Overkørsler ved de nævnte Baner, som ved den ommeldte Forandring vilde kunne spares, ere i fornævnte Erklæring opgivne at være ca. 135,700 Kr. aarlig.

Ifølge Generaldirektionens Formening vil Bevogtning af Overkørsler ved de nævnte Baner dog kun kunne bortfalde, naar Lukkeindretningerne og Hegnene ved Banerne fjernes. Dette er vistnok rigtigt. Derimod synes det tvivlsomt, om Generaldirektionen har Ret i, at Maksimalkørehastigheden for Banernes Tog, som nu ifølge § 44 i Politireglement for Statsbanerne af 22. Januar 1900 er fastsat til 70 km i Timen (for en enkelt Bane til 90 km), nødvendigvis samtidig maatte nedsættes til den sammesteds for uindhegnede Baner fastsatte Maksimalhastighed af 45 km i Timen. Der vilde vistnok ikke være særlig Betænkelighed ved paa uindhegnede Baner at fastsætte den største Hastighed for Kørsel paa fri Bane noget højere for Persontog, der ere forsynede med gennemgaaende Bremseindretninger; men selv om et Forslag herom ikke maatte vinde Bifald, skønnes det ikke, at den anførte Nedsættelse af Maksimalhastigheden for Togene paa saadanne Baner praktisk set vilde betyde nogen væsentlig Forringelse af de bestaaende Forhold.

Generaldirektionen udtaler den Formodning, at Nabo-Lodsejere i Tilfælde af Fjernelse af Hegn ved Banerne skulde kunne gøre Krav paa Erstatning i denne Anledning. Dette vil dog formentlig kun undtagelsesvis være Tilfældet, nemlig naar Hegnet alene eller til Dels er anbragt til Beskyttelse af Naboens særlige Interesse og ikke (som almindeligvis Tilfældet) alene af Hensyn til den almindelige Sikkerhed. I saadanne Undtagelsestilfælde, hvor en Nabo-Lodsejer maatte have et særligt Krav paa Bevarelse af et bestaaende Hegn, vilde imidlertid den Udvej altid være aaben at bevare den paa-gældende Hegnsstrækning.

Hvor Forholdene ikke maatte tillade en Opgivelse af Bevogtningen af Overkørsler over Banerne, ville de i Generaldirektionens fornævnte Skrivelse af 22. August 1912 angivne Veje til Opnaaelse af Besparelser i Bevogtningsudgifterne være at anbefale, nemlig:

1. Forandring af visse offentlige Overkørsler til private,
2. Samling af flere Niveauoverkørsler til en enkelt,
3. Erstatning af en eller flere Niveauoverkørsler med een skinnefri Vejforbindelse (Bro eller Underkørsel), samt
4. Anbringelse af Bomme ved Overkørsler til Fjernbetjening fra Nabooverkørsler eller Stationer.

Endvidere maa Lovbestemmelser som de af Generaldirektionen nævnte, sigtende til at fremme Foranstaltninger som de under 1—3 ommeldte, anbefales.

I Henhold til foranstaaende henstiller Udvalget til Overvejelse:

at der søges udvirket Lovhjemmel for Statsbanerne til at fjerne Hegn og opgive Bevogtning af Overkørsler, hvor Forholdene efter Statsbanestyrelsens Skøn maatte tillade saadant, samt til at nedlægge saadanne Overkørsler over Statsbanerne, som uden væsentlig Ulempe kunne undværes, saaledes

at Gennemførelsen af Foranstaltninger af de nævnte Arter sker efter Bestemmelse af en i Overensstemmelse med Reglerne i § 5 i Forordningen af 5. Marts 1845 nedsat Kommission, hvis Virkemaade tillige bestemmes efter Reglerne i nævnte Forordning,

at der hjemles Ret til Ekspropriation i fornødent Omfang til Gennemførelse af Foranstaltningerne,

at Erstatning for Grundafstaaelse og andet ved de paagældende Foranstaltninger tilføjet Tab, for saa vidt mindelig Overenskomst ikke opnaas, fastsættes i Overensstemmelse med Bestemmelserne i fornævnte Forordning af en efter Reglerne i dennes § 10 nedsat Taksationskommission.

3. Betingelserne for Etablering af offentlige Sidespor samt for Oprettelse af Billetsalgssteder og Holdepladser.

De ved Statsbanerne værende offentlige Ekspeditionssteder med simplere Indretning end de egentlige Stationer deles i følgende Klasser:

- I. Offentlige Sidespor,
- II. Billetsalgssteder (uden eller med offentligt Sidespor),
- III. Holdepladser uden Sidespor,
- IV. — med do.

Forskellen mellem de nævnte Ekspeditionssteder bestaar hovedsagelig i den forskellige Ekspedition, der finder Sted fra disse og de deraf følgende forskellige Krav, der stilles til de paa Ekspeditionsstederne værende Indretninger.

Med Hensyn hertil bemærkes følgende:

I. Offentlige Sidespor.

Ekspedition til og fra Sidesporet sker gennem den nærmeste Station. Tog standse ikke regelmæssigt. Til og fra Sidesporet ekspederes kun hele Vognladninger af enkelte nærmere fastsatte Artikler.

Der kræves en Bolig for en Opsynsmand, for saa vidt der ikke i Nærheden findes et Banevogterhus, samt et elektrisk Ringeapparat.

II. Billetsalgssteder.

Ekspeditionen er saa indskrænket som mulig og besørges hyppigst af en nærboende Banearbejder, nogle Steder af en dertil særlig antagen Person, der lønnes med Procenter af det ved Billetsalget indkomne Beløb. Kun faa Tog standse ved Billetsalgsstedet. Der sælges kun 3. Klasses Billetter og kun i faa Kombinationer (3: kun til de nærmeste Stationer). Af Gods ekspederes der kun Frimærkepakker og Rejsegods til og fra Billetsalgsstedet.

I Overensstemmelse hermed kræves der kun faa og primitive Indretninger, nemlig: et Ventehus med Billetsalgsrum, et Trinbræt og et Signal, samt — saafremt der ikke i passende Nærhed findes et Banevogterhus — en Bolig for Billetsælgeren.

I Forbindelse med et Billetsalgssted kan der anlægges et offentligt Sidespor. Om dette gælder da — ganske uafhængig af Bestemmelserne vedrørende Billetsalgsstedet — de for saadanne Spor foreskrevne Regler.

III. Holdepladser uden Sidespor.

Ved disse finder en mere udvidet Ekspedition Sted. Ekspeditionen sker ved en eksamineret Mand (Stationsmestereksamen). Som Regel standse alle Tog, der standse ved samtlige Stationer, ogsaa ved Holdepladserne. Der sælges Billetter til 2. og 3. Klasse og i et betydelig større Antal Kombinationer, 3: foruden til alle Stationer paa den paa-gældende Banestrækning tillige til samtlige Landets Hovedstationer. Af Gods ekspederes foruden Frimærkepakker og Rejsegods tillige II- og Stykgods i mindre Portioner. Af Indretninger kræves der:

En Bygning med Ventesal, Kontor og Bolig for Ekspedienten,
en Perron (eller Trinbræt),
et Udhus,
et mindre Varehus samt
Semafor og elektrisk Klokkesignal.

IV. Holdepladser med Sidespor.

Foruden det ovenfor angaaende Holdepladser uden Sidespor anførte gælder med Hensyn til disse, at der fra og til Sidesporet kan ekspederes al Slags Gods i hele Vognladninger. For saa vidt der tillige anbringes Rampe og Kreaturfold, kan der tillige ekspederes levende Dyr og Køretøjer. Ekspeditionen faar altsaa meget nær og har i flere Tilfælde ganske samme Omfang som paa en Station. Dog standse ikke alle Tog for Optagelse eller Afsætning af Vogne, og der tages almindeligvis Forbehold med Hensyn til Leveringsfrister.

De nærmere Betingelser for Oprettelsen af de ovenangivne Ekspeditionssteder, hvilke i Hovedsagen ere fastsatte ved Indenrigsministeriets Skrivelse af 22. September 1885 til Direktoratet for de jydsk-fyenske Statsbaner, jfr. Anm. til § 27 II. i 19. i Forlaget til Finanslov for Finansaaret 1887—88 (Rigsdagstidende 1886—87, Tillæg A, Spalte 1375—82), ere de nedenfor anførte, nemlig:

I. Offentlige Sidespor.

Saadanne anbringes, hvor der findes en særlig Trang til at faa forsendt visse Arter af Varer (Sten, Tørv o. s. v.) i større Mængder fra og til et bestemt Sted paa Banen.

Offentlige Sidespor kunne som ovenfor nævnt anlægges ved Billetsalgssteder.

Der stilles til Beboerne — eller de paagældende interesserede — Krav om Tilvejebringelse af det fornødne Areal, samt om, at de afholde Udgifterne ved den eventuelte fornødne Profilforandring af Banen samt Jord- og Stenkistearbejde i Anledning af Anlægget. Endvidere skulle de afholde Udgifterne ved Tilvejebringelsen af den fornødne offentlige Adgang til Sidesporet og den eventuelle Opsynsmandsbolig.

De øvrige Udgifter afholdes af Statsbanerne.

II. Billetsalgssteder.

Hvorvidt der er Grund til at oprette et Billetsalgssted paa et nærmere angivet Punkt paa en Jernbanelinie, maa naturligvis udelukkende afgøres ved et Skøn over Tranngen til et saadant Anlæg i Forbindelse med et Skøn over, hvilke Fordele eller Ulemper Anlægget kan antages at ville medføre for Statsbanerne.

For saa vidt disse Overvejelser resultere i, at et Billetsalgssted bør oprettes, stilles der af Statsbanerne følgende Krav til de paagældende Beboere for Oprettelsen af Billetsalgsstedet:

1. Der maa vederlagsfrit tilskødes Statsbanerne et saa stort Terrain, som er fornødent ikke alene til Billetsalgsstedet, men ogsaa til en fremtidig Holdeplads, saaledes at Udvidelse til Holdeplads senere kan ske uden yderligere Arealerhvervelse.
2. Egnens Beboere (Kommunen) maa bekoste samtlige de til Billetsalgsstedet fornødne Indretninger, jfr. ovenfor.
3. Foruden de foran ommeldte Ydelser maa Beboerne (Kommunen) ogsaa afholde Udgifterne til fornøden Forandring af Banens Profil, til Jord- og Stenkistearbejde m. v.
4. Endvidere maa Beboerne selv bekoste Vedligeholdelse, Rengøring og Belysning af Venteskuret.
5. For saa vidt Billetsalgsstedet viser sig uden større Betydning, have Banerne Ret til naar som helst at nedlægge det. Hverken i dette Tilfælde, eller naar Billetsalgsstedet udvides til Holdeplads eller Station, have Beboerne Krav paa nogen som helst Godtgørelse eller Refusion.

III. Holdepladser uden Sidespor.

Saadanne kunne oprettes enten, hvor der ikke i Forvejen findes noget Ekspe-ditionssted, eller derved, at et Billetsalgssted udvides til Holdeplads.

Med Hensyn til Betimeligheden af Oprettelsen af en Holdeplads gælder i det første Tilfælde det samme, som ovenfor er anført med Hensyn til Oprettelsen af Billetsalgssteder. Af Beboerne kræves vederlagsfri Afgivelse af den fornødne Grund samt Tilvejebringelse af de fornødne Vejanlæg. Ved Forslaget til Finanslov for Finansaaret 1903—04, Anm. til Konto § 27 II. A. a. 5., er det dog fastslaaet, at Beboerne kun bør bekoste Vejarbejdet udenfor Banens Grund, jfr. Rigsdagstidende for 1902—03, Tillæg A, Spalte 1617—18. Alle andre Udgifter ved Anlægget end de foran ommeldte bæres af Stats-

banerne, der ogsaa overtage Vedligeholdelse, Rengøring, Belysning og Opvarmning af Holdepladsens Lokalteter.

I det andet Tilfælde, hvor der findes et Billetsalgssted, der ønskes udvidet til Holdeplads, har man givet nærmere Regler for, hvornaar Udvidelsen bør finde Sted, idet Ministeriet ved Skrivelse af 10. Oktober 1896 til Folketingets Formand, Rigsdags-tidende for 1896—97, Tillæg B, Spalte 15—18, i Overensstemmelse med Indstilling fra Generaldirektionen for Statsbanerne har udtalt, at det for Udvidelse af et Billetsalgssted til Holdeplads almindeligvis bør kræves, at dette har en aarlig Indtægt af 3,000 Kr. og en Persontrafik af 20,000 rejsende aarlig. Forholdet har dog senere udviklet sig saaledes, at der ikke nu tages noget udelukkende Hensyn til en saadan talmæssig Grænse. Om Udvidelse til Holdeplads bør finde Sted, afgøres nu saa godt som altid ved et Skøn over en stor Mængde forskellige Omstændigheder, som f. Eks. Ekspeditionsstedets Ud-viklingsmuligheder i Almindelighed, Afstand fra andre Ekspeditionssteder, Ønskeligheden af et Krydsningsspor, Tilslutning af private Baner — eller i modsat Retning: Ulempen ved et forøget Antal Stoppesteder for Togene o. s. v., saaledes at en Optælling af Passagertallet eller Opgørelse af Indtægterne i intet Tilfælde bliver af saa stor Betydning, at der kan fastslaas en bestemt Grænse. Det ses da ogsaa, at man i de enkelte Tilfælde hyppigst har begrundet Forslag om Udvidelse af et Billetsalgssted til Holdeplads ved Henvisning til mange forskellige andre Forhold.

Hvor der er Tale om Udvidelse af et Billetsalgssted til Holdeplads, have Statsbanerne jo i Reglen i Forvejen faaet den fornødne Grund, og der forlanges da kun af Beboerne eventuelt fornødent Vejanlæg udenfor Banens Grund.

IV. Holdepladser med Sidespor.

Naar en Holdeplads oprettes, vil det almindeligvis være fordelagtigt for Statsbanerne at forsyne denne med Sidespor (og Rampe og Kreaturfold), for at Ekspeditionen fra den kan blive saa omfattende som mulig. Driftsomkostningerne forøges nemlig kun forholdsvis ubetydeligt herved.

De fleste Holdepladser ere da ogsaa forsynede med Sidespor.

Der stilles for Etablering af saadanne Ekspeditionssteder de samme Krav til Befolkningen som med Hensyn til Holdepladser uden Sidespor, nemlig: Afgivelse af Areal og Tilvejebringelse af Vejanlæg udenfor Banens Grund.

Sluttelig bemærkes, at det ved Bedømmelsen af Spørgsmaalet om *Udvidelse af en Holdeplads til Station* — foruden et Skøn over Forholdene i Almindelighed — hyppigst har været Hensynet til, om Forretningernes Art eller Mængde enten krævede en Mand med bedre Uddannelse end en Stationsmester, eller om de samme Forhold gav Stationsmesteren et billigt Krav paa at opnaa den bedre Stilling som Stationsforstander.

Da Forholdet nu er det, at man er naaet til, at en Del Holdepladser i Henseende til Ekspeditionsforholdene ere ganske sidestillede med de mindre Stationer, reduceres Spørgsmaalet om, hvorvidt et Ekspeditionssted bør være Holdeplads eller Station, til et Spørgsmaal om, hvorvidt Ekspeditionen skal forestaas af en Stationsmester eller af en højere lønnet Stationsforstander. Af Hensyn til Statsbanernes Økonomi maa det derfor anbefales, at alle de mindre vigtige Ekspeditionssteder med mere udvidet Ekspedition end Billetsalgssteder betegnes som Holdepladser og derfor enten forblive i disses Klasse, for saa vidt de nu ere henførte dertil, eller nedsættes til Holdepladser, for saa

vidt de nu ere benævnedes Stationer. Det skal iøvrigt indrømmes, at Statsbanerne allerede i nogle Tilfælde ved Embedsledighed have nedsat mindre Stationer til Holdepladsernes Klasse.

Med Hensyn til de foran ommeldte Betingelser for Etablering af offentlige Sidespor samt for Oprettelse af Billetsalgssteder og Holdepladser bemærkes, at disse i det hele maa anses for tilfredsstillende; Opmærksomheden henledes dog paa, at det som Betingelse for Oprettelse af en Holdeplads almindeligvis fra Banernes Side kræves, at der først skal oprettes Billetsalgssted det paagældende Sted, og at en senere Udvidelse til Holdeplads kun kan finde Sted, naar Persontrafikken har naaet et vist Omfang. Denne Fremgangsmaade vil ikke i alle Tilfælde være heldig, da det ikke er udelukket, at der visse Steder kan være Trang til Etablering af et Ekspeditionssted for Godstransport, uden at der er tilsvarende Trang til et Stoppested for Persontrafik.

Kravet om, at Beboerne af vedkommende Egn ved Oprettelse af Ekspeditionssteder af de foran nævnte Arter skulle afholde samtlige Udgifter ved fornødne Ændringer af Banens Profil, skønnes derhos ikke altid at være naturligt og synes at burde modificeres eller frafalde i saadanne Tilfælde, hvor Profilforandringen medfører væsentlige Fordele for Banerne selv.

Endelig vilde man finde det naturligt, om Banerne paatog sig selv at vedligeholde, renholde og belyse Venteskurene ved Billetsalgsstederne. Kun herigennem kan man sikre sig, at Skurene til enhver Tid ere i behørig Stand, og Udgiften, som herved vilde paaføres Statsbanerne, er ubetydelig.

4. Vilkaarene for Anlæg af private Sidespor til Statsbanerne.

Ogsaa om Vilkaarene for Anlæg af private Sidespor til Statsbanerne har Udvalget indhentet Oplysning. Som *Bilag 46* findes aftrykt de for saadanne Anlæg sædvanligvis opstillede Vilkaar. Disse synes i det hele hensigtsmæssige, omend Forholdene enkelte Steder mulig ere saa simple, at Vilkaarene kunde være noget mere indskrænkede.

Bilag 46.

Under Nr. 9 i de aftrykte Vilkaar er optaget saalydende Bestemmelse:

»Sidesporejeren forpligter sig til at udrede Værdistigningsafgift i Overensstemmelse med de Regler, som eventuelt maatte blive givne ved Lov om Ydelse af saadan Afgift af fremtidige Sidespor til bestaaende Baner.«

Angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt en Lovgivningsbestemmelse af det antydende Indhold kunde begrundes og derfor anses for naturlig, har Udvalgets Sekretær, Kontorchef Petersen, afgivet den som *Bilag 47* aftrykte Erklæring, til hvilken Udvalget kan slutte sig. Da man i Overensstemmelse hermed ikke skønner, at der kan anføres nogen rationel Begrundelse for en Lovbestemmelse om Ydelse af Værdistigningsafgift (Jernbaneskyld) af private Sidespor til Jernbaner, og derfor gaar ud fra, at en saadan

Bilag 47.

Lovbestemmelse ikke vil fremkomme, maa man finde det rettest, at den paagældende Bestemmelse i Vilkaarene for Anlæg af private Sidespor, som stiller en Værdistigningsafgift i Udsigt, ikke optages i fremtidige Vilkaar for Anlæg af private Sidespor.

5. Statsbanernes Udgifter til Plantninger.

Paa Statsbanernes Budget findes opført et Beløb af 40,000 Kr. til »Plantninger«. Fra Generaldirektionen for Statsbanerne har man udbedt sig Oplysning om Størrelsen af Statsbanernes Udgifter under den paagældende Konto i Driftsaaret 1911—12 og om

Bilag 48. Ordningen af Plantningsvæsenet. De begærte Oplysninger foreligge i den som *Bilag 48* med Underbilag aftrykte Skrivelse af 18. Juni 1912 fra Generaldirektionen. Det fremgaar heraf, at Udgifterne have andraget ca. 36,000 Kr., hvortil maa lægges Udgifterne til Lønning af 2 Plantører og formentlig tildels ogsaa af disses Medhjælpere.

Plantearbejderne ved Statsbanerne ledes af 2 ved Banerne ansatte, som Overbanemestre af 2. Grad lønnede Plantører, og kun rent undtagelsesvis benyttes private Gartnere.

Statsbanerne eje tre Planteskoler, til hvis Drift i fornævnte Finansaar medgik ca. 14,000 Kr. Fra Planteskolerne leveres vederlagsfrit Planter (Træer og Buske) til de ved Banerne ansatte til Anvendelse i Tjenestehaver.

Der kan maaske næres Tvivl om, hvorvidt den bestaaende Ordning af Statsbanernes Plantningsvæsen kan anses for økonomisk, og man henstiller derfor til Overvejelse, om det mulig ikke vilde være rigtigere at nedlægge Planteskolerne.

E. Spørgsmaal vedrørende Maskinafdelingen.

1. Virksomheden i Statsbanernes Værksteder m. v.

Udvalget har ved sammes Medlemmer, Folketingsmand Rasmussen og Fabrikant Vestesen gjort Virksomheden i Statsbanernes Værksteder til Genstand for særlig Undersøgelse og skal om nævnte Virksomhed bemærke følgende:

Under Statsbanernes Maskinafdeling henhøre 3 Hovedværksteder, beliggende i København, Aarhus og Nyborg, 2 Laboratorier, der ere knyttede til Værkstederne i København og Aarhus, samt enkelte Værksteder for mindre Vognreparationer. Oplysning om Størrelsen af Personalet i alle 3 Hovedværksteder vedrørende saavel den tekniske Ledelse som disses Regnskabsafdelinger indeholdes i den som *Bilag 49* med Underbilag aftrykte Skrivelse af 28. November 1911 fra Direktøren for Statsbanernes Maskinafdeling.

Bilag 49.

Paa alle 3 Værksteder arbejdes der efter Ordre og Tegninger fra Hovedkontoret, hvorved der opnaas Ensartethed i alle Enkeltheder vedrørende Konstruktionen af saavel Lokomotiver som Vogne. De Genstande, der fabrikeres paa det ene Værksted, ere derfor ensartede med dem, der hidrøre fra de andre Værksteder, men der er dog visse Artikler, som udelukkende fabrikeres i København, ligesom ogsaa Aarhus har visse Specialer, som kun udføres der. I Nyborg foregaar Prøvning og Undersøgelse af Kran-kæder for hele Landet.

Denne Ordning maa anses for at være rigtig og vil ikke kunne ændres, uden at Ensartetheden i Materiellet forsvinder.

Værkstederne i København og Aarhus ledes af 1 Værkstedsbestyrer paa hvert Sted i Forbindelse med en Maskiningeniør og et Regnskabskontor, medens der i Nyborg kun findes 1 Maskiningeniør og et Regnskabskontor.

I hvert Værksted findes forskellige Værkstedsafdelinger med en eller flere Værkmestre som Mellemed mellem Værkstedsbestyreren og Folkene.

Forholdet er som følger i Henhold til fornævnte Skrivelse af 28. November 1911:

	København.		Aarhus.		Nyborg.	
	Arbejdere.	Værkmestre.	Arbejdere.	Værkmestre.	Arbejdere.	Værkmestre.
Lokomotivværkstedet	154	3	219	2		
Vognværksted.....	117	2	120	2		
Drejerværksted I....	80	2	136	3		
do. II....	46	1				
Smedie.....	58	1	65	1		
Kedelsmedie	49	1	95	2		
Træværkstedet	145	3	148	2		
Maler- og Sadelmager- værksted	101	2	90	2		
Elektr. Værksted ...	72	2	41	2		
	822	17	914	16	81	2

Det fremgaar af denne Opgørelse, at Værkstedet i Aarhus har 1 Værkmester for hver 57 Mand, medens man i København har 1 Værkmester for hver 48 Mand og i Nyborg 2 Værkmestre for tilsammen 81 Mand.

Der synes at mangle et Mellemed mellem Værkstedsbestyrerens Kontor og alle Værkmestrene. Under Hensyn hertil har man foran Side 28 i Betænkningen stillet Forslag om Ansættelse i hvert af Værkstederne i København og Aarhus af en Overværkmester, der kan have Opsyn med alle Afdelingerne, og paa hvis Kontor alt det skriftlige Arbejde kan udføres, som nu forlanges af samtlige Værkmesterkontorer, og hvortil største Delen af Værkmestrenes Tid medgaar.

Alt Arbejde udføres efter Rekvisitionssedler, der udstedes til hver enkelt Afdeling vedrørende Reparation af Lokomotiver og Vogne. Dernæst udstedes Rekvisitionssedler fra den ene Værkmester til den anden paa Genstande, som ikke udføres paa det paagældende Værksted, ligesom der udstedes Rekvisitionssedler til Magasinet paa Raamaterialier eller paa saadanne færdige Genstande, der haves paa Lager. Fra Magasinet udstedes Rekvisitioner til Værkstedsafdelingerne paa de Genstande, som Værkstederne oparbejder til Lager, ligesom Magasinet en eller flere Gange aarlig opgiver til Hovedkontoret hvilke Raamaterialier Magasinet behøver.

Samtlige Arbejdere, saavel Haandværkere som Arbejdsfolk, ere ansatte paa Timeløn, se Underbilag B. til fornævnte som Bilag 49 aftrykte Skrivelse af 28. November 1911 fra Direktøren for Maskinafdelingen.

For Haandværkere ligger Timelønnen med et Par Undtagelser mellem 34 og 44 Øre pr. Time.

For Arbejdsmænd ligger Timelønnen mellem 32 og 38 Øre pr. Time.

Oprykningen fra Minimallønnen sker for begge Grupper med 2 Øre ad Gangen.

Arbejdet udføres dog i samtlige Værksteder i overvejende Grad paa Akkord i Henhold til Akkordnøgler, der indeholde en Række Akkordsatser for alle de Arbejder, der kunne tænkes at forekomme ved de daglig forefaldende Arbejder.

Disse Akkordnøgler bero hos Værkmestrene, hos hvem Akkorderne fordeles paa Folkene, idet hver Arbejder har sin Akkordbog, hvori nøjagtig findes opgjort, hvilken Akkord han er sat til at udføre.

Akkordernes Tilblivelse skyldes Værkmestrene i Forbindelse med Værkstedsbestyrerne efter Konference med Folkene. Naar ny Arbejdsmetoder indføres, eller naar nyt Værktøj anskaffes, sker der Ændringer i Akkordnøglen, forsaavidt Enighed kan opnaas med Folkene. Akkordsatserne og Akkordteksterne ere gennemgaaende de samme i alle Værksteder.

Naar Arbejdet er afleveret og modtaget af vedkommende Værkmester, der har uddelt Akkorden, giver Mesteren Paategning til Udbetaling. Akkordbogen gaar da til Værkstedets Regnskabskontor, hvor Beløbet opgøres, og der udregnes ved samme Lejlighed, hvor stort Akkordoverskud Akkorden har givet for den enkelte Akkordindehaver, eller, dersom der har været flere Deltagere i den paa-gældende Akkord, da for hver enkelt Deltager i Henhold til det Antal Timer, hver enkelt har haft, og til den Timeløn, hver af de enkelte Deltagere oppebærer. Akkordbogen gaar derpaa tilbage til Værkmesteren. Denne indfører Akkordbogens Opgørelser i en Protokol, der befinder sig paa hans Kontor alene til hans Brug, og han faar derved Lejlighed til at notere, hvilket Overskud hver Akkord har givet. Ved at sammenlægge samtlige Akkorder, der vedrøre et enkelt større Arbejde, f. Eks. Reparation af et Lokomotiv, Reparation af Personvogne, Godsvogne o. s. v., kan Værkmesteren indhøste Materiale til at bedømme, hvor meget de enkelte Lokomotiver eller Vogntyper koste i Vedligeholdelse, eller komme til Kundskab om, hvorledes Værkstedet i sin Helhed arbejder, men dette er overladt til den enkelte Værkmesters eget Initiativ og indgaar ikke som Led i Værkstedernes Regnskab.

Lønregnskaberne for Værkstederne indsendes til Hovedkontoret i København, der gennemgaar dem og uddrager Lønstatistik for hvert enkelt Værksted, hvorefter det hele Regnskab oversendes til Regnskabsafdelingen under Generaldirektionen, hvor Revisionen foregaar.

Folkenes Fortjeneste i de 3 Værksteder fremgaar af de aarlige Oversigter, hvoraf det ses, at Akkordarbejdet er saa fremherskende for Timelønsarbejdet, at i de fleste Tilfælde over 90 pCt. af Folkenes Fortjeneste hidrører fra Akkordarbejde, jfr. nærmere den som *Bilag 50* aftrykte Oversigt.

Bilag 50.

Angaaende det saaledes i udstrakt Grad anvendte Akkordsystem bemærkes:

Systemet har den gode Side, at Tilsynet med Folkene ikke behøver at være saa effektivt, som hvis man lod alt Arbejde udføre mod Timeløn, og det er sandsynligt, at der i sidste Fald maatte findes en Stab af Underværkmestre med den Opgave at føre Tilsyn med Folkenes Ydelser. Endvidere rummer Akkordsystemet den Fordel for Folkene, at der er Lejlighed til at opnaa større Fortjeneste pr. Dag, end dersom der anvendtes Timeløn, og det tør sikkert ogsaa anses for utvivlsomt, at Staten som Arbejdsgiver vil faa præsteret en Arbejdsmængde, der staar i passende Forhold til den større Ugeløn, hver Arbejder oppebærer, saaledes at Systemet er til Fordel for begge Parter. Resultatet er, at Akkordoverskudene ligge omkring 60—80 pCt. paa alle 3 Værksteder, maaske dog lidt mindre i Nyborg, fordi Værkstedet er betydelig mindre end de andre Steder, saa at Akkorderne veksle langt hyppigere, end hvor Arbejdsmængden er saa stor, at Folk i længere Tid kunne staa ved fuldkommen ensartet Arbejde.

Akkordsystemet rummer dog ogsaa en Ulempe, nemlig den, at man kun ganske skønsmæssig kan vurdere de enkelte Akkorders Ansættelse.

Det kan ikke være andet, end at der maa findes en Del Akkorder, som ere altfor rigelige, og som Folkene mangle Mod til rigtig at udnytte af kollegial Frygt for derved at røbe Akkordernes rigelige Ansættelse, ligesom der ogsaa kan findes Akkorder, som vanskelig kunne give Arbejderne en passende Dagfortjeneste. Dette Forhold kommer man i Praksis ud over ved at blande Akkorderne imellem hverandre, saaledes at de gode bøde paa de mindre gode.

Der bør naturligvis i Ledelsen arbejdes hen til, at der nu og da foregaar Revision af Akkordnøglen for at bøde paa disse Forhold, baade af Hensyn til den økonomiske Side og af Hensyn til Folkene, men der bør have Midler til at bedømme, om Akkorderne staa i passende Forhold til Fremstillingsprisen ved privat Initiativ, og dette Middel kan kun fremskaffes ved en gennemført Kalkulation af Arbejdets Fremstillingsomkostninger, nemlig

- I. Materialpris,
- II. Værkstedsløn,
- III. Generalomkostninger.

Der bør da træffes den Ordning inden for Administrationen, at dersom Fremstillingsprisen beregnet paa denne Maade er højere, end den samme Vare kan købes for hos Landets Fabrikker, bør Statsbaneværkstederne ligesom den private Industri søge at skaffe sig mere moderne Fremgangsmaader, Værktøj og Maskiner, hvorved den paagældende Genstand kan fremstilles billigere. Det samme bør gælde for det Tilfælde, hvor Grunden til en høj Fremstillingspris nærmest skyldes for indskrænkede Arbejdslokaler og deraf følgende udstrakt Anvendelse af Overarbejde og dermed betydelig Overarbejdsgodtgørelse.

Bliver Fremstillingen af de paagældende Genstande grundet paa Forhold af ovennævnte Art altfor høj, uden at man hurtigt kan afhjælpe denne Mangel, har man den Udvej, indtil videre at lade de paagældende Arbejder udføre hos private.

Ved hvert Værksted bør i det angivne Øjemed foretages fornøden Bogføring og Beregning, saaledes at det dog ikke gøres mere vidtløftigt end nødvendigt for til enhver Tid at kunne opgive Fremstillingsprisen for de Genstande, som udføres i større Mængder, og af hvilke der haves Forraad til Brug for Vedligeholdelsen af Lokomotiver og Vogne.

Bilag 51.

Om Værkstedernes Arbejdsmaskiner foreligge Oplysninger i den som Bilag 51 med Underbilag aftrykte Skrivelse af 30. December 1911 fra Direktøren for Maskinafdelingen. Det ses heraf, at man i meget ringe Grad udrangerer Arbejdsmaskiner, selv om disse ere ganske forældede med Hensyn til Produktionsmængde. Der findes navnlig paa Værkstedet i Aarhus en stor Mængde Drejebænke, som ere ganske forældede, og som bevirke, at Akkorderne, som Folkene maa have for at kunne opnaa en passende Dagfortjeneste, blive altfor høje.

Naar der haves et større Antal af saadanne gamle Drejebænke, og naar Akkorderne ere ansatte saaledes, at Folkene tjene deres sædvanlige Dagløn, røber Fejlen sig ikke hverken igennem manglende Ydeevne fra Værkstedets Side eller igennem Utilfredshed hos Folkene, og Administrationen mærker ikke, at Arbejdet bliver for dyrt, idet det intet Sted træder talmæssig frem, men kun kan være Genstand for skønsmæssige Betragtninger.

Regnskabsvæsenet vedrørende Værkstederne indskrænker sig til et Materialregnskab og et Regnskab vedrørende Folkelønningerne; om noget Bogholderi, hvoraf det kan ses, hvad hver enkelt Fabrikationsgenstand har kostet, er der ikke Tale, og endnu mindre om, hvad hver enkelt Reparation har kostet for de enkelte Vogn- eller Lokomotivtyper, ligesaa lidt som der føres noget Regnskab, der viser Værkstedernes Generalomkostninger, hvorved forstaas

- a) Administrationsudgifter,
- b) Vedligeholdelsesudgifter for Maskiner og Bygninger,
- c) Tabt Dagløn til Folkene i Ferierne,

- d) Kul, Olie og Lys og øvrige Driftsomkostninger,
- e) Forrentning af den i Værkstederne bundne Kapital,
- f) Overtidsgodtgørelse.

Disse Udgifter maa udfindes for hvert enkelt Værksted og sammenstilles med den i det paagældende Værksted udbetalte Folkeløn for at udfinde, hvor mange Procent af Folkelønnen Generalomkostningerne andrage.

I den som *Bilag 52* med Underbilag aftrykte Skrivelse af 5. December 1911 fra Direktøren for Maskinafdelingen er angivet, hvor mange Lokomotivreparationer og Vognreparationer der ere udførte paa de 3 Værksteder i Driftsaaret 1910—11, samt Størrelsen af den udbetalte Folkeløn. Af Opgørelsen fremgaar det, at der præsteres et større Antal Reparationer i Aarhus end i København, ligesom ogsaa Folkelønnen er større førstnævnte Sted end sidstnævnte, men det er ikke muligt bestemt at afgøre, hvilket af Værkstederne der i Virkeligheden arbejder billigst. Folkenes gennemsnitlige Aarsfortjeneste er omtrent den samme i alle 3 Værksteder.

Værkstederne i København og Aarhus have hver en ret stor *Afdeling for elektriske Arbejder*, der udfører fuldstændig Fabrikation af Accumulatorbatterier til Togbelysning samt varetager Eftersyn og Reparation af de i Brug værende Batterier. Endvidere fabrikeres der Installationsmateriale, saasom Fatninger for Lamper, Sikkerhedspropper, Afbrydere, Skiftenøgler m. m.

De nævnte Værkstedsafdelinger ere forsynede med hensigtsmæssigt Værktøj og Maskiner til Fabrikation af de omhandlede Masseartikler, hvorved der opnaas særdeles smaa Fremstillingsomkostninger; der beskæftiges ved Afdelingerne følgende Antal Folk:

	København.	Aarhus.
Haandværkere.....	48 Mand	35 Mand
Arbejdsmænd	19 —	6 —
Lærlinge	5 —	0 —

For nærmere at belyse dette og samtidig angive et Exempel paa, hvorledes Fremgangsmaaden bør være ved Bedømmelse af, hvorvidt en Fabrikation bør tages op eller ikke, har man foranlediget en Undersøgelse af Materialpris og Arbejdsløn for 13 forskellige Genstande, der fabrikeres i stor Mængde. Resultatet af Undersøgelsen foreligger i den som *Bilag 53* aftrykte Skrivelse med Underbilag af 18. Juni 1912 fra Bestyreren af Centralværkstedet i København. Samtidig har man indhentet Oplysning om, til hvilken Pris disse Genstande kunne anskaffes.

Til den samlede Udgift til Materiale og Arbejdsløn skal lægges Værkstedets Generalomkostninger. Det er ikke muligt at bedømme disses Størrelse, men regner man som almindeligt ved de private Virksomheder, at Generalomkostningerne ere lige saa store som Arbejdslønnen, kommer man til det Resultat, som omstaaende Tabel udviser, nemlig:

Bilag 53.

Post.	Arbejdsløn.	Materiale.	General- omkostninger.	Statsbanernes Fremstillings- pris.	Katalogpris ÷ 20 pCt.	Statsbanernes Fortjeneste.
	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
1	1. 96	0. 54	1. 96	4. 46	6. 00	+ 1. 54
2	2. 06	0. 72	2. 06	4. 84	7. 50	+ 2. 66
3	4. 45	1. 73	4. 45	10. 63	9. 00	÷ 1. 63
4	4. 45	2. 09	4. 45	10. 99	16. 00	+ 5. 01
5	4. 00	1. 21	4. 00	9. 21	16. 80	+ 6. 59
6	3. 91	1. 32	3. 91	9. 14	17. 00	+ 6. 86
7	2. 47	4. 04	2. 47	8. 98	16. 00	+ 7. 02
8	3. 50	1. 89	3. 50	8. 89	10. 00	+ 1. 11
9	0. 27	0. 79	0. 79	1. 33	3. 80	+ 2. 47
10	3. 25	2. 40	3. 25	8. 90	13. 60	+ 4. 70
11	0. 05	0. 10	0. 05	0. 20	0. 20	0. 00
12	1. 13	2. 67	1. 13	4. 93	8. 80	+ 3. 87
13	1. 67	2. 34	1. 67	5. 68	7. 00	+ 1. 32

Det fremgaar heraf, at Statsbanerne have stor Fordel ved at have sat Fabrikationen af disse Genstande i Gang med Undtagelse af Post 3, der giver Tab, og Post 11, der ingen Fordel levner, alt under Forudsætning af, at der ikke ved Udbud kan opnaas højere Rabat paa Katalogpriserne end de kalkulerede 20 pCt.

Statsbaneværkstederne udføre alle Installationer i de Vogne, som komme ind til Reparation, ligesom ogsaa alle Vedligeholdelsesarbejder paa Statsbanernes Pladsbelysningsanlæg. Medens Installationsarbejderne i Vognene fordele sig nogenlunde jævnt over Aaret, saaledes at de derved beskæftigede Arbejderes Antal er nogenlunde konstant, frembyde Vedligeholdelsesarbejderne paa Stationerne mere Uregelmæssighed. De dertil benyttede Folk, der til enhver Tid maa have til Disposition, finde, naar ingen Reparationer foreligge, Beskæftigelse ved Fabrikationen af ovennævnte Installationsmateriale, af hvilket der stedse maa have Lager, saaledes at Fremstillingen kan foregaa, naar Folkene ere til Disposition.

Den fremtidige Udvikling af den elektriske Afdeling bør fremdeles gaa i Retning af at udføre saadanne Arbejder, der ere stadig tilbagevendende. Det vil saaledes være rigtigt at lade Værkstederne udføre alle Vedligeholdelsesarbejderne paa de mange Motorer, der ere i Anvendelse i de elektriske Sporsikringsanlæg, henhørende under Baneafdelingen, medens Statsbanernes Fordel kan blive tvivlsom ved saadanne Anlæg af Pladsbelysningen omkring paa Landets Stationer, hvis Udførelse vil medføre Fluktuationer i Arbejderantallet. Saadanne Pladsbelysningsanlæg og Anlæg i Stationsbygningerne lade sig let udbyde mellem Landets Installatører og udføre under Statsbanernes Kontrol. Der er naturligt Ønske om, at Installationsgenstandene blive de samme ved alle Pladsanlæg for at have lettere ved at udføre Reparationsarbejde og Fornyelse, men en saadan Ordning vil det ikke volde nogen Vanskelighed at gennemføre.

Til hvert af Værkstederne i København og Aarhus er knyttet et *Laboratorium*. Ved Undersøgelserne i disse Laboratorier opnaas det nøje Kendskab til de forskellige Materialers Beskaffenhed, Styrke og Anvendelighed i Statsbanernes Tjeneste, som er nødvendigt for at foreskrive de Betingelser, som Materialet bør tilfredsstille. Endvidere giver Metalanalyserne Ledelsen Underretning om de Metalblandingers

Sammensætning, som erfaringsmæssig viser sig at være de mest formaalstjenlige til hvert enkelt Øjemed, og der gives Værkstedsbestyrelserne Anvisning paa, hvorledes gammelt Metal bedst skal blandes for at give Metalstøbegods af den bedst mulige Kvalitet. Endvidere oplyse Laboratorierne om Brugsværdien af Smøreolier, File, Smergelpapir, Kautschuk, Pakningsmateriale og alle Slags Malervarer ligesom ogsaa vedrørende Presenninger og andre Textilstoffer, der anvendes i Driften; endelig foretage Laboratorierne Undersøgelser vedrørende Styrken af Jern og Staal og øvrige Metaller, der anvendes til Fornyetserne og Vedligeholdelsen af Statsbanernes Materiel.

En Kulprøvestation i København giver Ledelsen Besked paa Brændværdien af de Kul, der tilbydes Statsbanerne, men tillige om alle de øvrige Egenskaber, som Kullene skulle besidde for at være egnede til Brug for Lokomotiverne, saasom den bagende Evne, Askemængde o. s. v. Hver Kulsort, der tilbydes, kan derefter sættes i Klasse og Brugsværdien bestemmes til Sammenligning med den noterede Pris.

Det Spørgsmaal paatrænger sig, hvorvidt det er rigtigt at have 2 Laboratorier, et ved hvert af Hovedværkstederne. Dertil maa svares, at Laboratorierne ikke arbejde ganske parallelt. Der er visse Undersøgelser, som alene foretages i Aarhus, saasom Brudstyrkeprøve af Metaller, medens f. Eks. Kulprøverne alene foregaa i København, men der er saa mangfoldige Spørgsmaal i den daglige Drift, hvor Værkstederne maa raadføre sig med Laboratoriet, f. Eks. vedrørende Metalanalyserne o. l., at det Værksted, der berøves sit Laboratorium, vil blive hæmmet i sine Dispositioner ved at skulle indhente alle Oplysninger skriftlig. Dertil kommer, at den Del af Laboratoriets Virksomhed, der vedrører Analyser af Vand til Lokomotivernes Brug rundt omkring paa Stationerne, vil besværliggøres, ligesom ogsaa Tilsynet med de derhenhørende Vandrensingsanlæg. Det maa derfor anses for rigtigt, at de 2 Laboratorier opretholdes, men da det er af største Vigtighed, at de stadig ere paa Højde med Tiden, og at der gaar een bestemt ledende Tanke igennem alle Undersøgelserne, bør Overledelsen ligge direkte under Hovedforvaltningen og saaledes, at det ene Laboratorium fortrinsvis er medbestemmende ved Afgørelsen af Spørgsmaal om Forretningernes Fordeling mellem de to Laboratorier.

Ved Værkstederne findes Oplagspladser for *kassable Materialier* saavel af Støbejern som Smedejern, Drejespaaner og Glasskaar m. m., hvilke alle udbydes til Salg en Gang aarlig ved offentligt Udbud. Pladsernes begrænsede Størrelse medfører, at Afhentning af Materialierne ikke kan ske paa een Gang, men maa foretages successive i Aarets Løb, efterhaanden som Pladserne fyldes. Der bør herved som ved alle Statsbaneafdelinger, hvor Materialierne bortsælges, drages Omsorg for, at Udleveringen sker enten efter autoriserede Vejesedler, eller dersom Statsbanernes egne Vognvægte benyttes, da stedse saaledes, at mindst 2 af Statsbanernes Tjenestemænd attestere Udleveringens Rigtighed.

Udvalget har modtaget flere Henvendelser, gaaende ud paa, at der forskellige Steder under Statsbanernes Maskinafdeling, særlig ved nogle af Lokomotivdepoterne, findes et større Personale end fornødent, specielt er det hævdet, at der nogle Steder er ansat Lokomotivmestre og Lokomotivformænd, som kunde undværes.

Det henstilles, at disse Forhold nærmere undersøges.

2. Driftsmateriellet og dets Udnyttelse.

a. Lokomotiver og Vogne.

De vekslende Krav, der som Følge af Trafikkens Udvikling gennem Tiderne have været stillede til Statsbanerne, have medført, at Banernes rullende Materiel, saavel Lokomotiv- som Vognparken, er ret uensartet. Til Bestridelse af den stedse forøgede Trafik have Statsbanerne i de senere Aar anskaffet Toglokomotiver af langt sværere Typer end de tidligere anvendte; blandt Persontogslokomotiverne have de meget store Iltogslokomotiver, Litra P., i den sidste Tid voldt en Del Vanskeligheder, navnlig paa Grund af Akselbrud paa en Del af dem. Udvalget har det Indtryk, at de nævnte Lokomotiver, der ere tokoblede, ere mindre egnede for de herværende Banelinier. Det maa derfor anses for rigtigt, at Banerne i den nyeste Tid ere gaaede over til Anskaffelse af Iltogslokomotiver af en noget anden Type, nemlig trekoblede Lokomotiver.

Med Hensyn til Dispositionen over Lokomotiverne er det af Vigtighed, at der ikke tages et større Antal af disse i Brug end fornødent, men at de Lokomotiver, der anvendes, udnyttes fuldtud, saa at hyppig Opfyring undgaas. I denne Henseende er Udvalgets Opmærksomhed bleven henledet paa Hensigtsmæssigheden ved at anvende Dobbeltbetjening paa Lokomotiverne (To-Mands Ture).

De i de senere Aar anskaffede Personvogne have hovedsagelig været store Truck-Vogne. Disse Vogne ere vel egnede for de hurtig kørende Tog, da de byde større Sikkerhed end de toakslede Vogne i Hurtigtog; men de ere meget kostbare at anskaffe og paa Grund af deres Vægt ogsaa bekostelige i Anvendelsen, og da Statsbanerne nu have saa mange Truck-Vogne, at saadanne til Stadighed anvendes ogsaa i Lokaltog over ganske korte Strækninger, hvor de efter Udvalgets Formening ikke bør anvendes, jfr. hvad der er bemærket foran Side 87, vil det utvivlsomt være rigtigt atter at gaa over til Anskaffelse i større Udstrækning af lettere og billigere, toakslede Vogne, der ere bedre egnede til Lokaltrafikken ogsaa med Bevarelse af Gennemgangssystemet, fordi Vognene ere kortere end Truckvognene.

Ved Anskaffelsen af Godsvogne er man i de senere Aar gaaet over til større Vogne, hvilket formentlig er hensigtsmæssigt.

Til Oplysning om Omfanget af Statsbanernes Materielanskaffelse i de senere Aar samt Udnyttelsen af det rullende Materiel har Udvalget paa Grundlag af Statsbanernes Bilag 54. Driftsberetninger ladet udarbejde den som *Bilag 54* aftrykte Oversigt for Driftsaarene 1897-98—1911-12. Denne udviser, at Anskaffelsernes Omfang har svaret ganske godt til Trafikkens Forøgelse gennem Aarene. Efter hvad der er Udvalget bekendt, har der da heller ikke været sporet nogen Mangel paa Lokomotiver eller Personvogne; derimod har der oftere fra de private Forsendere været klaget over Mangel paa Godsvogne. Den ommeldte Oversigt udviser da ogsaa en mere intensiv Benyttelse af Godsvogne i de sidste Aar end tidligere, ligesom det fremgaar, at fremmede Vognes Løb paa Statsbanerne har været betydeligt stigende. Statsbanernes Ledelse har selv oftere følt Godsvognsmangel og har fra Tid til anden i Udlandet lejet en Del Vogne; det vilde derfor vistnok være rigtigt, om der nogle Aar til Statsbanerne anskaffedes et forholdsvis større Antal Godsvogne end sket i de senere Aar.

b. Færger og Skibe.

Statsbanerne eje følgende Fartøjer:

- 3 Dampskibe til Korsør—Kiel-Overfarten,
- 1 Dampskib ved Oddesund-Overfarten, der tildels benyttes som Isbryderskib,
- 16 Hjulfærger,
- 7 Skruefærger,
- 4 Isbryderskibe,
- 99 Isbaade og
- 2 Pramme.

Dampfærgerne anvendes saavel til Personbefordring som til Overførelse af Godsvogne mellem Landsdelene. Udvalget har gjort til Genstand for Undersøgelse, hvorvidt man med Fordel vilde kunne anvende særlige Færger til Overførelse af Godset. Efter de Oplysninger, man har modtaget, kunne Statsbanerne paa Grund af Overfarternes udsatte Beliggenhed ikke anvende Godsfærger af væsentlig ringere Type end de nu anvendte Færger; men Godsfærger af lignende Størrelse som Færgerne »Christian IX« og »Odin« vilde dog kunne bygges for en Sum, der var ca. 220,000 Kr. mindre, end Anskaffelsen af en af de nævnte Dampfærger har kostet, ligesom Besætningen paa en Godsfærge kunde være noget mindre end paa en Færge, der anvendes til Persontransport. Alligevel vilde det ikke kunne svare Regning at gaa til Indførelse af særlige Godsfærger, saa længe det til Personbefordringen fornødne Færgemateriel, saaledes som det nu er Tilfældet, er i Stand til at bestride Overførelsen af Godset, da den billigste Drift utvivlsomt naas ved Anvendelse af det mindst mulige Materiel; men selv naar det Tidspunkt naas, da Godsoverførelsen kræver flere Færger end de nu anvendte, er det et Spørgsmaal, om det ikke en Tid vil være fordelagtigst til Godstransporten at anvende ældre af Statsbanernes nuværende Færger, som paa Grund af Udviklingen ere mindre vel egnede til Personbefordring, og anskaffe ny, tidssvarende Færger, der kunne anvendes til Passagertrafik, i Stedet for særlige Godsfærger.

Udvalget har endvidere søgt Oplysning om, hvorvidt det maatte kunne anbefales at gaa over til Dieselmotordrift for Statsbanernes Færger. Man henviser i saa Henseende til de som *Bilag 55—56* aftrykte Skrivelser af 26. Oktober 1912 og 7. Februar 1913 **Bilag 55-56.** 1913 betræffende dette Spørgsmaal, henholdsvis fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri og fra Generaldirektionen for Statsbanerne. Ifølge det deri udtalte synes Tiden ikke at være inde til Overgang til den ommeldte ændrede Drift.

F. Regnskabs- og Tarifvæsenet.

1. Statsbanernes Regnskabs- og Kassevæsen.

a. Den nuværende Ordning.

Stationernes Kasse- og Regnskabsvæsen.

Stationernes Regnskab er hovedsagelig et Indtægtsregnskab for Oppebørsler af Person-, Gods- og Kreatur- samt Telegrambefordring og forskellige andre og tilfældige Indtægter.

Af Udgifter optages almindeligvis kun saadanne, som staa i særlig Forbindelse med Indtægterne, saasom Efterkrav, Tilbagebetaling af Beløb, betalte for Billetter, Kørepenge for udbragt Gods. I øvrigt er det som Regel ikke tilladt Stationerne uden særlig Ordre, at foretage nogen Udbetaling. Uden foregaaende Anvisning kunne Stationerne dog udbetale Dagløn til deres egne Ekstraarbejdere og under særlige Omstændigheder (Sneforhold o. l.) ogsaa til Ekstraarbejdere under Baneafdelingen.

Ind- og Udbetalinger, der (efter Ordre) foretages gennem Stationerne, men som ikke vedrøre Oppebørselsvæsenet (f. Eks. Lønninger), holdes i Almindelighed udenfor Stationsregnskabet.

Stationsforstanderen bærer personlig Ansvar for Kasse og Regnskab og skal selv føre Kassebogen. Hvor der er oprettet særlige regnskabsførende Godsekspeditioner, gaar Ansvar for disse over til Godsekspeditionen, medens Stationsforstanderen beholder det øvrige Pengeansvar. Stationernes Kasse afsluttes hver Aften. Den tilstedeværende Kassebeholdning — med Fradrag af indtil 100 Kr. for større og indtil 50 Kr. for mindre Stationer — indsendes næste Hverdagsmorgen til vedkommende Hovedkasse. Indsendelsen sker med bestemte Tog, i hvilke Pengene i forseglede Poser nedlægges i dertil anbragte Pengekasser.

Fra hver Station indsendes ligeledes hver Dag et summarisk Regnskab (»Færdselsrapporten«), bilagt med samtlige, i Løbet af den foregaaende Dag indgaaede Fragtsedler, Kvitteringer, fejlstemplede Billetter m. v. Et fuldstændigt Regnskab opgøres af Stationerne for hver Maaned. Disse Regnskaber undergives straks efter Modtagelsen i Revisionen en foreløbig Revision, hvorefter de tilstilles Bogholderiet til foreløbig Bogføring og Afstemning. Efter den endelige Revision tilstilles Regnskaberne paa ny Bogholderiet til endelig Bogføring og Berigtigelse af mulige Uoverensstemmelser.

Kasseeftersyn paa Stationerne foretages saavel af Revisionen som af Trafikbestyrerne.

Afdelingernes Regnskabsaflæggelse m. v.

Saavel Direktørerne som de disse underordnede Trafik- og Banebestyrere samt Signalinspektører ere selvstændigt regnskabsførende. Ved Maskinafdelingen er ansat to Regnskabsførere, en i København og en i Aarhus, som udfærdige Regnskaber for Maskindirektøren, Maskinkredsene og Værkstederne. Maskiningeniøren i Nyborg aflægger særligt Regnskab for det derværende Værksted med tilhørende Lager.

Med Hensyn til Trafik-, Bane- og Maskinafdelingernes Kassedispositioner, er Forholdet ordnet saaledes, at de nævnte Afdelinger mod Slutningen af hver Maaned meddele Regnskabsafdelingen den omtrentlige Størrelse af de Beløb, som de enkelte Afdelinger i den paafølgende Maanedes Løb ville lægge Beslag paa henholdsvis ved Kassen i København og ved Kassen i Aarhus. Regnskabsafdelingen giver derefter Hovedkasserne foreløbig Ordre til successiv Udbetaling af disse Maksimumsbeløb til de respektive Afdelinger, og indenfor de angivne Grænser kunne Afdelingerne da selv anvise de dem vedrørende Udgifter til Lønninger, Betaling af Regninger m. v.

Hvis et til Raadighed stillet Beløb i Maanedens Løb viser sig utilstrækkeligt, maa der i betimelig Tid gives Meddelelse om, hvilket yderligere Beløb, der behøves.

Fagdirektørerne kunne dog ikke anvise:

1. Lønninger til maanedslønnede ansatte,
2. Beløb over 200 Kr., som skulle betales i Udlandet,
3. større Udbetalinger for Skinner, Sveller, Kul m. v.,
4. andre Beløb, som det af særlige Grunde findes hensigtsmæssigt at undtage.

Saadanne Udgifter anvises til Udbetaling ved Regnskabsdirektørens Foranstaltning.

Af Bane- og Maskinafdelingen aflægges saavel Budget- som Lagerregnskab, hvorimod Trafikafdelingen ikke fører egentligt Lagerregnskab, men straks belaster de paagældende Forbrugskonti Udgifterne til Anskaffelser af Materialier og Varer.

Trafikbestyrerne, Banebestyrerne, Signalinspektørerne, Maskinafdelingens to Regnskabsførere og Maskiningeniøren i Nyborg aflægge hver især et maanedligt Regnskab. Trafik-, Bane- og Maskindirektøren, til hvilke de nævnte Regnskaber indsendes, lade udarbejde maanedlige Regnskaber for hele den paagældende Afdeling. Samtlige Regnskaber afgives til Regnskabsdirektøren, der foranlediger dem afstemte og indførte i Hovedbogholderiets Bøger samt reviderede i Revisionen.

Af Trafik-, Bane- og Maskindirektøren affattes derhos for hver Afdeling et summarisk Aarsregnskab, som afgives til Direktøren for Regnskabsafdelingen.

Med Hensyn til Regnskabsvæsenet under Statsbanernes Maskinafdeling bemærkes særlig:

Regnskaberne for Maskinkredsene og Værkstederne ere i det hele ens affattede, og de omfatte:

1. Regnskab over *Pengeindtægter*, saasom Indbetalinger gennem Kassekontorerne, Lejebeløb for Tjenesteboliger, Bøder, Deposita og lign., og over *Pengeudgifter* til Lønninger til dag- og timelønnede Arbejdere, til Betaling af Regninger for Leverancer o. s. v.,
2. *Lagerregnskabet* med Værdiansættelser over *Tilgang* ved Indkøb, ved egen Fabrikation og ved indvundne Materialier ved Reparationsarbejderne o. s. v. og over *Afgang* ved Forbrug til Reparationsarbejder for egen og andres Regning, ved Salg af Varer o. l. og

3. Regnskab over Ydelser til og fra andre Regnskabsomraader (Trafik-, Baneafdelingen o. a.).

Hvad nu angaar »Pengeregnskabet« bemærkes, at Lønningsafregningen foregaar paa den Maade, at Arbejderne forsynes med Kort, der stemples automatisk med Tidsangivelse ved den paagældende Arbejders Ankomst og Afgang fra Værkstederne og ere indrettede til, at Arbejderne for hver Dag med en kort Tekst kunne angive, ved hvilket Arbejde de have været beskæftigede. Disse Kort danne Grundlaget for Timebetalingen og indføres i Lønningsbøger, hvori hver Arbejder har sin særlige Konto med Angivelse af, hvor meget af Arbejdstiden der angaar Akkordarbejde og hvor meget Time- eller Overarbejde. Kortene for en Uge have to Farver, saaledes at Arbejderen har det ene hos sig, f. Eks. for Tirsdagen, medens det anderledes farvede Kort for Mandagen er til Notering paa Kontoret. Desuden har hver Arbejder en Akkordbog, hvori der af Arbejderen selv indføres det Antal Timer, han har arbejdet, men specificeret paa de enkelte Arbejder (Ordre-Nr.), ved hvilke han har været beskæftiget, og yderligere føres der af Lønsskrivere, der ere stillede til Værkmestrenes Disposition, en Fortegnelse over hver Arbejders Timer vedrørende hvert enkelt Arbejde (Ordre-Nr.). En Gang ugentlig sammendrages da Akkordbøgernes Udvisende, Timelønningerne og Overarbejdspengene for hver Arbejder, paa Lønningslister, een for hvert Værksted, paa hvilke meddeles Kvittering for Lønningernes Udbetaling. Disse Listers Beløb sammendrages derefter paa en saadan Maade, at det fremgaar, hvor meget af den nævnte samlede Ugeløn der er anvendt paa de respektive Budgetkonti til Reparationer af Lokomotiver og Vogne o. l., til Værkstedsvedligeholdelser, til Arbejder for fremmede o. s. v.

Regnskaberne over Lagerbeholdningerne føres ved Centralværkstederne og paa Værkstedet i Nyborg paa følgende Maade:

Hver Maaned begynder med den fra forrige Maaned overførte *bogførte* Værdi med Enhedsbetegnelse (kg, Stk.) af Lageret, inddelt i ofte stærkt sammentrængte Grupper af Materialier (»forarbejdet Smedejern«, »Skruer, Stifter, Søm o. l. af Jern« o. s. v.); her-til lægges den Tilgang, der i Maanedens Løb har været til de enkelte Materialsorter ved Indkøb, Indvinding, egen Fabrikation o. l., og den Afgang fradrages, der har været ved Forbrug til Reparation, Fabrikation o. l., saaledes at Fortegnelsen slutter med en Enhedsangivelse (kg, Stk.) og Værdiangivelse af hver Varesort.

Der udarbejdes en Liste over Tilgang ved Indkøb til Lageret, ordnet efter Materialgrupperne og en Liste over Tilgang til Lageret ved egen Fabrikation; til denne sidste bemærkes, at de Varer og Genstande, der paa Værkstederne forarbejdes til Lageret, indgaa paa dette med Værdien af de dertil anvendte Raavarer o. l. + den dertil anvendte Arbejdsløn, men uden noget andet Tillæg.

Afgangen fra Lagrene finder Sted ved Materialerekvisitionssedler, der udstedes af Værkmestrene og afleveres til Lagerpersonalet. Den enkelte Rekvisitionsseddel indeholder ofte Angivelse af mange forskellige Materialier og forsynes ikke med Værdiangivelse, kun med en kort Varebetegnelse. Disse Rekvisitionssedler sammen- tælles nu suksessivt i Maanedens Løb først i saadanne Grupper, som Materialfortegnelsen angiver, saaledes at den samlede Afgang paa hver Varegruppe i kg, Stk., Dus. i Maanedens Løb udkommer, hvilken Afgang vedføjes Enhedsprisen og opføres som Værdiforringelse, og dernæst i Kontoorden saaledes, at ved Maanedens Udgang Regnskabsføringen er i Stand til at debitere de forskellige Konti for Udgiften til Vareforbrug ved Reparationer af Lokomotiver, Vogne o. l., ved Arbejder for fremmede eller for de andre Afdelinger, til Fabrikationsojemed o. s. v. Debiteringen paa disse Budget- og lignende Konti af Vareforbrug finder ofte Sted paa Grundlag af Regninger over ind-

købte Varer, selv om disse først efterhaanden forbruges paa de paagældende Konti, og der er oprettet Værkstedslagre og Depotlagre i København og i Provinserne, som ikke blive debiterede for de leverede Lagergenstande til senere Afregning, efterhaanden som Materialierne forbruges, men saaledes at de til disse Lagre udgaaede Materialier straks debiteres paa de Konti, paa hvilke Materialierne skønnes at komme til Anvendelse. Disse Lagre, der saaledes ligge paa Værksteder og Depoter, figurere med andre Ord aldrig i Statsbanernes Lagerbeholdning, de ere allerede posterede som forbrugte paa forskellige Budgetkonti. Herfra undtages dog Olie og Kul, for hvilke der føres nøjagtigt Regnskab ved maanedlige Indberetninger over Forbruget i Maanedens Løb og Beholdningen ved dens Udgang. Disse Beholdninger kontrolleres ved Maskinpersonalets Rekvisitions-sedler, der indsendes til Regnskabskontoret.

Medens der af Værkmestrene føres Fortegnelse over de Lønudgifter, der medgaa til Reparation og Vedligeholdelse af hvert Lokomotiv, paaføres der ikke disse Fortegnelser noget Vareforbrug dertil, og Fortegnelsen finder efter Sigende ingen Anvendelse, hvorimod der andetsteds føres en Journal med kort Tekst over Reparationer ved hvert Lokomotiv, dog uden Værdiangivelse.

Der føres en »Lagerhovedbog« med Konto for hver enkelt Varegruppe som foran omtalt over Beholdningen ved hver Maanedes Begyndelse, Tilgang, Afgang og Beholdning ved Slutningen af Maaneden, men den skønnes ikke at være Statsbanerne til nogen væsentlig Nytte, fordi Varerne ere gruppevis samlede, saaledes at man for Hovedpartens Vedkommende er ude af Stand til — til Kontrol med de tilstedeværende Beholdningers Størrelse — af denne Bog at se, hvor meget der skulde findes i Behold af hver enkelt Vare, ej heller, hvad der formentlig ved Licitationer o. l. var meget praktisk, hvor meget det samlede Aarsforbrug af hver enkelt Vare udgør.

Arbejder, der ere udførte for fremmedes Regning, afregnes derved, at der af Regnskabsførerne, naar Arbejdet er sluttet, paa en Nota til Regnskabsdirektøren opgives, hvad der til det enkelte Arbejde er anvendt af Materiale og Løn, samt om der er anvendt Maskinkraft dertil eller ej. Til de positive Udgifter ved Arbejdet lægges nogle forud fastsatte Procenter til Dækning af Maskinkraft o. l.

Ved Maanedens Udgang samles alt »Penge- og Materialregnskab i en Oversigt, »Budget-Regnskab« kaldet, der paa Indtægtssiden indeholder Opgivelse over, hvad der af de to Hovedkasser er udbetalt for Regnskabsførernes Regning, hvilke Leje-, Pensions-, Bødeløb o. l. der ere oppebaarne, hvilken Værdi der er udtaget af Lagrene, og hvilke Præstationer der ere modtagne fra andre Afdelinger. Paa Udgiftssiden specificeres, hvorledes Indtægterne ere anvendte til Vedligeholdelsesarbejder, til Arbejder for fremmede o. l. Dette Budget-Regnskab bilægges med alle dertil hørende Bilag og Specifikationer og sendes maanedsvist af Regnskabsføreren til Maskindirektøren, hvis Regnskabspersonale sammenarbejder de tre Budgetregnskaber med de Beløb, han selv har foranlediget udbetalt, til et maanedligt Hovedregnskab for hele Maskinafdelingen, og dette Regnskab sendes til Hovedbogholderiet til Postering, medens de enkelte Regnskabsføreres Regnskaber med Bilag sendes til Revision.

Hovedbogholderiet og Kassevæsenet.

Alle Beløb, der skulle føres til *Indtægt* af Statsbanernes Kassekontorer, beordres til Indtægt af Direktøren for Regnskabsafdelingen *efter forudgaaet Revision*; dog kunne Stationernes Indsendelser og enkelte andre Indtægter modtages, uden at Intægtsordre foreligger. Ordreerne udfærdiges gennem Bogholderkontoret, som noterer dem, inden

de afgives til vedkommende Kassekontor. Beløb, der indgaa gennem en af de Banker, med hvilke Statsbanerne staa i Forbindelse (Handelsbanken og Privatbanken i København, Fyens Diskontokasse i Odense og Jydsk Handels- og Landbrugsbank i Aarhus), noteres i Bogholderiet, efter at Meddelelse er modtagen fra vedkommende Bank om, at Beløbet er indgaaet.

Afregninger med fremmede Baner opstilles enten i Statsbanernes Revision eller af de fremmede Baner og revideres i Statsbanernes Revision. Afregningerne noteres i Bogholderkontoret, der udfærdiger Hovedafregninger med de fremmede Befordringsmyndigheder.

Udgifter Statsbanedriften vedrørende, anvises til Udbetaling paa en af Statsbanernes to Hovedkasser eller gennem en af de ovenfor nævnte Banker. Paa Kassen i Aarhus anvises Penge, der skulle udbetales i Jylland og paa Fyn, paa Kassen i København alle andre Beløb, som ikke udbetales gennem Bankerne eller anvises af Ministeriet.

Kassekontorerne kunne benytte andre af Banernes Myndigheder, f. Eks. Stationerne, som Mellemed ved Udbetalinger.

Regnskabsdirektørens Anvisning af Udbetalinger sker gennem Bogholderiet, som Anvisningskontor. Regninger over Udgifter, der anvises til Udbetaling direkte af Regnskabsdirektøren, sendes *til Revisionen*, hvorfra de efter at være reviderede sendes til Bogholderkontoret, som foranlediger Udgiftsordre udfærdiget til vedkommende Kassekontor eller foranlediger Udbetalingen foretaget gennem en af oftnævnte Banker. *Udgiftsordrerne* til Kassekontorerne *noteres i Bogholderkontoret*, forinden de afgives til Kassekontorerne. Udbetalingerne gennem Bankerne noteres i Bogholderkontoret, naar Meddelelse er modtagen fra vedkommende Bank om, at Udbetalingen er foretaget.

Fra den almindelige (ogsaa for de tekniske Afdelinger gældende) Regel, at Udbetalingsbegæringerne skulle have gennemløbet Revisionen forinden Udbetaling finder Sted, undtages Lønningslister og Lister over Dag- og Timebetaling til Ekstraarbejdere, for saa vidt de kræve hurtig Udbetaling. Saadanne Lister kunne sendes direkte til vedkommende Kassekontor med Udbetalingsbegæring, men revideres efter Udbetalingen.

Lønnings- og Pensionslister udarbejdes hver Maaned i en særlig Afdeling af Bogholderkontoret og revideres i Revisionen, forinden de, ledsagede af Regnskabsdirektørens Udgiftsordre tilstilles Kassekontorerne til Udbetaling.

Af Direktøren for Regnskabsafdelingen udarbejdes aarlig et fuldstændigt Driftsregnskab for det forløbne Driftsaar samt Status og særlige Regnskaber over Anvendelsen af Bevillinger til Nyanlæg. I Ministeriet sammenarbejdes da disse Regnskaber med Ministeriets egne, Statsbanerne vedrørende, Regnskaber, til Optagelse i Statsregnskabet.

Statsbanernes aarlige Driftsregnskab er affattet summarisk og ledsaget af en Del Specifikationer, men ikke af egentlige Regnskabsbilag. Regnskabet udarbejdes i Bogholderiet, men revideres ikke i Statsbanernes egen Revision.

b. Udvalgets Bemærkninger og Forslag til Ændringer.

Stationernes Kasse- og Regnskabsvæsen.

Dette er, som det af foranstaaende vil ses, for Tiden kun indrettet paa at modtage og afregne Trafikindtægterne; Statsbanernes øvrige paa vedkommende Steder faldende

Indtægter og Udgifter kunne Stationerne almindeligvis kun modtage, henholdsvis udrede efter Regnskabsafdelingens Anvisninger, og uden at det giver sig Udtryk i Stationernes Regnskaber. Naar der da, som af Udvalget foreslaaet, skulde tillægges Bestyrerne af Statsbanernes Stationer samt Godsekspeditører en betydelig større Selvstændighed og Myndighed, end der nu er tillagt dem, vilde man finde det heldigt, om denne Selvstændighed — til Lettelse for Regnskabsføringen i Distrikterne — kunde udvides til, at Stationerne ikke alene oppebære de selvfølgeligelige Trafikindtægter, hidrørende fra Billetter, Fragt, Telegrammer, Deposita o. l., men tillige saadanne Indtægter som Lejeafgifter af Stationsrestauranter, Garderobes, Arealer o. m. a., paa hvilke nu Regnskabsafdelingen ved hvert Beløbs Forfaldstid udfærdiger Indtægtsordrer til Hovedkasserne, som igen inddrage Beløbene gennem Stationerne, uden at det opføres i Stationsregnskaberne, men bliver et Mellemværende mellem Hovedkassen og Stationskassen. Paa lignende Maade bør Stationskasserne udbetale — foruden de nu tilladte Udgifter: Efterkravsbeløb, Kørepenge for Ilgodspakker o. l. — andre paa Stationen eller i dens Nærhed faldende Driftsudgifter, paa hvilke nu Regnskabsafdelingen i hvert enkelt Tilfælde udfærdiger Udgiftsordrer til Kasserne, der lade Stationerne udbetale Beløbene. Som saadanne Udgifter, der paa Stationsbestyrerens eget Ansvar vilde kunne udbetales, skal eksempelvis nævnes: Udgifter til mindre Reparationer af Inventar og Bygninger, mindre Erstatninger, hvor Statsbanernes Erstatningspligt er utvivlsom, og andre lignende Udgifter. De paagældende Bilag kunde indsendes som Remisse til Distriktschefen igennem Trafikinspektøren, respektive Baneingeniøren, for at disses Budgetnoteringer kunde blive foretagne. Yderligere henstiller Udvalget, at alle Udbetalinger af Lønninger til maanedslønnede ansatte, til Pensionister og af Understøttelser o. l., der nu for hver Station maanedlig anvises af Regnskabsafdelingen, foretages af Stationsbestyrerne selv paa Grundlag af faste, staaende Ordre, der reguleres ved Dødsfald, Forflyttelser, Avancement o. l., saaledes at de kvitterede Lønnings- og Pensionslister indsendes til Distriktschefen i Stedet for kontante Penge, men uden at blive bogførte i Stationsregnskabet paa anden Maade end som indsendt Beløb.

Stationerne indsende nu daglig deres Indtægter kontant — og kun for en ringe Del i kvitterede Regninger — til Hovedkasserne. Denne Ordning finder Udvalget lidet hensigtsmæssig; den medfører en stadig Eftertælling og »Tutning« af Pengene, først paa Stationerne og derefter i Hovedkasserne, hvor der i København alene hermed er beskæftiget 3 Assistenten, der i et Par Timer daglig yderligere have Assistance af Kassens øvrige Personale, og i Aarhus er Forholdet tilnærmelsesvis som i København. I denne Henseende har Udvalget tænkt sig den væsentlige Ændring, at Statsbanerne — i Lighed med, hvad der til stor Tilfredshed finder Sted hos Postvæsenet, Toldvæsenet og Telegrafvæsenet — aabnede Konti foruden hos sine nuværende Bankforbindelser tillige hos andre større Banker og traf Aftale med disse om, at Statsbanernes Stationer skulde kunne indbetale deres overflødige Kassebeholdninger til Bankerne eller deres Filialer eller Forbindelser for Hovedbankernes Regning. Stationerne vilde da daglig indsende deres Kvitteringer til Distriktets Bogholderi, hvorved Distriktskasserne vilde blive lettet for et meget betydeligt dagligt Arbejde, og, hvad der forekommer Udvalget meget væsentligt, Statsbanernes Kassebeholdninger vilde ikke blive decentraliserede, men kunne samles i København, idet Provinsbankerne daglig indberettede til Hovedstadsbankerne, som atter daglig indberettede til Generaldirektøren (Regnskabsafdelingen), der saaledes daglig fik Indberetning om, hvor meget der den foregaaende Dag var indbetalt i alt over hele Landet. For de Stationers Vedkommende, ved hvilke der ikke findes Bank eller Sparekasse, tænker man sig Forholdet ordnet paa den Maade, at Distriktschefen fastsætter, at

disse Stationer skulle indbetale Indtægterne til en nærliggende større Station, der har Bankforbindelse, og som da afregner baade for sig og for de mindre Stationer overfor Distriktets Bogholderi, der herved ogsaa vilde blive lettet for dagligt Arbejde.

Med Hensyn til Tilskud til Stationskasserne, naar disse behøve Penge til Dækning af Efterkravsbeløb, Lønninger og andre Udgifter, tænker Udvalget sig, at dette for de nævnte mindre Stationer uden direkte Bankforbindelse bedst vil kunne ske ved, at Stationen rekvirerer sit Tilskud hos vedkommende større Station, saaledes at det i Lighed med, hvad der nu finder Sted mellem Stationskasser og Godsekspeditørernes Kasser, bliver et Mellemværende mellem de lokale Kasser, dog selvfølgelig med øjeblikkelig Indberetning derom til Distriktets Bogholderi, medens man for de større Stationers Vedkommende (med Bankforbindelse) foreslaar følgende Ordning, der med Tilfredshed er praktiseret hos Postvæsenet:

Naar Stationen mangler Penge, udskriver den en Rekvisition til Distriktsbogholderiet med Motivering af Nødvendigheden, indleverer Rekvisitionen tillige med Prima- og Sekundakvitteringer (og eventuelt frankerete Konvolutter) til Banken og erholder Tilskuddet udbetalt. Banken erholder da af Generaldirektoratet daglig Approbation paa de foretagne Udbetalinger, hvorhos den sender den ene af Kvitteringerne til Distriktets Bogholderi, og selv beholder den anden. Der maa selvfølgelig af Distriktschefen eller Generaldirektøren fastsættes en Maksimumsgrænse for de Beløb, som Stationerne paa denne Maade uaproberet kunne uddrage. Den ommeldte Fremgangsmaade vil yderligere lette Distriktskassernes Arbejde og kan bidrage til, at Kassebeholdningen ikke decentraliseres, og selv om Statsbanerne herved skulde opnaa en noget mindre Renteindtægt af Bankbeholdningerne, ville de Fordele, denne Nyordning frembyder, langt opveje dette Tab.

Med Hensyn til Stationernes Regnskabsaflæggelse bemærkes følgende:

Den foran ommeldte daglige Færdselsrapport indeholder omtrent fuldstændig Specifikation af Indtægter og Udgifter; denne Rapport indsendes til Revisionen til Hjælp ved Skøn over Kassernes daglige Tilstand, Beholdningernes Størrelse o. l., men den bogføres ikke; til dette Brug indsender Stationen en maanedlig Regnskabsoversigt over Indtægter og Udgifter med fuldstændig Specifikation over Personbefordringsindtægterne og Indtægterne ved Gods- og Kreaturbefordringen, ved Telegrammer o. l., og disse Maanedsregnskaber rekapituleres og bogføres. Udvalget anser den daglige Færdselsrapport for overflødig, i hvert Fald i sin nuværende Indretning og med det nuværende Omfang, og man henstiller — til Dels ogsaa for at spare Stationspersonalet for det dermed forbundne daglige Arbejde — at den, saafremt der desuagtet skulde ønskes daglig Indberetning, indskrænkes til at blive en Oversigt over:

Beholdning fra foregaaende Dag	
Indtægter ved Personbefordring	
— — Godsbefordring	
Andre Indtægter	
Udbetalt Efterkrav	
Andre Udgifter, udbetalt ifølge vedlagte Kvitteringer	
Indsat i Bank	
Beholdning	

eller maaske snarere:

Beholdning fra forrige Dag.....
 Indtægt i alt.....

Udbetalt ifølge vedlagte Kvitteringer.....
 Beholdning.....

Da der forestaar Udbetalinger til Beløb
 og Indtægter kun forventes til Beløb

vil Stationen rekvirere Tilskud hos Bank for..... Kr.

Den maanedlige Indberetning forekommer Udvalget at være specificeret for stærkt, navnlig hvad angaar Godsbefordringens Indtægter; det maa nemlig erindres, at det ikke alene er selve Stationspersonalets Arbejde, der bliver forøget ved for vidt dreven Specification, men tillige Bogholderiets, Revisionens og statistisk Kontors Arbejde, Trykkerarbejde o. l., og man henstiller, at der i Statsbanerne arbejdes hen mod en Indskrænkning paa dette Omraade.

Naar det, som foran omtalt, foreslaas, at Stationerne selv skulle udfærdige Lønnings- og Pensionskvitteringer, vil der være at indrette en Gang for alle ved hver Station et Lønnings- og Pensionshæfte, hvortil Revisionen da har fuldstændig tilsvarende Eksemplar, og paa Basis af hvilket Stationen udfærdiger Lønningslister o. l. til maanedslønnede. Paa samme Maade indrettes Lister over andre faste Udgifter og Indtægter ved hver Station, paa Grundlag af hvilke Stationen respektive udbetaler og opkræver saadanne i sammes Nærhed faldende Beløb, der nu anvises fra Regnskabsafdelingen.

Stationerne skulde ikke have direkte Regnskabsafreggelse til Hovedbogholderiet, men udelukkende til Distriktets Bogholderi.

Selv om man nu ogsaa ved den foreslaaede Ordning med faste Udbetalingsordrer vil komme til at paalægge Stationerne et Merarbejde, maa det dels erindres, at disse faa noget Ækvivalent derfor i Færdselsrapportens Bortfalden, dels maa det vistnok indrømmes, at Stationerne allerede med den bestaaende Ordning vilde kunne præstere det ommeldte Merarbejde.

Regnskabsføringen og Kasseforretningerne i Distrikterne.

Udvalget foreslaar følgende Ordning af Distrikternes Regnskabsvæsen: Trafikindtægterne indgaa i Regnskabet paa den angaaende Stationsregnskaberne nærmere omtalte Maade, at Stationerne dels indsende Kvitteringer for at have indsat Indtægterne paa Banernes Bankkonti (altsaa for Hovedbogholderiets Regning), dels indsende Kvitteringer for Udbetalinger efter de dertil bemyndigede Embedsmænds Anvisninger. For de første Indbetalingers Vedkommende debiterer Distriktsbogholderiet altsaa en Konto

for Mellemværendet med Hovedbogholderiet, og for de sidstes Vedkommende debiteres de respektive Udgiftskonti, medens Stationerne i begge Tilfælde krediteres for de indsendte Beløb paa Interimskonti, indtil deres Maanedesregnskaber ere indkomne. Stationerne forudsættes at ville faa staaende Ordre til at udbetale og modtage alle faste Beløb for Lønninger, Pensioner, Understøttelser, Lejebeløb, Forpagtningsafgifter o. a., saaledes at Distriktsbogholderiet undgaar den regelmæssig tilbagevendende Anvisning af disse Beløb. Med Hensyn til de Udgifter, der falde ind under Trafikinspektørernes, Baneingeniørernes og Maskiningeniørernes Omraade, tænker man sig det bedst ordnet saaledes, at disse Embedsmænd, der med selvstændigt Ansvar administrere respektive Trafik-, Bane- og Maskinafdelingens Budget i de enkelte Sektioner og Distrikter, faa Ret til paa eget Ansvar, og uden at Regninger og Lønningslister osv. have været forelagte nogen Revision, at anvise disse Regninger og andre Udgifter til Udbetaling paa Distriktskassen eller — for alle mindre Beløbs Vedkommende — paa Stationskasserne, ved at Regningen paa et iøjnefaldende Sted forsynes med Kontering og ved Paategning paa selve Regningerne o. a. Bilag, at »Beløbet anvises til Udbetaling ved N. N.Kasse«, saaledes at alt unødvendigt Skriveri ved særlige Anvisningers Udfærdigelse og Kopiering osv. undgaas, dog at der samtidig med Anvisningen, for saa vidt det er nødvendigt, tilstilles Leverandørerne, f. Eks. paa trykte Brevkort, en kort Meddelelse om, at hans Regning er anvist til Udbetaling ved N. N.Kasse. Udvalget anser det dog for nødvendigt, at alle Regninger o. l. attesteres, foruden af Sektionschefen, af en højerestaaende Embedsmand, der bevidner, at Varerne ere modtagne og kontraktmæssigt leverede, ganske som det allerede nu finder Sted, og man maa anbefale, at det i saa stort Omfang som muligt til Lettelse for Revisionen indføres, at alle Regninger opføres paa Blanketter, udfærdigede af Statsbanerne selv, og paa hvilke der afsættes Plads paa iøjnefaldende Sted til Kontering, Attester o. l. Man anser det ufornuddent at indrette Bogholderi ved Sektionerne, kun maa der naturligvis finde Noteringer Sted, saa at Sektionschefen til enhver Tid kan se, hvor meget der er forbrugt paa den af ham administrerede Del af Budgettet.

Med Hensyn til Stationernes Udbetaling af Lønninger til Banearbejdere tænker man sig, at der vil kunne etableres et Indberetningssystem mellem Kolonneformændene og den nærmest liggende Station, paa Basis af hvilket Stationen udfærdiger Lønningslisterne hver 14. Dag, udbetaler Beløbene under Overbanemesterens Attest og indsender Lønningslisterne til Distriktsbogholderiet som Remisse. Listerne over Materialeforbruget bør formentlig som nu føres af Kolonneformændene, men ved Maanedens Udgang indsendes til Distriktsbogholderiet, der sammenarbejder dem for hele Distriktet. Udvalget finder, at Udgifterne til Banernes Bevogtning og Vedligeholdelse ere specificerede i for høj Grad, og det ovenstaaende Forslag vilde blive lettere gennemførligt, dersom disse Udgifter bleve sammentrængte i enkelte Grupper. Det vil derhos formentlig være hensigtsmæssigt, om Lønningerne til Banearbejderne opføres paa en for disse fælles Lønningskonto.

Naar alle Trafikindtægterne saaledes som nævnt indkomme til Distriktsbogholderiet i Form af Bankkvitteringer eller kvitterede Regninger for Udgifter, og de fleste af Distriktets Driftsudgifter anvises af de dertil bemyndigede Embedsmænd til Udbetaling ved Stationskasserne, vil det ses, at Distriktskassernes Arbejde vil blive meget begrænset, og Udvalget nærer derfor ingen Betænkelighed ved at foreslaa Kasserne satte i Forbindelse med Bogholderiet, saaledes at Kassekontrollen bortfalder og Kassernes Kvitteringer i Stedet for i Kassekontrollen noteres alene i Bogholderiet for at have forbindende Gyldighed for Statsbanerne. Bogholderiet bliver lettet for saa godt som al Anvisning af Beløb, saaledes som det nu finder Sted, og dets Arbejde vil i Hovedsagen blive: i Maanedens Løb at

bogføre de successivt indkommende Kvitteringer fra Stationerne for Bankindbetalinger, at bogføre og foranledige udbetalt de større Udgiftsregninger, som de anvisningsberettigede Embedsmænd ikke finde det praktisk at anvise til Udbetaling ved Stationskasserne, at bogføre de Leveringer af Kul, Olie o. l., som indkøbes fælles for alle Distrikter, og disse Beholdningers Fordeling til de enkelte Værksteder og Depoter i Distriktet samt ved hver Maanedes Udgang at samle samtlige fra Distriktets Stationer indgaaede Maanedesregnskaber til et Hovedregnskab for Distriktet og endelig uddrage et Maanedesregnskab af Distriktets Bogholderi, der, bilagt med samtlige Bilag, indsendes til Hovedbogholderiet til Notering.

Som det fremgaar af det foran udviklede, vilde Distrikternes løbende økonomiske Mellemværende med Hovedbogholderiet blive: *de* daglig af Stationerne paa Statsbanernes Bankkonti Landet over indsatte Beløb, *de* Uddrag, der gøres paa samme Bankkonti, naar Stationerne mangle Kontanter til Dækning af Lønningslister eller Regninger, *de* Beløb, som Distriktscheferne selv uddrage af Statsbanernes Bankkonto ved Distrikternes Hovedsæder til Dækning af Udgifter, der falde ved Distriktskasserne — man forudsætter, at der med den udstrakte Myndighed, der tænkes tillagt Distriktscheferne, følger Ret til at hæve meget betydelige, men dog begrænsede Beløb paa Statsbanernes Bankkonti — *og de* Mellemværender, der opstaa mellem Distrikterne og de fælles Varebeholdningers Administration, og disse Mellemværender udlignes da ved hver Maanedes Udgang, naar Distriktsregnskaberne indgaa, saaledes at Hovedbogholderiet vil være i Stand til at opføre Statsbanernes Overskud i Maaneden, for saa vidt angaar de paa denne Maade berørte Driftskonti.

Afdelingernes Regnskabsaflæggelse m. v.

Udvalget maa finde det overflødigt, at der aflægges særlige Regnskaber af Trafik-, Bane- og Maskinafdelingen. De egentlige Regnskaber vedrørende disse Afdelinger maa kunne føres af Regnskabsafdelingen, hvorimod de nævnte tekniske Afdelinger maa kunne indskrænke sig til at foretage de nødvendige Budgetnoteringer.

Med Hensyn til

Statsbanernes tre Hovedværksteder

stiller Forholdet sig dog anderledes. Udvalget foreslaar, at der for hvert af disse indrettes et fuldstændigt moderne Fabriksbogholderi med alle de hertil nødvendige Driftskonti, — tilnærmelsesvis de samme, der allerede nu findes opførte paa Finanslovens § 2. A. I. B. 4. a., men indrettede paa en mere forretningsmæssig Maade, hvortil der formentlig til sin Tid bør søges fornøden sagkyndig Vejledning — med Regnskab for udestaaende Fordringer og Gæld, Varebeholdninger osv. og saaledes, at Værkstederne selv indkræve og afregne alle Arbejder for fremmede og for andre Statsbaneomraader. Ligeledes foreslaas oprettet en Kasse i Forbindelse med hvert Bogholderi paa samme Maade som ved Distriktsbogholderiet. Ligesom foran omtalt med Hensyn til Stationerne bør der ogsaa ved Centralværkstederne indrettes Personallister over alt maanedslønnet Personale, paa Grundlag af hvilke der maanedlig udskrives Lønningslister, efter hvilke Udbetaling sker ved Værkstedernes Kasse, der ogsaa betaler Regninger for Leverancer til Værkstederne.

Bogholderiet foreslaas indrettet saaledes, at det paa Ordre-Numre for hvert enkelt større Arbejde kan ses, hvad der hertil er medgaaet af Materiale, Løn og — i Modsætning til den nuværende Ordning — tillige saaledes, at disse Ordre-Numre, naar Arbejdet er færdigt,

belastes for en ad regnskabsmæssig Vej fikseret Andel i Værkstedernes Generalomkostninger (Administrationsomkostninger, Bygnings- Maskin- og Værktøjsvedligeholdelse, Drivkrafts-, Brændsels-, Belysnings- og andre Udgifter, derunder ogsaa de fornødne Beløb til Amortisation), saaledes som det tildels allerede nu finder Sted ved Arbejder for fremmede. Disse Andele i Generalomkostningerne bringes altsaa overalt i Anvendelse, saaledes at den samlede Sum deraf i Budgetregnskabet fradrages Værkstedernes samlede Udgifter og ikke, som nu Tilfældet med Hensyn til Arbejder for fremmede, optages blandt Indtægterne (Finanslov § 2. A. I. A. 11: »Overskud af Arbejder, der ikke vedkomme Statsbanerne eller Statsbanernes Drift«), altsaa saaledes at kun den eventuelle Forskel mellem samtlige Generalomkostninger og de paa denne Maade atter dækkede Andele af disse opføres paa Værkstedernes Konti i Regnskabet. Det maa endvidere — uden at man her nærmere skal komme ind paa det detaillerede Bogholderi — anbefales, at alle Arbejder, der udføres baade for egen og for fremmedes Regning, ikke som nu optages i Budgetregnskabet ved hver Lønningsafregning for Lønudgifternes Vedkommende og ved Maanedens Udgang for Materialeforbrugets Vedkommende, uden Hensyn til om Arbejderne ere afsluttede, men saaledes at de kun føres til Last for Driftens Konti og for fremmede, naar det paagældende Arbejde er afsluttet, og da med Materiale + Løn + Andel i Generalomkostninger; de ikke afsluttede Arbejder optages som »Paabegyndte Arbejder« med Materiale + Løn (men uden Andel i Generalomkostninger) sideordnet med Varebeholdninger o. l. Man vil paa denne Maade naa til et nøjagtigt Indblik i, hvorledes de egne Driftskonti (væsentligst Driftsmateriellets Vedligeholdelse og Vedligeholdelse af Værktøjsmaskiner o. l.) i Virkeligheden stille sig, og dette Arbejde vil det være muligt at organisere aldeles forretningsmæssigt med tilnærmelsesvis det samme Regnskabspersonale, der nu findes i Værkstedernes Kontorer.

Udvalget maa yderligere lægge Vægt paa, at der vedrørende de ved Værkstederne indrettede Metalstøberier indrettes mere forretningsmæssig Regnskabsføring. Disse Støberier fabrikere nu for en meget væsentlig Del Lagergenstande til senere Forbrug, og disse Genstande indgaa paa Lageret alene med Værdien af det til Genstandene medgaaede Raamateriale + Arbejdsløn til Fremstillingen; det vil let ses, hvor fejlagtig Billedet bliver af Udgifterne til Driftsmateriellets Vedligeholdelse, naar en Del af Vareforbruget optages til denne Pris og en anden til Indkøbsprisen, rent bortset fra, at man ikke er i Stand til at se, om de i Smelterierne fremstillede Genstande ikke billigere kunde købes hos fremmede, eller om det overhovedet kan betale sig at drive Støberierne, eller de hellere burde nedlægges.

Angaaende Værkstedsmagasinerne skal man bemærke, at det anses for rettest, at Indkøbene til disse henlægges direkte til Hoved-Materialforvaltningen, saaledes som denne foran er foreslaaet ordnet. Regnskabet med Materialeforbruget og det øvrige »Penge«regnskab bør ikke som nu holdes adskilt i Værkstedesregnskaberne, men sammenarbejdes fra Grundnoteringerne og til Arbejderne ere færdige. Man finder det uheldigt, at der ikke findes en Materialhovedbog, der er specificeret saa yderligt som muligt, saa at det til enhver Tid er muligt ved Hjælp af denne at kontrollere Af- og Tilgangen ad regnskabsmæssig Vej og ved Aarsoptællingen at sammenligne Bøgenes Udvisende med det faktisk tilstedeværende Antal (Stk., kg, Dus.); ved det nuværende Materialregnskab er Materialbetegnelsen alt for stærkt sammentrængt i Grupper, f. Eks. »Forarbejdet Smedejern 30,000 kg à 32 Øre«, »Skruer, Stifter, Søm o. l. af Jern 5,000 kg à 48 Øre« osv. Det vil let ses, at Materialeforbrugets bogførte Værdi bliver alt for vilkaarlig, naar der benyttes en Fællespris for en Gruppe af Varer, hvoraf enkelte Stykker have ganske forskellig Pris fra andre. Dels for at opnaa den nøjagtige Værdi af Vareforbruget i hvert enkelt Tilfælde og dels for at kontrollere, at Afgangen paa de enkelte Varesorter sker i

forretningsmæssigt Øjemed, maa man anbefale, at Materialregnskabet gøres mere detailleret, og man maa finde det forkasteligt, at Materialeindkøb eller Overførsel fra egne Lagere straks belastes de Driftskonti, paa hvilke Varerne skulle anvendes, naar de først succesivt forbruges i Løbet af et længere Tidsrum; det vil aabne Mulighed for en ganske vilkaarlig Udnyttelse af Budgetkonti, naar vedkommende Kontis Budgetsummer maaske ellers ikke ville blive fuldt benyttede. Saaledes er der, som foran ommeldt, ved Centralværkstederne oprettet Værkstedsdepoter i selve Værkstederne for at fremme den stadige Udlevering af Smaamaterialier til Brug i Værkstederne, men Værdien af disse Værkstedsdepoter, der ikke er ubetydelig, bliver straks paaført den eller de Budgetkonti, hvortil Materialierne skønsmæssigt skulle anvendes ved successiv Udlevering til Haandværkerne. Det samme finder Sted ved Depoterne i Provinserne for alle de Materialier og Værktøj, der udleveres til disse, alene med Undtagelse af Kul og Olie, over hvilke der føres nøjagtigt Regnskab. Det ses vel, at det er nødvendigt at udstykke Lageret til disse Værksteds- og Provsdepoter, men Udvalget maa fastholde Nødvendigheden af, at der med disse Lagere indføres en nøjagtig Kontrol, saaledes at der kun udleveres af Lagrene mod Rekvisitionssedler fra Jernbanens dertil bemyndigede Haandværkspersonale, og at det ved et saa simpelt som mulig indrettet Noterings- og Indberetningssystem reguleres uge- eller maanedsvi ganske som nu med Hensyn til Kul- og Olieforbrug.

I Tilslutning til det foran udviklede skal man med Hensyn til selve den praktiske Indretning af Bogføringen *saavel i Hovedbogholderiet som i Distriktsbogholderierne*, bemærke følgende:

Naar væsentlige Dele af det nuværende Hovedbogholderi lægges ud til Distriktsbogholderierne, vil Betydningen af, at den hele Bogføring er saa simpelt indrettet og saa let overskuelig som muligt, i væsentlig Grad forøges; man maa derfor lægge megen Vægt paa, at Øjeblikket, da den nye Ordning eventuelt gennemføres, benyttes til Gennemførelse af alle praktiske Reformer, som muliggøre, at Bogføringen kan ske med Anvendelse af det mindst mulige Personale, og at der fra Distrikterne hurtigt kan meddeles Hovedbogholderiet overskuelige og let anvendelige Regnskabsuddrag til Brug ved Affattelsen af de fuldstændige Regnskabsoversigter.

Sluttelig bemærkes, at den nærmere Indretning og fremtidige Føring af Regnskabsvæsenet saavel i Distrikterne som i Værkstederne, for at der kan opnaas et ensartet System, bør foregaa under Vejledning af Hovedbogholderiet — om fornødent med særlig sagkyndig Assistance udefra.

2. Statsbanernes Takster.

Da Statsbanernes Takster nylig have været Genstand for Revision, jfr. Lov Nr. 99 af 13. Maj 1911 om Ændringer i Statsbanernes Takster, har man anset almindeligere Takstspørgsmaal som liggende udenfor Udvalgets Omraade; i særlig Grad har man anset dette for gældende med Hensyn til saadanne Omraader, som have været Genstand for Ordning ved nysnævnte Lov. Hensigten med Loven var som bekendt at tilvejebringe et større Udbytte af Statsbanedriften, og Resultatet af Udvalgets Virksomhed er tænkt i saa Henseende at skulle danne et Supplement til oftnævnte Lovs Bestemmelser. Udvalget maa desuden lægge Vægt paa, at Statsbanernes Takster ikke for ofte blive

Genstand for gennemgribende Forandringer, dels af Hensyn til Bekostningen ved saadanne Ændringers Gennemførelse, dels for at der i hvert Tilfælde kan opnaas Erfaring til fuldstændig Bedømmelse af Taksternes Virkninger. Paa Foranledning af Henvendelser, Udvalget har modtaget, har man dog ment at burde henlede Opmærksomheden paa et enkelt herhen hørende, iøvrigt næppe meget betydeligt Spørgsmaal, nemlig om, hvorvidt det maatte være ønskeligt, at der blev truffet Foranstaltning til at forebygge, at rejsende Kommissionærer, der paatage sig at besøge Ærinder i de større Byer for Beboerne andre Steder, ved at medtage større Mængder af Stykgods i Personvognene, opnaa at faa dette befordret fragtfrit over Statsbanerne. Udvalget har søgt Oplysning om, hvorledes man ved forskellige Privatbaner søger at modvirke saadanne Forhold. Kommissionærene rejse almindeligvis paa Abonnementskort, hvorved de opnaa en særlig billig Befordring. Privatbanerne gaa da enten den Vej kun at udstede Abonnementskort til Børn og unge Mennesker, eller de udstede vel Kort ogsaa til voksne Personer, men da paa den Betingelse, at de paa-gældende opgive, i hvilken Hensigt Rejserne skulle foretages, idet Banerne forbeholde sig at nægte at udstede Kort, naar der skønnes at være Fare for, at saadanne ville blive misbrugte til Opnaaelse af gratis Godsbefordring. Udvalget henstiller til Overvejelse, om en lignende Fremgangsmaade som den sidst ommeldte maatte kunne bringes til Anvendelse ved Statsbanerne, eller om andre tjenlige Foranstaltninger kunde iværksættes.

Hovedgrundlaget for Statsbanernes Beregning af Godsfragterne er Vægten af det befordrede Gods, og det er derfor af Vigtighed, at Angivelsen af Vægten i hvert enkelt Tilfælde er rigtig, da en for lav Vægtangivelse medfører, at Statsbanerne ikke opnaa den fulde Takst for det befordrede. Det vil saaledes ses, at en virksom Kontrol fra Banernes Side paa dette Omraade er af Betydning. Fra Generaldirektionen for Statsbanerne har Bilag 57. man indhentet den som *Bilag 57* aftrykte Skrivelse af 18. Maj 1912, indeholdende Oplysning om Fremgangsmaaden ved Bestemmelse af Vægten af det over Banerne befordrede Gods og om Kontrollen med Rigtigheden af Vægtopgivelserne. Man henstiller til Overvejelse, at der, hvor det viser sig hensigtsmæssigt, paa Statsbanestationerne søges tilvejebragt mere Vejningsmateriel til Gennemførelse af en mere effektiv Kontrol, jfr. Udvalgets Udtalelser foran Side 48, 3die Stk. i. f.

Til foranstaaende ønsker *Medlem af Udvalget, Konsul Cloos* at knytte følgende Betragtninger:

Vedrørende *Havnebanetaksterne* giver det bestaaende Forhold Anledning til idelig tilbagevendende Klager, fordi der i Konkurrencen mellem visse Havnebyer gør sig den Ulighed gældende, at Benyttelsen af Havnespor for de til Viderebefordring med samme Administrations Bane bestemte Vognladninger ere afgiftsfri nogle Steder — saasom paa Statsbanestationen Kallundborg og paa adskillige fyenske Privatbanestationer — hvorimod der i de konkurrerende Byer maa betales Havnebaneafgifter.

Det er at forudse, at disse Klager ikke ville forstumme, forinden der tilvejebringes Lighed paa dette Omraade. Kunde dette ske ved, at Staten, foruden at etablere Havnebaneafgift paa sin egen Station Kallundborg, samtidig foranledigede de fyenske Privatbaner til overalt at indføre Havnebanetakster af samme Størrelse som Statsbanernes, da vilde Opgaven, at tilvejebringe den nu savnede Lighed, jo paa denne Maade kunne løses.

Viser denne Vej sig imidlertid ufarbar, da bør Ligheden tilvejebringes ved en total Afskaffelse af Havnebaneafgifterne. Indtægterne ved disse bleve ved den sidste Reform af Statsbanernes Takster nedsatte til en Kvart Million; men for at tilvejebringe retfærdigere Konkurrenceforhold overfor sine Kunder kunne Statsbanerne forsvare at give

Afkald paa denne Indtægt, især da bemeldte sidste Takstreform viser sig at give en betydelig Forbedring i de økonomiske Resultater af Banernes Drift.

Dette, at betragte Havnesporene som integrerende Dele af Stationernes Spornet, hvis Forrentning, Vedligeholdelse og Drift skal betales gennem de almindelige Takster for Godsets Transport, er en kulant, forretningsmæssig Nutidsopfattelse, som i stigende Grad vinder Terræn, og som derfor ogsaa baade kan og bør accepteres af de danske Statsbaner.

Udvalgets Flertal skal i Anledning af det saaledes udtalte vedrørende Havnebanetaksterne næst at henlede Opmærksomheden paa, at [der ikke findes nogen egentlig Havnebane ved Kallundborg, bemærke, at det formentlig maa ligge udenfor Omraadet for Udvalgets Virksomhed at give Anvisning paa Ændring af Privatbaners Takster.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Ophævelse af Statsbanernes Havnebanetakster skal Flertallet henvise til, at dette Spørgsmaal nylig har været rejst overfor Lovgivningsmagten (jfr. Rigsdagstidende for 1910—11, Tillæg B. Sp. 2367 og 2385—86) med det Resultat, at Havnebanetaksten ved Lov Nr. 99 af 13. Maj 1911 § 1, Nr. 7 er gjort ensartet de forskellige Steder og nedsat med ca. 50 pCt. Under disse Forhold maa Udvalgets Flertal anse det ommeldte Spørgsmaal som bortfaldet i hvert Fald for Tiden.

III. Statsbanernes Forhold til Told-, Post- og Telegrafvæsenet.

III. Statsbanernes Forhold til Told-, Post-
og Telegrafvesenet.

Fra Statsbanernes Side præsteres over for Told-, Post- og Telegrafvæsenet forskellige Ydelser, for hvilke de paagældende Etater til Dels yde utilstrækkeligt eller i nogle Tilfælde endog slet intet Vederlag, hvorved Statsbanernes Regnskaber belastes med Udgifter, som i Virkeligheden ere Banerne uvedkommende, men vedrøre andre Etater. Dette særegne og unaturlige Forhold har sin Oprindelse derfra, at en væsentlig Part af de nuværende Statsbaner, nemlig de fleste af de sjællandske, ere anlagte af og oprindelig drevne af private. I Jylland og paa Fyn have de ældre Stambaner, der ere tilvejebragte ved Statsmidler, ganske vist fra første Færd været drevne af Staten; men oprindelig var det Tanken, at de skulde have været drevne af et privat Selskab, jfr. Lov af 10 Marts 1861 § 6, og i en under 18. Marts 1861 allerhøjst approberet Kontrakt mellem den daværende Indenrigsminister og Sir Samuel Morton Peto, Thomas Brassey og Edward Ladd Betts om Anlæg og Drift af vedkommende Jernbaner blev derfor med Hensyn til Forholdet til Told-, Post- og Telegrafvæsenet optaget lignende Bestemmelser som de, der sædvanligvis optages i Eneretsbevillinger til Anlæg og Drift af private Jernbaner.

Til Belysning af Forholdene vil det som Følge af det anførte være fornødent at meddele, hvilke de paa vedkommende Omraader for private Jernbaner gældende særlige Bestemmelser ere, og hvori de ere begrundede. Herom skal oplyses følgende:

De herhen hørende særegne Bestemmelser, som pleje at optages i Eneretsbevillinger til Anlæg og Drift af private Jernbaner, ere:

1. Bevillingshaverne skulle efter Ministerens nærmere Bestemmelse vederlagsfrit tilvejebringe de til Banens første Anlæg fornødne Lokaler for Told-, Post- og Telegrafvæsenet. For senere Forandringer eller Udvidelser af Lokalerne, som maatte blive paalagte Bevillingshaverne, skulle de derimod nyde en passende Godtgørelse efter Ministerens Bestemmelse.

2. Bevillingshaverne skulle til enhver Tid være underkastede Ministerens Forordringer med Hensyn til Afgivelse og Indretning af Vogne for Brev- og Pakkeposten. For Posternes Transport nyde Bevillingshaverne Godtgørelse efter en af Ministeren fastsat Takst*).

Med Hensyn til de nævnte Bestemmelsers Begrundelse skal oplyses:

Angaaende Forholdet til *Toldvæsenet* blev det i § 24 i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840 angaaende de Betingelser, under hvilke enkelte Personer eller private Selskaber kunde vente, at Anlæg af Jernbaner til Forbindelse af Nordsøen og Østersøen igennem Hertugdømmet Slesvig og Hertugdømmet Holsten vilde blive tilstedte, bestemt:

»De almindelige Lovforskrifter om Erlæggelse af Ind- og Udførsels- samt Transittolds Erlæggelse blive ogsaa anvendelige paa de Varer, der transporteres paa Jernbanen.

*) Ifølge Praksis en lavere Takst end den almindelige for Godsbefordring.

Men for saa vidt muligt at undgaa Standsning af Færdselen paa Jernbanen, skal Toldkontrollen paa muligste Maade simplificeres«. Med denne Bestemmelse kan sammenholdes Kundgørelse af 15. Marts 1845 vedrørende Roskildebanen, § 14: ».... og vil Selskabet derhos have at underkaste sig de nærmere Foranstaltninger, som det maatte findes nødvendigt, til Told- og Konsumtionsvæsenets Tarv, at træffe«.

Til Opfyldelse af disse Bestemmelser blev det erkendt nødvendigt ved større Jernbanestationer og Forbindelsesstationer med Udlandet at indrette Toldlokaler paa eller ved selve Jernbanestationerne, se saaledes kgl. Resolution af 30. Maj 1845 angaaende Approbation af Linien og Byggeplanen for Roskildebanen: »at Selskabet, forinden Opførelsen af Bygningerne ved de respektive.... Stationer paaabegyndes, vil have til Vor nærmere allerhøjeste Approbation at indsende fuldstændige Planer og Tegninger over Bygningernes Fordeling og Indretning, hvorved det navnlig maa godtgøres, at de for Told- og Konsumtionsvæsenet fornødne Lokaler ere disponible....«.

Med Hensyn til Lokalernes Montering, Opvarmning, Belysning og Renholdelse hedder det dernæst i kgl. Resolution af 28. Maj 1847 angaaende Approbation paa Bygningerne ved Roskildebanens Stationer ved København, i Valby og i Roskilde.

».... at Selskabet forpligtes til at forsyne de for Told- og Konsumtionsvæsenet bestemte Lokaler med fornødent Inventarium samt at bekoste disses Opvarmning, Belysning og Renholdelse«.

I den til Grund for denne Resolution liggende Forestilling er der af den kgl. Jernbane-Kommission som Begrundelse for Indstillingen udtalt:

»Da imidlertid Indretningen af oftnævnte Lokaler ene er nødvendiggjort ved Jernbanens Anlæg, ligger det allerede i Forholdets Natur, at Selskabet maa være forpligtet til at sætte og holde disse Lokaler i saadan Stand, at Toldvæsenet, uden forøget Udgift, kan benytte dem....«.

Angaaende Forholdet til *Postvæsenet* hedder det i § 25 i Bekendtgørelsen af 18. Maj 1840: »Til Befordring af Breve, Aviser og Postgoods tilligemed den Postbetjent, der maatte medfølge, have Entreprenørerne paa deres Bekostning at indrette en særskilt Vogn, der stedse bør holdes i vedbørlig Stand.

Postvæsenet forbliver det udelukkende forbeholdt at befordre Breve og Aviser paa Jernbanen, hvilken Befordring af Entreprenørerne bør gives uden Betaling, og hvorom de nærmere Bestemmelser senere ville blive fastsatte.

Desuden skal Postgoods indtil en Vægt af 600 Pund uden Betaling beforders i enhver Retning paa Banen hver Dag, eller naar Banen ikke skulde blive afbenyttet dagligt, da hver Gang saadant sker. For Overvægt af Postgoods vil den tariffmæssige Betaling for Banens Afbenyttelse blive erlagt. I Tilfælde af en Standsning i Banens Brug have Entreprenørerne uden Godtgørelse at sørge for Postsagernes hurtigst mulige Viderebefordring«.

I Jernbanekommissionens Forestilling, som ligger til Grund for den kgl. Resolution af 12. Maj 1840 angaaende Udfærdigelse af fornævnte Bekendtgørelse, hedder det med Hensyn hertil bl. a. følgende:

»De Fordele af anden Art, som bør tilsikres Postforvaltningen, forekom ogsaa Kommissionen at danne en passende Erstatning for de Tab, som Postkassen maatte lide derved, at Personbefordring gennem Postetablissementerne vel for største Delen vil bortfalde langs med Jernbaneruten.....«*). Uagtet de ældste Bestemmelser vedrørende Jernbaners Anlæg saaledes intet indeholdt om Tilvejebringelse af Lokaler

*) „Auch schienen die der Postverwaltung anderweitig zuzusichernden Vortheile der Commission einen entsprechenden Ersatz für die Einbusse zu enthalten, welche die Postcasse durch die wohl grössten-theils wegfallende Personenbeförderung mittelst der Postanstalten längs der Route der Eisenbahn erleiden möchte....“.

for Postvæsenet, blev det dog — med den samme Begrundelse som for Toldlokalerne Vedkommende, nemlig den af Hensyn til Jernbanernes eget Tarv foreliggende Nødvendighed — allerede ved de allerførste Jernbaneanlæg bestemt, at Jernbanerne selv skulde bekoste Indretningen af de fornødne Lokaler for Postvæsenet, jfr. i øvrigt for det sjællandske Jernbaneselskabs Vedkommende den aldeles almindelige Bestemmelse i § 15 i Kundgørelse af 15. Marts 1845 (»Med Hensyn til Selskabets Forhold til Postvæsenet, vil samme have at underkaste sig de Bestemmelser, som nærmere maatte vorde fastsatte«).

Hvad endelig angaar Stillingen til *Telegrafvæsenet*, foreligger der ingen almindeligere Udtalelser til Forstaaelse af Forholdet; men Spørgsmaalet om Indretning af Lokaler m. v. er her af ringe Interesse, da Telegrafvæsenet ved Banestationer almindeligvis bestyres i Forbindelse med Postvæsenet, saa at selvstændige Krav sjældent fremkomme. I Tvivlstilfælde tør det derhos anses for en Selvfølge, at Forholdet til Telegrafvæsenet i det hele maa bedømmes aldeles som Forholdet til Post- og Toldvæsenet.

Hvad i øvrigt angaar de Jernbanerne paalagte Forpligtelser til *Indretning, Vedligeholdelse m. v. af Lokaler og Vognrum for de foran nævnte Etater*, vil det af de citerede Forestillinger ses, at de ere begrundede i to Hensyn, nemlig:

1) at Jernbanerne ikke uden nogen Erstatning bør kunne gøre Indgreb i bestaaende Statsinstitutioners Virksomhed og formindske disses Indtægter (Overflødiggørelse af Post-ruter), og

2) at Indretning og Vedligeholdelse m. v. af Lokaler paa Stationerne for vedkommende Statsmyndigheder, som alene eller i det væsentlige udkræves af Hensyn til Banerne selv og Befordringen paa disse, bør ske paa Banernes egen Bekostning.

Ud fra disse Begrundelser maa Jernbanernes Stilling til de fornævnte Statsmyndigheder i det hele bedømmes og ordnes. I Praksis pleje Forholdene at være ordnede saaledes:

a. *Lokaler* indrettes paa Stationerne for Jernbanernes Regning til Post-, (Telegraf-) og Toldvæsenet i det Omfang, som *den i Forbindelse med Jernbanedriften staaende* Post-, (Telegraf-) og Toldekspedition kræver. For saa vidt nogen af de paagældende Etater ved Stationerne ønsker indrettet større Lokaler eller opført større selvstændige Bygninger end Jernbanetrafikken udkræver, maa de saaledes foraarsagede yderligere Udgifter være Jernbanerne uvedkommende.

For Forandringer og Udvidelser af eksisterende Lokaler have Koncessionshaverne altid Krav paa Godtgørelse; men dennes Størrelse fastsættes af Ministeren og behøver derfor ikke fuldtud at svare til Bekostningen, hvorimod der kan tages lignende Hensyn ved Fastsættelse af Godtgørelsen, som gælde med Hensyn til Fordeling af Udgifterne ved Lokalerne første Indretning.

Med Hensyn til Lokalerne *Vedligeholdelse* gælde almindeligvis følgende Regler, jfr. for Statsbanernes Vedkommende de under 16. November 1869 (Jylland—Fyen) og 14. Oktober 1899 (Sjælland—Falster) approberede Regler:

Den ydre Vedligeholdelse af de ved Banestationerne indrettede Lokaler paahviler Jernbanerne, naar Lokalerne ere anbragte i de af Banen benyttede Bygninger, men derimod ikke, naar de findes i særlige Bygninger.

Den indre Vedligeholdelse af Lokaler, som ere anbragte i Jernbanernes Bygninger af *udelukkende Hensyn til den i Forbindelse med Jernbanen staaende Ekspedition*, paahviler Jernbanerne. Derimod er Vedligeholdelsen Jernbanerne uvedkommende, naar Lokalerne have en mere udvidet Bestemmelse, eller naar de ere anbragte i særskilte Bygninger.

Indsætning af ny Ruder i Lokalerne er dog i alle Tilfælde Banerne uvedkommende.

Med Hensyn til *Rengøring, Belysning og Opvarmning* gælde ikke ganske ensartede Regler. Toldlokaler, hvis indre Vedligeholdelse paahviler Jernbanerne, rengøres, belyses

og opvarmes ligeledes af disse. Derimod besørges saadant gerne af Postvæsenet (og Telegrafvæsenet) selv, hvor der findes selvstændige Lokaler til Postbesørgelsen, men af Jernbanerne, hvor denne foregaar i de til Jernbanepersonalet indrettede Kontorer.

b. *Postrum af nærmere bestemte Dimensioner i Banernes Vogne* stilles til Postvæsenets Raadighed til Befordring af Posten og det med denne rejsende Postpersonale.

De paagældende Vogne vedligeholdes af Banerne, medens deres Belysning, Opvarmning og indre Rengøring plejer at overtages af Postvæsenet.

For de ommeldte Præstationer ydes der af Postvæsenet Banerne en Godtgørelse efter en af Ministeren for offentlige Arbejder fastsat Takst.

Som nævnt ere lignende Forhold, som de foran beskrevne, ved Privatbanerne bestaaende, i stort Omfang ligeledes raadende ved Statsbanerne som Følge af en stor Del af disses oprindelige Bestemmelse for privat Drift. Det vil imidlertid let ses, at de givne Begrundelser for Indførelsen af de omhandlede særegne Forhold ved Privatbaner ikke med Føje kunne anføres for Tilvejebringelse eller Bevaring af tilsvarende Tilstande ved Statsbanerne. Den Omstændighed, at Staten selv anlægger en Jernbane og herved nødvendiggør en delvis forandret Drift af andre Statsvirksomheder, synes lige saa lidt at kunne begrunde, at Udgifter vedrørende disse Virksomheders Etablering og Drift paa vedkommende Steder belastes Statsbanerne som andre Statsforanstaltninger eller endog aldeles tilfældige Begivenheder, der nødvendiggøre lignende Forandringer i de ommeldte andre Statsvirksomheders Forhold. Statens forskellige Etater bør uden Tvivl hver især bære alle Udgifter til Indretning og Vedligeholdelse m. v. af ethvert Etaten vedrørende Etablissement. Dersom denne Grundsætning ikke fastholdes, vil Resultatet kunne blive det fuldstændig urigtige, at en af Statens Etater udelukkende har Indtægter, medens alle Udgifter vedrørende dens Virksomhed belastes andre Etater, hvis Regnskaber derigennem kunne komme til at udvise paafaldende ugunstige Resultater. Det maa efter det anførte erkendes, at der ved Statens Overtagelse til Drift af Jernbaner, som oprindeligt have været bestemte for Privatdrift, burde have været truffet forandrede Bestemmelser for de her omhandlede Omraader.

Til nærmere Belysning af de i de angivne Henseender for Tiden bestaaende Forhold ved Statsbanerne skal paa Grundlag af Erklæringer fra Generaldirektionen for Statsbanerne meddeles følgende Oplysninger:

I. Overladelse af Lokaler til Told-, Post- og Telegrafvæsenet samt Vedligeholdelse, Opvarmning, Belysning og Rengøring af saadanne Lokaler.

Paa Statsbanernes Stationer stilles forskellige Lokaler til Raadighed for Told-, Post- og Telegrafvæsenets tjenstlige Virksomhed. En stor Del af Lokalerne opvarmes, belyses og rengøres tillige af Statsbanerne.

Endvidere er der paa Statsbanernes Bekostning eller med Bidrag fra Statsbanerne opført en stor Del særlige Bygninger for andre Etater, alene for Postvæsenets Vedkommende ifølge foreliggende Beregning i alt for en Sum af ca. 190,000 Kr. Enkelte saadanne Bygninger vedligeholdes endog paa Statsbanernes Bekostning.

Endelig er der til Opførelse af saadanne Bygninger og i andet Øjemed af Stats-

banerne vederlagsfrit overladt andre Etater Arealer ved en Række Statsbanestationer, saaledes at Statsbanerne endog udrede forskellige Udgifter vedrørende saadanne Arealer.

For disse betydelige Ydelser til andre Statsinstitutioner faa Statsbanerne intet eller kun utilstrækkeligt Vederlag.

Der føres for Tiden Forhandling om en Forandring af disse Forhold, saaledes at hver Etat saa vidt muligt kommer til at bære de samme vedrørende Udgifter, idet der fra Statsbanernes Side stilles Krav om, at der for Lokaler, Bygninger og Arealer, som af Statsbanerne ere overladte andre Etater, svares passende aarlige Lejeafgifter, og at alle direkte Udgifter vedrørende Lokalerne, Bygningerne og Arealerne udredes af Brugeren. Saavidt det af de foreliggende, endnu ikke aldeles fuldstændige Beregninger fremgaar, vilde der ved en Gennemførelse af denne Fordring fra Statsbanernes til andre Etaters Udgifts-Budgetter overføres aarlig omtrent et Beløb af 100,000 Kr.

Udvalget maa for sit Vedkommende finde den ommeldte Fordring særdeles naturlig og rimelig, og man kan saaledes være enig i, at der tiltrænges en almindelig Regulering af de omhandlede Forhold, saaledes at der tilvejebringes en rationel Ordning, hvorved hver Statsinstitution kommer til at bære de den vedrørende Byrder derigennem, at Statsbanernes her omhandlede Ydelser til de andre Statsinstitutioner vederlægges med saadanne Beløb, som vilde kunne erholdes, for saa vidt Ydelserne præsteredes til private. Man vil herved opnaa, at Statsregnskabet giver det nøjagtigst mulige Billede af de forskellige Institutioners finansielle Udbytte, og at hver af disse i højere Grad opfordres til Økonomi, end Tilfældet kan være, naar Udgifter vedrørende en Institution belastes en anden.

II. Statsbanernes Befordring af Posten og Vederlaget herfor.

Oplysninger om, hvorledes Forholdet er ordnet med Hensyn til Statsbanernes Befordring af Posten, foreligge i de som *Bilag 58—59* aftrykte Skrivelser henholdsvis **Bilag 58-59.** af 27. April og af 14. August 1912 fra Generaldirektionen for Statsbanerne. Som det vil ses, foreligger der særlige Overenskomster mellem Postvæsenet og Statsbanerne, ved hvilke disse paatage sig mod nærmere fastsatte Vederlag at befordre Posten over Statsbanerne og de til disse hørende Færge- og Skibs-Forbindelser. Af *Bilag 59* vil ses, at Generaldirektionen for Statsbanerne anser de Vederlag, som ydes af Postvæsenet for Befordringen, for passende. Udvalget deler ikke denne Opfattelse, men maa finde, at Postvæsenets Vederlag til Statsbanerne for Befordringen bør forhøjes, saaledes at det kommer til at svare til de Vederlag, som gennemsnitlig opnaas ved Benyttelse af Vogne af lignende Udstyrelse i de paagældende Tog.

III. Statsbanernes og disses Tjenestemænds Besørgelse af Telegraf- og Postforretninger.

Til de fleste Statsbanestationer er henlagt en Del af den offentlige Telegram-befordring, og til adskillige af dem er endvidere knyttet Besørgelse af Postforretninger. Idet man om disse Forhold henviser til de Oplysninger, som foreligge i de som *Bilag 60—61* aftrykte Skrivelser med Underbilag henholdsvis af 9. og af 25. Juli 1912 fra Ministeriet for offentlige Arbejder samt i den som *Bilag 62* ligeledes aftrykte Skrivelse med **Bilag 62.** Underbilag af 22. August 1912 fra Generaldirektionen for Statsbanerne, skal man dertil føje følgende Bemærkninger:

a. Telegrambefordringen fra Statsbanestationer.

Som det fremgaar af den med Ministeriets Skrivelse af 9. Juli 1912, Bilag 60, fulgte Skrivelse af 12. Juni s. A. fra Generaldirektionen for Statsbanerne, er Bestyrelsen af Statstelegraf- og Statstelefonstationen i Gedser overdragen til Statsbanernes Stationsforstander sammesteds mod en aarlig Godtgørelse; men bortset fra dette enkelte Tilfælde er Forholdet i øvrigt det, at Statsbanerne som saadanne have paataget sig at lade deres Stationer deltage i den offentlige Telegrambefordring, saaledes at Besørgelsen af almindelige Telegrammer indgaar som Led i selve Jernbanestationstjenesten, uden at der ydes Banernes Tjenestemænd noget Vederlag for nævnte Arbejde. De nærmere Bestemmelser ere fastsatte i den som Bilag til Generaldirektionens fornævnte Skrivelse fulgte, den 17.—24. Februar 1905 mellem Statsbanerne og Statstelegrafvæsenet afsluttede Overenskomst med senere Tillæg, hvorefter alle de med Telegrafapparater forsynede Statsbanestationer, og efter nærmere Bestemmelse tillige Holdepladser, deltage som offentlige Telegrafstationer i den almindelige Telegrambefordring. Jernbanestationer paa de Steder, hvor ingen Statstelegrafstation findes, ere saavel Ankomst- som Indleveringsstation for Telegrammer, medens Jernbanestationer paa Steder, hvor der findes Statstelegrafstation, udelukkende ere Indleveringsstationer og kun modtage Telegrammer til Viderebefordring af Jernbanerejsende; dog modtage de paa Tider, hvor den stedlige Statstelegrafstation er lukket, Iltelegrammer ogsaa fra andre.

Statsbanernes Vederlag er fastsat saaledes, at de ved de førstnævnte Stationer beholde de af disse opkrævede eller til disse indbetalte Gebyrer for indenlandske Telegrammer, medens Gebyrerne for udenlandske Telegrammer og de for Semafortelegrammer opkrævede Beløb alle tilfalde Telegrafvæsenet.

De af Statsbanestationer af den sidst ommeldte Klasse opkrævede Gebyrer tilfalde almindeligvis Telegrafvæsenet; dog beholde Statsbanerne de for indenlandske Telegrammer betalte Gebyrer, naar Telegrammet ekspederes uden den stedlige Statstelegrafstations Medvirken, og i øvrigt naar Statstelegrafstationen ikke er etableret paa Banegaarden, og der ikke er telegrafisk eller telefonisk Forbindelse mellem denne og Statstelegrafstationen.

Den her ommeldte Ordning synes i det hele tilfredsstillende.

b. Statsbanetjenestemændenes Besørgelse af Postforretninger og Spørgsmaal om Ændring af de i saa Henseende bestaaende Forhold.

I Modsætning til, hvad der er Tilfældet med Hensyn til Telegrambefordring fra Statsbanestationer, have Statsbanerne som saadanne intet at gøre med Besørgelse af Postforretninger, hvorimod det er overdraget en stor Del af Statsbanernes Tjenestemænd (Stationsforstandere og Stationsmestre) at udføre saadanne Forretninger. Som det vil ses af den med Bilag 60 fulgte Skrivelse af 12. Juni 1912 fra Generaldirektionen for Statsbanerne, er Forholdet ordnet saaledes, at Stationsforstanderne (Stationsmestrene) ved Overtagelsen af de paagældende Stationer (Holdepladser) forpligtes til mod derfor nærmere fastsatte Vederlag at overtage Bestyrelsen af de Postforretninger, som af Jernbane- og Poststyrelserne maatte være eller blive bestemte til at forenes med vedkommende Statsbanestilling. For Tiden stiller det sig saaledes, at der er knyttet Udførelse af Posttjeneste til 229 Statsbaneekspeditionssteder (for største Delen mindre Landstationer og Holdepladser), nemlig:

Postkontorer	ved	15	Ekspeditionssteder,
Postekspeditioner	—	56	—
Brevsamlingssteder	—	152	— og
Brevkassetømning	—	6	—

For saa vidt den Tjenestemand, hvem Postforretninger ere overdragne, til Bestridelse af denne Virksomhed behøver Assistance, maa han selv af det ham tilstaaede Vederlag for Arbejdet udrede Lønning til saadan Assistance. Almindeligvis søger han da Assistancen hos de ham underordnede Statsbanetjenestemænd.

Siden Slutningen af Aaret 1896 er der paa i alt 35 Steder, hvor Postforretninger tidligere vare overdragne til Statsbanetjenestemænd, oprettet selvstændige Postekspeditioner uden for Statsbanestationerne paa vedkommende Steder, deraf i et enkelt Aar (1908) paa 24 Steder, idet dog Statsbanestationsforstandere paa 14 af disse Steder midlertidig fungere som Bestyrere af vedkommende Postkontorer. Paa 8 af de ommeldte Steder er der tillige opført særlige Postbygninger med en samlet Udgift af ca. 150,000 Kr. Den aarlige Merudgift, som ved samtlige de ommeldte Forandringer er paaført Postvæsenet (Statskassen), andrager ca. 35,000 Kr.

I den med Bilag 61 fulgte Skrivelse af 9. Juli 1912 fra Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet er gjort nærmere Rede for de Grunde, som have ledet til Bestemmelsen om Adskillelse af Jernbane- og Postforretningerne i de ommeldte Tilfælde, hvorhos det er oplyst, at der intet er til Hinder for, at Forretningerne enkelte Steder under forandrede Forhold atter kunne forenes, saaledes, f. Eks. i Nørre-Aaby.

I Slutningen af Skrivelsen oplyser Generaldirektoratet for Postvæsenet derhos, at Generaldirektionen for Statsbanerne for nylig har krævet en Forandring af Forholdene paa 17 Steder, hvor Postforretninger ere overdragne til Statsbanetjenestemænd. Hertil har bemeldte Generaldirektion i den som Bilag 62 aftrykte Skrivelse med Bilag af 22. August 1912 bemærket, at den Forandring, samme har ønsket, alene gaar ud paa at søge undgaaet, at Statsbanerne komme til at lønne den Assistance, som vedkommende Stationsforstandere behøve alene til Udførelse af Postforretningerne. Generaldirektionen fremhæver samtidig, at det saavel af Hensyn til Publikum som af Hensyn til Statskassen vil være at anbefale, at Jernbane- og Postforretningerne i størst muligt Omfang ere forenede.

Udvalget kan ganske tiltræde den saaledes af Generaldirektionen for Statsbanerne udtalte Anskuelse. Der er ingen Tvivl om, at det for Publikum er det bekvemmeste, at Post- og Jernbanekspeditionen foregaar paa det samme Sted, hvortil kommer, at Jernbanestationerne holdes aabne paa Tider af Dagen, hvor de selvstændige Posthuse ere lukkede. Med Hensyn til Statskassens Interesse i den ommeldte Forening af Virksomhederne er det tilstrækkeligt at henvise til, at den foran ommeldte Adskillelse af Jernbane- og Postforretningerne, som siden 1896 er sket adskillige Steder, har paaført Staten betydelige Merudgifter.

Hvad i øvrigt angaar den nuværende Ordning paa Statsbanestationer, til hvilke der er knyttet Postforretninger, maa Udvalget anse det for det heldigste og naturligste, at Udførelsen af disse Forretninger overtages af Statsbanerne i Stedet for som nu at være overdragne til visse enkelte Statsbanetjenestemænd. Der vil herved opnaas en bedre Betryggelse for en tilfredsstillende Udførelse af Postforretningerne, og de Vanskeligheder, som nu foreligge med Hensyn til Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af fornøden Assistance for de paagældende Stationsforstandere til Udførelsen af Postforretningerne samt om, hvorvidt Assistancen bør ydes af ansatte ved Statsbanerne, ville bortfalde, idet det vil blive en Selvfølge, at det maa paaahvile saavel Stationsforstanderne som det øvrige Statsbanepersonale paa Stationerne at udføre Postgerningen som en Del af deres egentlige Embedsvirksomhed. Naturligvis maatte de Stationsforstandere (Stationsmestre), som nu mod særligt Vederlag udføre Postforretninger, naar det paalægges dem at udføre disse paa Statsbanernes Vegne, have tillagt en højere Lønning hos Statsbanerne, idet Spørgsmaalet om, til hvilken Lønningsklasse Stationen bør henføres, maatte afgøres

under Hensyn til, hvad der vil være passende for Varetagelsen af den forenede Jernbane- og Posttjeneste; herigennem vilde det af de paagældende Stationsbestyrere nærede Ønske om Opnaaelse af Pension, beregnet i Forhold til Lønnen for deres hele tjenstlige Virksomhed, tillige imødekommes. Statsbanernes Vederlag fra Postvæsenet for Overtagelsen af Postforretningerne ved Statsbanestationerne maatte formentlig kunne fastsættes enten til et passende fast aarligt Beløb eller paa lignende Maade, som Statsbanernes Vederlag for Telegrambefordring er bestemt, nemlig saaledes, at Statsbanerne beholde alle eller de væsentlige af de Postindtægter, som indgaa paa Jernbanestationerne.

IV. Statsbanernes Forhold til Privatbaner.

I en til Statsbaneudvalget den 20. Januar 1912 indsendt Skrivelse med Bilag har »Danske Privatbaners Repræsentation« henstillet til Udvalget at optage til Behandling følgende af danske Privatbaner rejste Spørgsmaal:

1. om Nedsættelse af Taksten for Befordring over de af Statsbanerne drevne Havnebaner i Tilfælde, hvor Privatbaner levere Vogne til Befordringen og
2. om Forandring af Reglerne for Beregning af Takster for gennemgaaende Transporter mellem Statsbanerne og private Jernbaner.

Med den fornævnte Henvendelse til Statsbaneudvalget er tillige fulgt et Aftryk af de Bemærkninger, som i den under 10. September 1906 afgivne Betænkning af Kommissionen angaaende Anlæg af ny Jernbaner ere fremsatte af Medlem af bemeldte Kommission, Landstingsmand *Jørgen Berthelsen*, betræffende Spørgsmaalet

3. om Forandring af de bestaaende Regler om Ledelsen af Færdselen mellem saadanne Steder, som ere forbundne baade ved Statsbanelinie og ved Privatbanelinie (jfr. fornævnte Betænkning Side 26 samt Bilag 118 til samme, Side 386).

Til Behandling af den saaledes fremkomne Sag har der af Udvalget været nedsat et Underudvalg, bestaaende af følgende Medlemmer af Udvalget:

Konsul C. Cloos,

Landstingsmand, Konsul Hey,

Folketingsmand, Hypotekbankdirektør P. Th. Nielsen og

Ingeniør Raben.

Bemeldte Underudvalg har den 5. December 1912 til Udvalget afgivet den som Bilag 63 med Underbilag aftrykte Indberetning, hvori indstilles:

Bilag 63.

at der til Ministeriet for offentlige Arbejder gives Meddelelse om, at Statsbaneudvalget har modtaget den foran ommeldte Henvendelse fra »Danske Privatbaners Repræsentation«, som man maatte finde i og for sig laa noget udenfor Omraadet for Udvalgets Virksomhed, men at man indenfor Udvalget var af den Opfattelse, at det kunde være ønskeligt, at Spørgs-

maalene gjordes til Genstand for en paa nærmere Beregninger støttet Undersøgelse indenfor et Udvalg eller en Kommission, hvori saavel Statsbanerne som de private Jernbaner vare repræsenterede.

Udvalget kan slutte sig til denne Indstilling, hvorfor man henstiller, at Sagen ved Foranstaltning af Ministeriet for offentlige Arbejder gøres til Genstand for den foreslaaede Undersøgelse.

IV. Statsbanernes Forhold til Privatbaner.

I en til Statsbanerudvalget den 20. Januar 1912 indsendt Skrivelse med Bilag har Danske Privatbaners Repræsentation henstillet til Udvalget at optage til Behandling følgende af danske Privatbaner rejste Spørgsmaal:

1. om Nødvendigheden af Tøstater for Befordring over de af Statsbanerne drevne Hævede Stier; Tilføje, hvor Frivillighed ikke Væger til Befordringen og

2. om Forordning af Befordring af Tøstater for personlige Transporter mellem Statsbanerne og private Jernbaner.

Med den forsvarede Henvisning til Statsbanerudvalget er tillige indført et Aftryk af de Bemærkninger, som i den under 10. September 1906 afgivne Betænkning af Kommissionen angående Afskyt af Jernbaner ere indsendte af Medlem af den danske Kommission, Landstingsmand Jørgen Berthelsen, betragtede Spørgsmaalet

3. om Forordning af de bestående Bøker om Løbende af Forstærkede mellem statsbaner og Stier, som ere foretagne med de Statsbaner og ved Frivillighed (fr. for nærmere Betænkning Side 20 samt Bilag 118 til samme, Side 280).

Til Behandling af den saaledes kendte Sag har det af Udvalget været foresat at indbringe, bestående af følgende Medlemmer af Udvalget:

Konrad C. Closs.

Landstingsmand, Konrad Høj.

Folketingsmand, Højekobbelevskov P. Th. Jensen og

Løjtnant Høyer.

Henholdsvis indbragte den 5. December 1912 til Udvalget afgivne den som Bilag 63 med Indbragte afgivne Indberetning, hvori indstillet:

at det af Udvalget for offentlig Indberetning gives Meddelelse om, at Statsbanerne har modtaget den foran omtalte Henvisning fra Danske Privatbaners Repræsentation, som naar man kan i og for sig har noget udover Området for Udvalget Forskudt, men at man indse for Udvalget om af den Oplysning, at det kunde give anledning, at Spørgs-

A. Sygekasserne for Statsbanepersonale.

V. Særlige Spørgsmaal vedrørende Statsbanernes Tjenestemænd.

Der frenges af følgende Skrivelse:

«Grundet på at det ved Statsbanernes indre Sygekasse, er det af det ved
denne lov givende offentlige Statsbanes Overordnede at træffe i Hensigt til Lov
af 2. Juli 1900 foretaget en række af de nævnte Baners Personale som vil blive
beskrevet med en række af de nævnte Baners Personale som vil blive

af overordnede eller af de nævnte Baners Personale som vil blive
foretaget af de nævnte Baners Personale som vil blive

af de nævnte Baners Personale som vil blive foretaget af de nævnte
Baners Personale som vil blive foretaget af de nævnte Baners Personale

A. Sygekasserne for Statsbanepersonale.

Paa dertil af Udvalget given Foranledning har Ministeriet for offentlige Arbejder i den som *Bilag 64* med Underbilag aftrykte Skrivelse af 12. Juli 1912 udbedt sig en Udtalelse fra Udvalget over den blandt Underbilagene værende Indstilling af 5. August 1911 fra Generaldirektionen for Statsbanerne (Underbilag A.) angaaende Udfærdigelsen af ny Vedtægter for Statsbanepersonalets to Sygekasser.

Efter at Udvalget til nærmere Forstaaelse af det saaledes foreliggende Spørgsmaal har indhentet en Række Oplysninger, og efter at saavel Formanden for de nævnte Sygekassers Bestyrelser og andre Medlemmer af Bestyrelserne som Formanden for den sjællandske Jernbanelægeforening overfor Udvalget har fremstillet deres Syn paa Sagen, skal man angaaende denne udtale følgende:

I Bilag C., Side 18—43, til den Betænkning, som er afgiven af den i Henhold til Lov af 26. Marts 1898 § 26 nedsatte Jernbanekommission, findes aftrykt forskellige Aktstykker vedrørende Statsbanernes Sygekasser, nemlig:

- a. en Skrivelse med Bilag af 9. Oktober 1899 fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet, indeholdende udførlige Oplysninger om Sygekassernes Forhold,
- b. en Skrivelse af 23. December 1899 fra Sygekasseinspektoratet til fornævnte Kommission,
- c. en Skrivelse af 10. Oktober 1900 fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften til Kommissionen,
- d. Udkast til Regler for Statsbanedriftens Sygekasse, og
- e. Instruks for Læger ved Syge- og Begravelseskassen for ansatte og til fast Arbejde antagne ved de danske Statsbaner i Jylland og Fyen.

Det fremgaar af førstnævnte Skrivelse,

at Grunden til, at der ved Statsbanerne findes to Sygekasser, er den, at der ved de oprindelig private sjællandske Jernbaners Overdragelse til Staten i Henhold til Lov af 2. Juli 1880 forefandtes en særlig Sygekasse for de nævnte Baners Personale, som tilsagdes opretholdt indtil Aarhundredets Udgang efter samme Regler som indtil da,

at Generaldirektøren eller en af denne valgt Embedsmand er født Formand for Bestyrelserne for begge Kasser, medens de øvrige Medlemmer af Bestyrelserne ere valgte af Interessenterne, og

at de da gældende Bestemmelser for de to Sygekasser vare ret forskellige, bl. a. paa følgende Punkter:

Interessenternes Bidrag vare større i den sjælland-falsterske Kasse end i den jydsk-fyenske, men Kassernes Ydelser til Interessenterne vare ogsaa forskellige; medens Statsbanefunktionærer i det sjælland-falsterske Distrikt frit kunde bestemme, om de vilde indtræde som Interessenter i Distriktets Sygekasse, vare store Klasser af Tjenestemænd i Jylland og Fyen tvungne Medlemmer af den jydsk-fyenske Sygekasse; medens Statutterne for den sjælland-falsterske Kasse alene kunde ændres ifølge Repræsentantskabets Beslutning, kunde Ministeriet paabyde Forandringer i den jydsk-fyenske Kasses Statutter, som i øvrigt ogsaa kunde ændres i Kraft af Bestyrelsens Beslutning; den jydsk-fyenske Kasse havde den særlige Forpligtelse at udrede Pengehjælp til dag- og time-lønnede under Sygdom, hvorimod saadan Pengehjælp i det sjælland-falsterske Distrikt betaltes direkte af Statsbanernes Driftskasse.

Endelig fremgaar det af den ommeldte Skrivelse,

at begge Sygekasser foruden Interessenternes Bidrag oppebar et betydeligt aarligt Tilskud fra Statsbanedriften, bestaaende dels i visse særlige, Statsbanerne tilfaldende Indtægter, som overlodes Kasserne, dels i et fast Tilskud af 150 Kr. pr. Banemil.

I Sygekasseinspektoratets fornævnte Skrivelse af 23. December 1899 stillede Forslag om,

principalt at ophæve Statsbanernes Sygekasser eller dog standse fremtidig Tilgang af Medlemmer til disse og henvise Tjenestemænd, som opfyldte Betingelserne for at optages i de anerkendte Sygekasser, til at søge Optagelse i saadanne, og

subsidiært at lade de for Statsbanernes Personale særlige Forhold bestaa, men forene de to Sygekasser til een med væsentlige Ændringer i Statutterne.

I den ligeledes foran nævnte Skrivelse af 10. Oktober 1900 anbefalede Generaldirektoratet for Statsbanedriften i Hovedsagen at bevare den bestaaende særlige Sygekasseordning for Statsbanernes Personale; dog foresloges de to Sygekasser forenede til een og Bestemmelserne for denne ændrede en Del i Forhold til de bestaaende Bestemmelser for de to Sygekasser, bl. a. saaledes, at den ny fælles Sygekasse skulde styres af Generaldirektoratet.

Jernbanekommissionen sluttede sig — dog med nogle Modifikationer — til Generaldirektoratets Forslag, jfr. Kommissionens Betænkning Side 95—98, og støttede dette ved at foreslaa en herhen hørende Bestemmelse optagen i en eventuel ny Statsbane-Organisationslov, jfr. Betænkningen, Side 120 (Lovforslagets § 47).

Ministeriet ønskede imidlertid at tage hele Spørgsmaalet under nærmere fornyet Overvejelse, og i det af Regeringen i Rigsdagssamlingen 1901—02 forelagte Forslag til Lønningslov for Statsbanedriften optoges derfor ingen Bestemmelse vedrørende Sygekasseforholdene (jfr. Bemærkningerne til Lovforslaget, Rigsdagstidende for 1901—02, Tillæg A., Spalte 4335).

I den siden da forløbne Tid har Sagen gentagne Gange været fremme, og Bestemmelserne for Sygekasserne ere ogsaa paa visse Punkter blevne ændrede, men til nogen endelig Ordning er man ikke naaet.

I Aaret 1903 paatænkte man fra 1. April 1904 at søge de to Sygekasser sammen-dragne til een fælles Sygekasse, jfr. Anmærkning til Finanslovforslaget for 1904—05, Rigsdagstidende for 1903—04, Tillæg A., Spalte 451—52, hvor det tillige er oplyst, at det Tilskud til Sygekasserne paa 80,000 Kr., som i de senere Finansaar har været bevilget disse af Statsbanernes Midler (se bl. a. Finansloven for 1912—13 § 2 A. I. B. 7. c.), paa det daværende Tidspunkt omtrent svarede til, hvad Staten yder de anerkendte Sygekasser, nemlig 2 Kr. pr. Medlem foruden $\frac{1}{5}$ af Medlemsbidraget.

Imidlertid indkom til Generaldirektionen for Statsbanerne fra »Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg« (repræsenterende de tre af Statsbanetjenestemænd dannede

Foreninger, »Jernbaneforeningen«, »Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforening« og »Dansk Jernbane-Forbund«) et af Udvalget udarbejdet Udkast til Vedtægter for en ny »Statsbanepersonalets Sygekasse«, der skulde træde i Stedet for de to bestaaende Sygekasser, ved hvilket Udkast bl. a. stilledes Forslag om, at den ny Sygekasse skulde have Selvstyre.

Dette Forslag gav Anledning til, at Sagen toges op til fornyet Overvejelse, jfr. Ministeriets Skrivelse af 6. Februar 1904 til Folketingets Finansudvalg (Rigsdagstidende for 1903—04, Tillæg B., Spalte 1345—46). Efter at Forslaget havde været forelagt de 2 Sygekassers Bestyrelser, fastslog Ministeriet efter Indstilling fra Generaldirektionen for Statsbanerne ved Skrivelse af 31. Januar 1907, at det fremkomne Forslag, hvorved de to Sygekasser skulde forenes i een, ikke vilde kunne tages til Følge.

Under 12. Marts 1907 udfærdigede Ministeriet derefter et midlertidigt Tillæg til Statutterne for Syge- og Begravelseskassen for ansatte og til fast Arbejde antagne ved de danske Statsbaner i Jylland og Fyen, hvorved de nævnte Statutter i Hovedsagen bragtes i Overensstemmelse med Statutterne for den sjælland-falsterske Kasse. Samme Dag udfærdigede Ministeriet ny Regler angaaende Pengehjælp m. m. til ansatte ved Statsbanerne (herunder Aspiranter, Elever og Maskinafdelingens Lærlinge) i Tilfælde af Sygdom eller Tilskadekomst, hvorved gennemførtes, at saadan Pengehjælp saavel til ansatte i Jylland-Fyen som til ansatte paa Sjælland-Falster udbetales direkte af Statsbanerne.

De Udvalget forelagte, af Generaldirektionen for Statsbanerne fremsendte, Udkast til ny Vedtægter for oftnævnte Sygekasser ere for de fleste Bestemmelers Vedkommende ligelydende med det fornævnte, fra »Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg« fremkomne, dog med de Ændringer, som ere en Følge af de seneste Organisationsbestemmelser for Statsbanerne m. v. Kun to af Udkastenes væsentligere Bestemmelser ere afvigende, idet Generaldirektionen i Overensstemmelse med Ministeriets fornævnte Skrivelse af 31. Januar 1907 foreslaar:

1. at der som hidtil bevares to Sygekasser, og
2. at der ikke gives Kassernes Medlemmer Selvstyre, men at den hidtidige Ordning bevares, hvorefter Statsbanernes Generaldirektør vælger en Formand for Kassernes Bestyrelser.

Angaaende den Statsstøtte, som hidtil har været ydet Kasserne, og som nu søges udvidet, bemærkes:

3. Statskassens Bidrag til Kasserne andrager nu *dels* et fast aarligt Tilskud af 80,000 Kr., hvilket Beløb dog enkelte Gange ekstraordinært har været noget forhøjet, *dels* visse særlige, Statsbanerne tilfaldende Indtægter, som overlades Kasserne.

Det nu foreliggende Forslag gaar ud paa Bevarelse af en Del af de sidstnævnte særlige Indtægter, medens det faste Tilskud af 80,000 Kr. aarlig foreslaas erstattet af et aarligt Tilskud af 4 Kr. pr. gift, 2 Kr. pr. ugift Medlem samt $\frac{1}{5}$ af det sidst afvigte Regnskabsaars samlede Medlemsbidrag.

Endvidere foreslaas det, at Staten skulde refundere Kasserne de Beløb, som disse maa betale mere for Sygehuspleje end statsanerkendte Sygekasser for saadanne Patienter, hvis økonomiske Forhold hjemle dem Ret til Optagelse i en statsanerkendt Kasse.

Udvalget erkender, at de ommeldte Syge- (og Begravelses-) Kasser byde Statsbanernes Personale et meget betydeligt Gode, som saa vidt muligt bør bevares. Udvalget anser derhos de foreliggende Udkast til Vedtægter for i Hovedsagen tilfredsstillende, men skal med Hensyn til de foran særlig fremdragne Punkter bemærke:

Til 1. Ligesom Jernbanekommissionen af 1898 maa Udvalget lægge afgørende Vægt paa, at de to bestaaende Sygekasser for Personale ved Statsbanerne sammensluttet til een fælles Syge- (og Begravelses-) Kasse med frivillig Adgang for alle.

Generaldirektionen for Statsbanerne har da ogsaa bl. a. under Hensyn til de hyppig stedfindende Forflyttelser af Personale fra en Landsdel til en anden — meget stærkt fremhævet Ønskeligheden af, at Sygekassevedtægterne blive ens for alle Medlemmer, hvad enten de ere hjemmehørende i den ene eller den anden Landsdel; men selve den foreliggende Indstilling vidner om, at fuldstændig Ensartethed vanskelig opnaas og ikke lader sig opretholde, saa længe man bevarer to Sygekasser med forskellig Bestyrelse.

Til 2. Udvalget er enigt med Generaldirektionen i, at det er af største Betydning at opnaa en Ordning, hvorved Sygekassernes økonomiske Forhold befæstes, men man maa i Modsætning til Generaldirektionen anse det for en nødvendig Forudsætning for Opnaaelse af dette Maal, at Interessenterne i Sygekassen gøres direkte interesserede i Kassens Økonomi, og at der paalægges dem Ansvar for Kassens Ledelse derigennem, at denne faar Selvstyre.

Saa længe Staten yder Tilskud til Sygekassen, maa man dog anse det for en Selvfølge, at Statsbanestyrelsen vælger et Medlem af Kassens Bestyrelse; men den paagældende bør ikke være født Formand for Bestyrelsen, hvorimod Bestyrelsen selv maa kunne vælge til Formand enten det nævnte af Statsbanestyrelsen valgte Medlem eller et andet Medlem af Sygekassebestyrelsen.

Som Forholdet er nu, ere Sygekassernes Medlemmer ikke direkte interesserede i Kassernes Økonomi. Udvalget kan ikke værgе sig mod den Antagelse, at denne Omstændighed har øvet en skadelig Indflydelse paa Kassernes Forhold og bl. a. medvirket til, at Sygeligheden blandt Statsbanernes Tjenestemænd er uforholdsmæssig stor. Til Oplysning om dette sidste Forhold har Udvalget fra Generaldirektionen for Statsbanerne indhentet den som *Bilag 65* aftrykte Skrivelse af 25. September 1912, ligesom man ved Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder har modtaget den som *Bilag 66* ligeledes aftrykte Skrivelse af 30. Oktober 1912 fra Sygekasseinspektoratet. Som det af disse Bilag vil ses, er Antallet af Sygedage for Statsbanernes Tjenestemænd meget betydeligt i Sammenligning med, hvad der er Tilfældet for de statsanerkendte Sygekassers Vedkommende. Med Hensyn hertil er Udvalgets Opmærksomhed vel bleven henledet paa Nødvendigheden af, at Jernbanelægerne anvende Varsomhed med Hensyn til at udskrive Patienter blandt Statsbanernes Tjenestemænd, som ere beskæftigede ved Tog- og Sikkerhedstjenesten; men selv med behørig Hensyntagen hertil burde Gennemsnitsantallet af Sygedage for Statsbanernes Tjenestemænd dog sikkert væsentlig nedbringes. De tvende nævnte Bilag vise, at Gennemsnitsantallet af Sygedage blandt Statsbanernes Personale i det sidste Aar har været:

a. for samtlige Tjenestemænd.....	14,96,
b. 1. for det kørende Personale.....	15,29,
2. for fast maanedslønnet Personale.....	18,74,
3. for dag- og timelønnet Personale.....	12,37,
4. for ugift kvindeligt Personale.....	17,54,
5. for gift kvindeligt Personale.....	39,79,

I Modsætning hertil har Gennemsnitsantallet af Sygedage for samtlige Medlemmer af anerkendte Sygekasser været:

a. pr. mandligt Medlem.....	ca. 6
b. pr. kvindeligt Medlem.....	ca. 5,5,

altsaa for mandlige Medlemmer under det halve af Antallet af Sygedage for samtlige Statsbanetjenestemænd og for kvindelige Medlemmer endnu mindre, medens Antallet af Sygedage for kvindeligt ugift Statsbanepersonale er større end Gennemsnittet af Sygedage for det hele Statsbanepersonale, altsaa formentlig større end Antallet af Sygedage for Mændene.

Til yderligere Belysning af Forholdene har Udvalget fra forskellige Privatbaner indhentet de som *Bilag 67—70* aftrykte Fortegnelser, indeholdende Oversigter over Bilag 67-70. Antallet af Sygedage i Løbet af et Aar for Personalet ved de paagældende Baner. Disse Oversigter vise, at Sygeligheden blandt vedkommende Personale idet hele har været betydelig mindre end blandt Statsbanepersonalet i det Aar, for hvilket Oplysninger foreligge.

For gift kvindeligt Personale ved Statsbanerne er Antallet af Sygedage i Løbet af vedkommende Aar gennemsnitlig ca. 40. Af den som *Bilag 71* aftrykte Skrivelse af 3. April 1913 fra Generaldirektionen for Statsbanerne fremgaar, at den meddelte Statistik vedrørende kvindeligt Personale kun omfatter Kvinder, der ere ansatte paa Kontorer og Stationer, medens tilsvarende Oplysninger ikke kunne gives med Hensyn til Ledvogtersker som Følge af, at disse ikke ere fast ansatte. I nysnævnte Skrivelse (*Bilag 71*) oplyses endvidere, at 4 af de paa Kontorer ansatte gifte Kvinder i 1911—12 have været sygemeldte paa Grund af Barsel, og at *det gennemsnitlige Antal Sygedage i nævnte Finansaar for disse 4 har været 101¼*. Bilag 71.

De saaledes foreliggende Oplysninger giver Udvalget Anledning til at henstille til Overvejelse, om det i det Hele vil være forsvarligt for Fremtiden at tillade gifte Kvinder at opnaa Stillinger af den omhandlede Art ved Statsbanerne eller ugifte Kvinder at forblive i saadanne efter indgaaet Ægteskab.

Den fremkomne Fortegnelse over Antallet af Sygedage for Medlemmer af Statsbanepersonalets Sygekasser (*Bilag 65*) viser, at Sygedagenes Antal er mindst blandt de dag- og timelønnede, hvis Indtægter i Sygdomstilfælde forringes en Del (jfr. Underbilaget til nedennævnte Bilag 74). Antallet er ligeledes mindre for det kørende Personale, som i Sygdomstilfælde mister Kørepengene, end for det faste maanedslønnede Personale, hvis Indtægt er upaavirket af Fraværelse fra Tjenesten. Disse Oplysninger foranlediger Udvalget til at henstille til Overvejelse, om det ikke vilde være rigtigt, at der fastsloges Bestemmelser, hvorefter alle de paagældende til Statstjeneste antagne under Sygdomsforfald led et Afdrag i deres sædvanlige Løn. Udvalget indser vel, at saadanne Bestemmelser ikke bør træffes for Tjenestemænd og til Arbejde antagne ved Statsbanerne, naar tilsvarende Bestemmelser ikke samtidig træffes for alle andre, der virke i Statens Tjeneste, og Spørgsmaalet henstilles derfor til en mere almindelig Overvejelse. Nogen Forbedring paa det nævnte Omraade vil efter Udvalgets Formening allerede kunne opnaas derved, at Sygekassens Interessenter selv faa Ansvaret for Kassens Økonomi, særlig naar Statens Tilskud til Kassen samtidig fikseres, saa at der ikke længere bliver Tale om, at Staten ekstraordinært dækker Underbalance i Kassen.

Naar der indrømmes Sygekassen Selvstyre, bør Kassen ogsaa selv udrede Udgifterne til Bestridelse af sammes Kontorforretninger, hvilke Udgifter nu afholdes af Statsbanerne. Derimod vilde man anse det for rigtigt, at de Sygekassen vedrørende Kassererforretninger vederlagsfrit bestrides af Statsbanerne, og at disse oppebære Sygekassens Indtægter og opbevare dens Beholdninger, saa længe Staten yder Tilskud til Sygekassen. Under samme Vilkaar bør Statsbanernes Styrelse beskikke en af Kassens Revisorer. Dennes Virksomhed bør ikke indskrænkes til en Talrevision; men det bør paahvile den nævnte Revisor at øve en kritisk Kontrol med hele Sygekassens Ledelse og Økonomi, for at Staten herigennem kan opnaa nøje Indseende med Virksomheden og særlig med Hensyn til Dispositionen over de Sygekassen af Staten ydede Tilskud.

Til 3. Udvalget finder — i væsentlig Overensstemmelse med Kommissionen af 1898 —, at de foran nævnte særlige Indtægter, som af Statsbanerne ere overladte Sygekasserne, bør forblive i Statsbanernes egen Driftskasse og ikke udbetales til Sygekasserne, og at der hellere til Erstatning herfor bør indrømmes den fremtidige Sygekasse for Statsbanernes Tjenestemænd et noget større direkte Tilskud af Statskassen. Oplysning om

Bilag 72-73. Størrelsen af de omhandlede særlige Indtægter foreligger i de som *Bilag 72—73* aftrykte Regnskaber for Regnskabsaaret 1910—11 for oftnævnte Sygekasser.

Statskassens faste aarlige Tilskud til Kasserne er nu (normalt) 80,000 Kr. Det foreslaas af Generaldirektionen i fornævnte Skrivelse af 5. August 1911 i Stedet derfor (i Overensstemmelse med Sygekasselovens Bestemmelser) fastsat til 4 Kr. pr. gift og 2 Kr. pr. ugift Medlem samt $\frac{1}{5}$ af det samlede Medlemsbidrag for det sidste Regnskabsaar.

Bilag 74. Ifølge den som *Bilag 74* med Underbilag aftrykte Skrivelse af 20. Februar 1913 fra Generaldirektionen for Statsbanerne var Antallet af Interessenter i Sygekasserne ved sidste almindelige Optælling ialt 14,928, hvoraf 12,318 vare gifte og 2,610 ugifte.

I Følge fornævnte som *Bilag 72—73* aftrykte Regnskaber for Sygekasserne udgjorde Medlemsbidragene i Regnskabsaaret 1910—11

henholdsvis.....	166,684 Kr. 38 Ø.
og.....	156,698 — 56 —
Tilsammen...	323,382 Kr. 94 Ø.

Efter Generaldirektionens Indstilling skulde Statskassens faste Tilskud til Kasserne saaledes blive:

4 Kr. $\times$ 12,318.....	49,272 Kr. » Ø.
2 — $\times$ 2,610.....	5,220 — » —
samt $\frac{1}{5}$ af 323,382 Kr. 94 Ø.....	64,676 — 59 —
Ialt...	119,168 Kr. 59 Ø.

Under Hensyn til, at et ikke ringe Antal af Interessenterne i Statsbanernes Sygekasser ere Tjenestemænd, hvis Indtægter ere saa betydelige, at de af denne Grund ere udelukkede fra at kunne indtræde i almindelige statsanerkendte Sygekasser, maa Udvalget finde det af Generaldirektionen stillede Krav om Bestemmelse af Tilskuddet til Statsbanepersonalets Sygekasser paa lignende Maade som for de anerkendte Sygekasser at være for vidtgaaende. For saa vidt Tilskuddet skal fastsættes paa den foreslaaede Maade, bør Beregningen formentlig kun ske i Forhold til Antallet af Interessenter som i Henseende til Indtægt fyldestgøre Betingelserne for Optagelse i de almindelige anerkendte Sygekasser; Udvalget har derfor til Bedømmelse af, hvor højt Bidraget herefter maatte kunne ansættes, fra Generaldirektionen for Statsbanerne indhentet de fornødne

Bilag 75. Oplysninger. Disse foreligge dels i fornævnte Bilag 74, dels i den som *Bilag 75* aftrykte Skrivelse af 3. Marts 1913 fra Generaldirektionen.

Af de nævnte Bilag fremgaar, at Antallet af Medlemmer i Sygekasserne, som i Henseende til Lønning fyldestgøre Betingelserne for Optagelse i almindelige statsanerkendte Sygekasser, er 12,152, hvoraf 10,052 ere gifte, 2,100 ugifte. De paagældende Tjenestemænds Medlemsbidrag for 1910—11 til Sygekasserne er opgjort til ca. 228,000 Kr. Paa Grundlag heraf vil det faste Tilskud fra Statskassen til den foreslaaede fælles Sygekasse for Statsbanernes Tjenestemænd kunne opgøres saaledes:

4 Kr. $\times$ 10,052.....	40,208 Kr.	» Ø.
2 — $\times$ 2,100.....	4,200 —	» —
$\frac{1}{5}$ af 228,000 Kr.....	45,600 —	» —
Ialt...	90,008 Kr.	» Ø.

Under Hensyn til, at der ved Gennemførelsen af Udvalgets Forslag vil paaføres Sygekassen en betydelig Byrde ved Overtagelsen af Kassens Administration og det dermed forbundne Kontorarbejde, samt til, at det endvidere foreslaas at unddrage Kassen de hidtil oppebaarne særlige Indtægter fra Statsbanerne, som i Regnskabsaaret 1910—11 have udgjort ialt ca. 18,000 Kr. (jfr. Bilagene 72 og 73), vilde Udvalget dog finde det stemmende med Billighed, at der udover et som foran vist beregnet aarligt Bidrag fra Statskassen af denne yderligere tilstodes Statsbanetjenestemændenes Sygekasse et konstant Bidrag, som under de for Haanden værende Forhold dog formentlig ikke bør sættes højere end til 25,000 Kr. aarlig.

Med Hensyn til det i de foreliggende Udkast til Vedtægter fremsatte Forslag om, at Staten skulde refundere Sygekasserne det Beløb, som disse maa betale mere for ubemidlede Patienters Sygehuspleje end statsanerkendte Sygekasser, har Udvalget senere fra Ministeriet for offentlige Arbejder modtaget den som *Bilag 76* med Underbilag aftrykte Skrivelse, hvori meddeles, at Generaldirektionen for Statsbanerne har henledet Opmærksomheden paa, om der ikke maatte være Anledning til ved Ændringsforslag til det i Rigsdagssamlingen 1912—13 af Regeringen i Folketinget fremsatte Forslag til Lov om anerkendte Sygekasser at søge tillagt Statsbanernes Sygekasser Ligeberettigelse med de anerkendte Kasser med Hensyn til Kommunernes Pligt til at yde Moderation i Betalingen for Medlemmers Pleje paa kommunale Sygehuse, dog selvfølgelig kun for saadanne Patienters Vedkommende, hvis økonomiske Stilling hjemler dem Ret til Optagelse i anerkendte Sygekasser. Ministeriet har derhos udbedt sig en Udtalelse fra Udvalget over det saaledes rejste Spørgsmaal.

Bilag 76.

Udvalget maa finde det ønskeligt, at en Bestemmelse af det angivne Indhold søges optaget i Loven om anerkendte Sygekasser. Man vilde derhos finde det rimeligt, om der tilstodes Medlemmer af Statsbanepersonalets Sygekasse, som miste deres Stilling ved Statsbanerne uden at opnaa Pension, en særlig Adgang til at overgaa som Medlem af en anerkendt Sygekasse, uanset om den paagældende paa vedkommende Tidspunkt ikke fyldestgør alle de ellers fornødne Betingelser i saa Henseende. Statens Tilskud til Statsbanepersonalets Sygekasser er og vil i Følge Udvalgets Forslag fremdeles blive større end det Statstilskud, som ydes de anerkendte Sygekasser, og man skønner derfor ikke rettere, end at de ubemidlede Medlemmer af en Sygekasse for Statsbanepersonale i den anførte Henseende bør have lige Vilkaar med Medlemmer af de anerkendte Sygekasser.

Udvalget savner i de foreliggende Udkast til Sygekassevedtægter en Bestemmelse om, at der skal føres periodisk Kontrol med sygemeldtes Tilstand. En saadan Kontrol bør udøves saavel af den paagældende Læge som af Sygekassens Medlemmer gennem Tillidsmænd, valgte i dette Øjemed. Ligeledes bør der i Vedtægterne optages en Bestemmelse om, at Sygekassens Medlemmer ikke maa være Medlemmer af andre Sygekasser, eller i hvert Fald om, at de ikke ved at indtræde i flere Sygekasser maa kunne sikre sig en større Indtægt pr. Dag, end deres sædvanlige eller under Sygdomsforhold normerede Lønningssindtægt.

Endelig burde Vedtægterne formentlig indeholde en Bestemmelse om, hvorledes der skal forholdes i Tilfælde af Opløsning af Sygekassen.

Ved Fremsendelsen til Ministeriet af de foreliggende Udkast til Vedtægter har Generaldirektionen for Statsbanerne i fornævnte Skrivelse af 5. August 1911 (Underbilag

A. til Bilag 64) henledet Opmærksomheden paa Ønskeligheden af, at der i Vedtægterne optages Bestemmelser om

a. at Statsbaneadministrationen, som det hidtil har været Tilfældet, har Ret til at henvende sig til Jernbanelægerne og uden Vederlag indhente Erklæringer fra disse vedrørende Tjenestemændenes Helbredstilstand,

b. at det lægekyndige Medlem af Kassernes Bestyrelse (jfr. Udkastenes § 14) skal vælges efter Forhandling med Jernbanelægeforeningen, og

c. at Forandringer i Kassernes Vedtægter — saaledes som det hidtil har været Tilfældet for den jydsk-fyenske Sygekasses Vedkommende — kunne paabydes af Ministeriet, naar Forholdene efter sammes Skøn gøre saadanne fornødne.

Hertil bemærkes:

Til a. Udvalget maa, saa længe der af Staten ydes et betydeligt Tilskud til Sygekassen (Sygekasserne), finde det rigtigt, at der i Vedtægterne udtrykkelig forbeholdes Administrationen den omhandlede Ret, som er i Overensstemmelse med den hidtil gældende Praksis. Der har fra Tjenestemændenes Side vist sig nogen Utilfredshed med, at Erklæringer undertiden ere afgivne af Lægerne til Administrationen uden vedkommende Patients Vidende; men Forholdet er nu ordnet saaledes, at saadant fremtidig kun vil ske ganske undtagelsesvis, naar særlige Forhold saasom Sygdommens Karakter gøre det ønskeligt, og Ordningen maa derfor nu anses for tilfredsstillende. Hvis Administrationen berøvedes Adgangen til at kræve de ommeldte Erklæringer, vilde det sikkert være for-
Bilag 77. nødent at antage egentlige Embedslæger i Lighed med, hvad der for Postvæsenets Vedkommende er Tilfældet i København, jfr. den som *Bilag 77* med Underbilag aftrykte Skrivelse af 21. August 1912 fra Ministeriet for offentlige Arbejder. En tilsvarende Ordning ved Statsbanerne vilde bebyrde Statskassen med ikke ringe Udgifter, og Ordningen vilde uden Tvivl blive langt mindre tilfredsstillende end den nuværende.

Til b. Det herunder ommeldte Forslag maa Udvalget for sit Vedkommende anse for særdeles heldigt.

Til c. Hvad derimod angaar det under *c* ommeldte Krav, er det et Spørgsmaal, om det ikke bør frafaldes, naar der indrømmes Sygekassen Selvstyre. Nogen Ulempe vilde Bestemmelsen dog ikke lettelig kunne forvolde, da det vel maa anses for udelukket, at Ministeriet uden Nødvendighed vilde paabyde Ændringer i Vedtægterne. Det tilføjes, at Udvalget anser det for en Selvfølge, at Vedtægterne ikke bør kunne ændres uden Ministeriets Approbation.

Bilag 78.

Til Udvalget er indkommet den som *Bilag 78* aftrykte Skrivelse af 4. November 1912 fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, hvori Opmærksomheden henledes paa, at der fra sammes Side har været rejst Spørgsmaal om Nedsættelse af de Medlemsbidrag til Sygekasserne, som efter de gældende Regler maa svares af Pensionister og pensionerede Enker. Det saaledes fremsatte Ønske synes meget naturligt; men Bestemmelsen om, hvorvidt Ønsket kan imødekommes, bør, naar Sygekassen faar Selvstyre, træffes af Kassens egne Medlemmer (Bestyrelsen).

Foruden den forannævnte Indstilling angaaende Udfærdigelsen af ny Vedtægter for Sygekasserne har Ministeriet ved den som Bilag 64 trykte Skrivelse af 12. Juli 1912 tillige forelagt Udvalget til Besvarelse en speciel Sag angaaende Fastsættelse af midler-

tidige Bestemmelser, sigtende til Dækning af et mindre Underskud i Sygekasserne. Sagen foreligger saaledes, at der af Bestyrelserne for de to Sygekasser er truffet forskellige Beslutninger med Hensyn til Maaden, hvorpaa der skal tilvejebringes Balance i vedkommende Kasses Regnskab, idet den jydsk-fyenske Kasses Bestyrelse har besluttet at tilvejebringe Balancen ved en Forhøjelse af Medlemmernes Bidrag, medens Bestyrelsen for den sjælland-falsterske Kasse har vedtaget at gaa den Vej at lade Sygekassens Medlemmer betale $\frac{1}{5}$ af Udgiften til Medicin, hvilken Udgift hidtil fuldtud har været afholdt af Sygekassen.

Under Hensyn til Ønskeligheden af ensartede Bestemmelser for de to Sygekasser har Generaldirektionen indstillet, at Ministeriet vilde paabyde en tilsvarende Bestemmelse for førstnævnte Sygekasse som den af den sjælland-falsterske Kasse besluttede.

I § 22 i det fornævnte, Rigsdagen forelagte Forslag til Lov om anerkendte Sygekasser findes optaget en Bestemmelse om, at en Sygekasse, naar der af samme ydes Medicin til Medlemmerne eller deres Børn, kun maa udrede indtil $\frac{4}{5}$ af Medicinudgiften. For saa vidt denne Bestemmelse erholder Lovskraft, synes det naturligt, at en lignende Bestemmelse bliver fastsat for Sygekassen (Sygekasserne) for Statsbanernes Tjenestemænd; men for saa vidt man maatte beslutte sig til — som af Udvalget foran foreslaaet — at forene de to Sygekasser for Statsbanernes Tjenestemænd til en, ville Uoverensstemmelser som den foreliggende ikke fremtidig kunne opstaa, og det henstilles, om det ikke under Hensyn hertil maatte findes overflødigt nu at paabyde en af de bestaaende Sygekasser en Bestemmelse, som er i Strid med den af samme trufne Beslutning.

B. Auditøren ved Statsbanerne.

Fra Generaldirektionen for Statsbanerne og fra Auditøren ved Statsbanerne har Udvalget udbedt sig Oplysning om, hvorledes Auditørinstitutionen ved de nævnte Baner formenes at have virket, eventuelt, hvorvidt Forandringer i den bestaaende Ordning kunde anses for ønskelige. Besvarelsene foreligge i de som *Bilag 79—80* aftrykte Skrivelser, henholdsvis af 24. September 1912 fra bemeldte Generaldirektion og af 9. Oktober 1912 fra Auditøren.

Som det vil ses, er det Generaldirektionens Opfattelse, at Auditørinstitutionen i det hele har virket til Tilfredshed baade for Administrationen og for Personalet. Generaldirektionen henleder dog Opmærksomheden paa, at Antallet af Sager, som behandles af Auditøren ved Statsbanerne efterhaanden er blevet saa betydeligt, at det dermed forbundne Arbejde ikke lettelig kan bestrides af en enkelt Mand, ligesom det kan forvolde en Del Ulempe, at Forhørsvirksomheden maa standse aldeles, naar Auditøren enten har Permission, eller han faar Sygdomsforfald. Efter Generaldirektionens Formening kunde der derfor være Anledning til at søge at raade Bod derpaa enten ved at give Auditøren en retskyndig Assistent eller ved at ansætte endnu en Auditor ved Statsbanerne.

Auditøren selv fremhæver, at der efter den nu gældende Ordning til hans Under søgelse og Behandling henvises en Del Sager, der ifølge deres Beskaffenhed og Betydning ikke kræve en saa omstændelig Behandling, som Auditørens nødvendigvis maa blive, hvorfor han anser en nærmere Begrænsning i denne Henseende for ønskelig.

Udvalget maa for sit Vedkommende finde det rimeligt og rigtigt, at Auditørens Virksomhed, som af denne foreslaaet, begrænses til kun at omfatte saadanne Sager, som virkelig kræve eller opfordre til en Auditørundersøgelse. Naar dette sker, vil der uivvilsomt ikke vise sig Trang til Ansættelse af endnu en Auditor ved Statsbanerne, hvorimod der mulig nok kunde være Grund til at give den nuværende Auditor nogen retskyndig Assistance paa Tider, hvor der er indrømmet Auditøren Tjenestefrihed, eller hvor han af anden Aarsag er forhindret fra at udøve Forhørsvirksomheden.

Medundertegnede Medlem af Udvalget, Chr. Rasmussen, der kan slutte mig til det i foranstaaende Betænkning fremsatte Forslag til Ordning af Statsbanernes Styrelse og Drift m. v., finder dog Anledning til at tage Forbehold overfor Udtalelsen

i første Stykke, sidste Punktum Side 11 vedrørende Overgang til privat Drift af en Del Sidebaner. Til den der fremsatte Anskuelse kan jeg ikke slutte mig, idet jeg principmæssig maa holde for, at alle Samfærdselsmidler bør drives af det offentlige (Stat eller Kommune).

Saaledes afgives foranstaaende Betænkning i Henhold til Vedtagelse i Udvalgets afsluttende Møde.

København, den 24. April 1913.

Kier,
Formand.

J. Andersen.

Jørgen Berthelsen.

Christian Cloos.

Lars Dinesen.

H. Hammerich.

Hey.

P. Th. Nielsen.

Th. Raben.

Chr. Rasmussen.

H. Vestesen.

Frederik V. Petersen.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks Tekniske Museum

